piano urbano
mobilità sostenibile
di Reggio Emilia

DOCUMENTO DI CONTRODEDUZIONE

Febbraio 2023

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

Reggio Emilia
città
delle persone

SINDACO	**Luca Vecchi**
ASSESSORA ALLE POLITICHE PER LA SOSTENIBILITÀ CON DELEGHE AD AMBIENTE, AGRICOLTURA E MOBILITÀ SOSTENIBILE.	**Carlotta Bonvicini**
DIRETTORE AREA SVILUPPO TERRITORIALE	**Paolo Gandolfi**
DIRIGENTE DELLA STRUTTURA DI POLICY MOBILITÀ SOSTENIBILE E RUP	**Paolo Gandolfi**
GRUPPO DI PROGETTAZIONE INTERNO	Rossana Cornia, Elisia Nardini
CONTRIBUTI SPECIALISTICI	
Sistema della Mobilità **Polinomia Srl**	Alfredo Drufuca, Damiano Rossi, Luigi Torriani, Stefano Battaiotto,
VAS, VINCA e Processo di Partecipazione **Poliedra – Politecnico di Milano**	Silvia Arcari, Chiara Bresciani, Giuliana Gemini, Valerio Paruscio
Sistema della Ciclabilità **Studio Matteo Dondè Architetto**	Matteo Dondè
STRUTTURA DI POLICY MOBILITÀ SOSTENIBILE	Paolo Azzolini, Renato Giuseppe Braga, Fabrizio,Caselli, Sara Cavazzoni, Alessio Ciufoli, Barbara Cilloni, Laura Degl'Incerti Tocci, Tiziano Ganapini, Alberto Merigo, Carmela Iannuzzi, Angelo Vignali
Servizio Ambiente, Energia, Sostenibilità	Susanna Ferrari Bergomi
Servizio amministrativo lavori pubblici e Gestione del Patrimonio	Paola Cavecchi
Servizio Progettazioni Complesse, Reti e Infrastrutture	David Zilioli

Indice generale

PREMESSA....6

1. Considerazioni....8

2 L'iter procedurale....10

3 La metodologia di analisi e di valutazione dei contributi....11

3.1 La descrizione e classificazione delle osservazioni presentate....12

3.2 I criteri di accoglimento....15

4 I pareri di ARPAE....17

5 Le osservazioni ricevute e le controdeduzioni: analisi statistiche....18

6 Rettifiche, correzioni di errori materiali e contributi d'ufficio al piano adottato....26

ALLEGATO 1....28

Schede di lettura e controdeduzione del parere ARPAE....28

ALLEGATO 2....36

Schede di lettura e controdeduzione delle osservazioni....36

PREMESSA

Il Comune di Reggio Emilia ha adottato con deliberazione di Giunta Comunale n. 79 dell'11/04/2019, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica in aggiornamento del P.U.M. 2008 (D.G.C. ID N. 9480/2008) e ha proceduto alla pubblicazione del piano fino al 31/12/2019, ben oltre i termini di 90 giorni disposti dall'Allegato 1, art. 2, comma 1, lettera a del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017.

Questo periodo di consultazione pubblica ha dato avvio formale alla fase di osservazioni in quanto cittadini, Enti, associazioni e stakeholder hanno potuto prendere visione degli elaborati del PUMS, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica e contribuire attivamente, tramite la formulazione di osservazioni in forma scritta, al miglioramento del Piano stesso. Il periodo delle osservazioni si colloca nel percorso di partecipazione per la costruzione del PUMS, che già aveva visto ampia adesione del pubblico durante le fasi iniziali del processo partecipativo.

Inoltre, il cambio di Amministrazione a seguito delle elezioni nella primavera del 2019, ha determinato una lunga riflessione sui contenuti del piano, a cui contestualmente ha fatto seguito un processo di ricondivisione dei contenuti degli stessi con i principali stakeholder locali.

Poichè diverse osservazioni sono pervenute anche nel mese di gennaio 2020 l'Amministrazione Comunale ha ritenuto pertanto di accogliere e valutare anche tutte quelle pervenute entro il 31/01/2020, al fine di ampliare il più possibile la partecipazione al processo di costruzione del piano e giungere all'approvazione del PUMS con uno strumento il più condiviso possibile e adeguato alle esigenze di mobilità e sostenibilità del territorio.

Il presente documento ha dunque lo scopo di riassumere e valutare tutte le osservazioni pervenute al Comune di Reggio Emilia, al fine di poter procedere con l'approvazione definitiva in Consiglio Comunale del Piano medesimo e degli elaborati che lo accompagnano.

Il presente documento è strutturato in due parti:

- la prima è costituita dalla premessa e da 5 paragrafi successivi, che contengono il racconto dell'iter procedurale, la metodologia applicata per codificare univocamente le osservazioni pervenute, la classificazione dei proponenti, l'approccio metodologico utilizzato per dare risposta ai contributi pervenuti, insieme a una analisi statistica sulle tipologie dei proponenti, sui temi affrontati, sugli accoglimenti e sulle modifiche apportate agli elaborati di piano. Infine, l'ultimo paragrafo illustra le correzioni e le modifiche apportate ai documenti di piano dagli uffici della Struttura di Policy Mobilità sostenibile costituite essenzialmente dalla rettifica di errori materiali, refusi e dalla riformulazione del piano di monitoraggio del PUMS.

- la seconda, costituita dai due allegati, è dedicata alle controdeduzioni del parere ARPAE ai documenti di VAS e alle sintesi delle osservazioni dei cittadini, enti, stakeholder, elencati in ordine di arrivo e delle relative controdeduzioni. Tutti i contributi sono analizzati puntualmente con apposite **schede di controdeduzione**.

Per quanto riguarda la categoria dei “Cittadini”, si precisa che la scelta di pubblicare i contributi in forma “anonima” è stata operata nel rispetto del D. lgs. 30 giugno 2003, n.1961 “Codice in materia di protezione dei dati personali” e s.m.i.; pertanto anche le schede di controdeduzione sono pubblicate senza indicazioni dei dati personali delle persone fisiche proponenti le osservazioni stesse, bensì rimane il riferimento del relativo Protocollo Generale.

1. Considerazioni

Il PUMS adottato nel 2019, si inserisce in coerenza e continuità sulle previsioni del PUM di area vasta del 2008. Il PUMS 2008 definiva i principali contenuti strategici per lo sviluppo della mobilità sostenibile per la città di Reggio Emilia e per le relazioni con i comuni contermini, tali contenuti sono stati poi sviluppati nel presente strumento di pianificazione. Anche sotto il profilo metodologico il PUM 2008 anticipava gli elementi che poi sarebbero diventati, assieme ad altri, patrimonio del dibattito tecnico che ha portato alla definizione delle linee guida ministeriali.

Il nuovo PUMS si è quindi inserito in una linea di continuità pluriennale che conferma la necessità di modificare l'assetto della mobilità urbana e dell'area che comprende i comuni delle cintura, riducendo il ricorso alla mobilità automobilistica, a favore del trasporto pubblico, della mobilità ciclistica e di quella pedonale. Le osservazioni nel loro complesso confermano l'indirizzo complessivo del piano rivolgendosi prevalentemente verso specifiche richieste di rafforzamento delle scelte di mobilità sostenibile e sicurezza. Al contrario non viene rivolta attenzione verso l'implementazione della rete infrastrutturale veicolare, confermando le scelte di completamento della viabilità esistente già formulate nel 2008. Di fatto l'ampia articolazione e approfondita valutazione degli scenari 2008 sono stati confermati nel piano nuovo e l'orientamento delle osservazioni verso questioni di dettaglio conferma l'indirizzo complessivo, già oggetto di valutazione negli scenari 2008.

La parte in cui alcune osservazioni hanno concentrato l'accento critico è quella relativa al così definito "ecoesagono", in cui si rafforzano, anche rispetto al 2008, le scelte di estensione della ZTL e delle aree pedonali in centro.

Altre osservazioni sono state rivolte al tema della logistica urbana, più in chiave di rinnovato interesse per il tema che modificare specifiche previsioni, così come la così definita "città30" è stata oggetto di osservazioni forse più in chiave di approfondimento che in chiave critica.

Se questi temi: ecoesagono, logistica urbana e città30, si ritiene utile, oltre alla puntuale controdeduzione, individuare un supplemento di approfondimento attraverso strumenti progettuali attuativi, che permettano di dettagliare meglio le analisi e le occasioni di confronto con i cittadini e i portatori di interesse. Alla preparazione di questi strumenti attuativi sono stati dedicati alcuni degli studi di fattibilità finanziati dal MIMS (ora MIT).

Occorre infine ricordare che dal 2019 ad oggi sono venuti alcuni eventi rilevanti, che hanno parzialmente modificato le prospettive su cui si basava lo strumento adottato.

Nel 2020 la pandemia di Covid 19 ha fermato letteralmente i trasporti e la mobilità urbana, completamente per alcune settimane e limitatamente. Questo evento epocale è stata l'occasione per valutare con maggiore precisione il contributo emissivo delle fonti mobili nel bacino padano, ma ha soprattutto prodotto certi effetti che in parte sono ancora attivi:

- primo tra tutti la crisi del trasporto pubblico locale, a causa soprattutto della necessità di favorire il distanziamento sociale e della sfiducia da parte degli utenti rispetto alla possibilità che questo sia garantito durante le ore di punta;

- l'attenzione alla mobilità ciclistica, scelta anche come alternativa al TPL, con l'innovativo approccio normativo che favorisce l'uso promiscuo delle strade;

- il finanziamento da parte del Ministero della mobilità ciclistica anche in ambito urbano e di sistemi di trasporto pubblico ad alta capacità, a cui il Comune di Reggio ha ricorso al pari di altri;

- la riscoperta da parte di molti cittadini del valore della mobilità pedonale e ciclistica di prossimità e della diffusione dei servizi commerciali e pubblici, in conseguenza anche della diminuita attrattività dei centri commerciali e dei grandi poli funzionali;

- l'esplosione della consegna a domicilio dei beni e la diffusione della logistica merci in ambito urbano;

- l'aumento del telelavoro o lavoro agile, che deve ancora mostrare concretamente effetti sulla domanda di mobilità, ma che certamente ha già modificato l'orientamento degli investimenti immobiliari a sfavore del terziario per uffici, modificando al contempo il peso delle funzioni urbane rispetto agli effetti sulla mobilità.

Questi fattori di cambiamento sono a loro volta stati oggetto di osservazione e analisi attraverso specifici studi di fattibilità, nei quali si è sempre tenuto in considerazione anche di quanto emerso dalle osservazioni.

Nel 2020 e 2021 il Governo ha finanziato studi di fattibilità per opere di supporto alla mobilità e direttamente opere pubbliche di riqualificazione urbana e per la realizzazione di piste ciclabili, oltre che il rinnovo della flotta autobus.

Il Comune di Reggio Emilia, in coerenza con gli indirizzi del PUMS adottato, ha destinato queste risorse a:

- lo studio di fattibilità per una linea tranviaria tra Rivalta e la Stazione Mediopdana, il cui esito è stato l'acquisizione del progetto tra quelli rispondenti ai criteri di finanziabilità e all'approfondimento del rapporto tra questo nuovo servizio e i servizi di trasporto ferroviario locale;

- la realizzazione delle superciclabili;

- la realizzazione di interventi di riqualificazione urbana e ricucitura urbana tra quartieri separati dalla linea ferroviaria FS Milano-Bologna;

- lo studio di fattibilità e la progettazione di interventi di riqualificazione urbana e messa in sicurezza della mobilità all'interno dei quartieri, attraverso il progetto della città 15 minuti.

Le osservazioni e le relative controdeduzioni sono state valutate sia dopo la loro presentazione che negli ultimi tre mesi per garantire la coerenza tra le attività descritte ed i cambiamenti intercorsi.

2 L’iter procedurale

Il Comune di Reggio Emilia ha adottato con deliberazione di Giunta Comunale n. 79 dell’11/04/2019, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica in aggiornamento del P.U.M. 2008 (D.G.C. ID N. 9480/2008) e ha proceduto, in ottemperanza a quanto disposto dall’Allegato 1, art. 2, comma 1, lettera a del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, alla pubblicazione sul Burert e all’Albo Pretorio del Comune, in adempimento a quanto previsto dalla deliberazione di adozione, per la durata di 130 giorni dal 29 maggio 2019 al 15 ottobre 2019.

Successivamente, con atto PG 2019/0187129, questo periodo di pubblicazione, è stato prorogato fino al 31/12/2019.

Il lungo periodo di esposizione al pubblico durante la quale è stata offerta la possibilità di effettuare osservazioni ai documenti di Piano a cittadinanza, stakeholder, enti e associazioni, ha rappresentato una importante occasione di partecipazione per la costruzione del PUMS che già aveva visto ampia adesione del pubblico durante le fasi iniziali del processo partecipativo e ha dato luogo a numerosi contributi che sono continuati a pervenire fino al primo mese del 2020.

Per agevolare la presentazione delle osservazioni gli uffici competenti hanno predisposto e reso disponibile una modulistica di semplice compilazione e le informazioni relative alla modalità di presentazione delle osservazioni sono state messe a disposizione sul sito dedicato al PUMS di Reggio Emilia.

Terminato il periodo di presentazione delle osservazioni, si è proceduto con la fase istruttoria delle stesse. Sebbene il termine ufficiale di presentazione delle osservazioni sia stato fissato al 31/12/2019, sono state visionate e controdedotte tutte le osservazioni presentate entro il 31/01/2020.

Purtroppo, con l’inizio del periodo di emergenza dovuto alla pandemia da COVID 19, le attività di controdeduzione hanno avuto un forte rallentamento e si sono protratte per un lungo periodo.

Gli elaborati di Piano, modificati ed integrati a seguito dei contributi sopraggiunti e delle modifiche d’ufficio apportate, possono considerarsi, ora più chiari e puntuali, senza che siano stati stravolti principi, obiettivi e strategie del Piano stesso, che restano sostanzialmente invariati e condivisi dalla maggior parte delle osservazioni presentate allo stesso.

3 La metodologia di analisi e di valutazione dei contributi

Durante la fase delle osservazioni del PUMS di Reggio Emilia, comprensivo del Rapporto Ambientale e delle Sintesi non Tecnica, sono giunti entro il 31/01/2021 contributi da parte di **27 soggetti** di cui **2** sono pareri espressi da diversi uffici di ARPAE - Regione Emilia Romagna (contributi 5 e 6), a seguito della conferenza di VAS del 16 dicembre 2019, che sono stati trattati separatamente al capitolo 4 e nell'allegato 1.

Ad ogni contributo è stato assegnato un numero progressivo da 1 a 27 in base alla data di ricevimento del contributo stesso.

I restanti 25 contributi, che hanno posto almeno una osservazione e che costituiscono il corpo delle osservazioni pervenute, sono stati suddivisi in 5 tipologie di proponenti:

1. Cittadini;
2. Associazioni/Comitati;
3. Enti/Società partecipate;
4. Imprese;
5. Gestori.

I contributi pervenuti in ordine cronologico di arrivo sono quelli risultanti dalla tabella seguente:

n.	PG n.	del	Soggetto mittente del contributo	Tipo di soggetto
1	182176	15/10/19	VICTOR TEX SRL	Impresa
2	183385	15/10/19	Cittadino	Cittadino
3	185313	15/10/19	SETA	Gestore TPL
4	185385	15/10/19	Rurali Reggiani	Associazione/Comitato
5	234464	18/12/19	Regione Emilia Romagna – ARPAE - Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile Servizio Area Affluenti Po	Parere
6	236218	20/12/19	Regione Emilia Romagna – ARPAE - Agenzia Prevenzione Ambiente e Energia Emilia-Romagna - Sezione di Reggio Emilia	Parere
7	238393	28/12/19	Comitato Tempi e Orari	Associazione/Comitato
8	238631	30/12/19	Cittadino	Cittadino
9	238643	30/12/19	Cittadino	Cittadino
10	238738	30/12/19	ATI S. STEFANO 2.0	Associazione/Comitato
11	238790	30/12/19	Cittadino	Cittadino
12	238793	30/12/19	Comune di Bagnolo In Piano	Ente/Partecipata
13	239217	31/12/19	Gruppo residenti “Quelli del Gattaglio”	Associazione/Comitato
14	239219	31/12/19	Gruppo residenti “Quelli del Gattaglio”	Associazione/Comitato
15	239223	31/12/19	Cittadino	Cittadino
16	239270	31/12/19	Cittadino	Cittadino
17	500	02/01/20	Comune Di Quattro Castella	Ente/Partecipata
18	1371	04/01/20	Comune Di Quattro Castella	Ente/Partecipata
19	3203	09/01/20	Cittadino	Cittadino
20	3329	09/01/20	CNA e LAPAM Confartigianato Reggio Emilia	Associazione/Comitato
21	10425	14/01/20	Cittadini	Cittadini
22	13863	16/01/20	FIAB Reggio Emilia Tuttinbici Aps	Associazione/Comitato
23	19830	23/01/20	Cittadino	Cittadino
24	19896	23/01/20	Confcommercio Reggio Emilia	Associazione/Comitato
25	21076	25/01/20	Cittadino	Cittadino
26	21149	25/01/20	Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia	Ente/Partecipata
27	22788*	20/01/2023 *	Confersercenti Reggio Emilia (* protocollazione email spedita il 19/12/2019)	Associazione/Comitato

Elenco contributi pervenuti entro il 31/01/2020

3.1 La descrizione e classificazione delle osservazioni presentate

I contributi con osservazioni pervenuti sono pertanto 25. Ne sono stati controdedotti soltanto **23** in quanto il contributo n. 17 del Comune di Quattro Castella è identico al contributo n. 18 ed il contributo n. 13 del gruppo di residenti “Quelli del Gattaglio” è identico al contributo n. 14.

I contributi sono stati presentati da 10 cittadini, da 8 associazioni/comitati, da 3 enti, da 1 impresa ed da 1 gestore e complessivamente corrispondono a **251 osservazioni puntuali.**

Categorie proponenti	n. contributi	%	n. osservazioni	%
Cittadini	10	43,5%	95	37,8%
Associazioni/ Comitati	8	34,8%	128	51,0%
Enti/società partecipate	3	13,0%	18	7,2%
Imprese	1	4,3%	1	0,4%
Gestori	1	4,3%	9	3,6%
Totale	**23**	100,00%	**251**	100,00%

Tabella e grafico con le percentuali di contributi (a sinistra) e di osservazioni puntuali (a destra) per tipologia di proponente

Da tabella e grafici si può osservare come prevalgano i contributi dei cittadini e delle associazioni/comitati, sia in termini di numero di contributi inoltrati all'Amministrazione che per il numero delle osservazioni puntuali in essi contenute, che superano l'85% del totale.

Nonostante che l'entità dei contributi ricevuti non sia rilevante, la moltitudine di quesiti e osservazioni in essi contenuti ha evidenziato la necessità di definire una metodologia per la loro codifica che ne facilitasse l'identificazione univoca e, al contempo, l'immediata associazione ad una tematica strategica di interesse a cui la proposta fa riferimento.

Benché si fosse predisposto un modulo, non obbligatorio, per la predisposizione delle osservazioni al fine di ricondurle ad una struttura il più possibile omogenea, che facilitasse la loro analisi, i contributi pervenuti hanno presentato spesso una struttura discorsiva, diversificata e non codificata.

Per tale ragione, ogni contributo corrispondente al proponente è stato dapprima associato ad un numero progressivo, mentre la codifica delle relative osservazioni è stata completata da un ulteriore numero progressivo, che identifica l'articolazione del singolo contributo nelle varie osservazioni.

Alle singole osservazioni è stato quindi associato il relativo tematismo, così come da tabella seguente.

Sezione	Descrizione
1.0	Rapporti con altra Pianificazione
2.0	Riferimenti normativi e culturali
3.0	Metodo di costruzione del piano
4.0	Quadro diagnostico
5.0	Obiettivi e strategie
6.0	Processo partecipazione
7.0	Costruzione e valutazione scenari mobilità
8.0	Scenario di piano e sua valutazione
9.0	Mobilità pedonale e ciclabile
10.0	Trasporto pubblico
11.0	Viabilità circolazione sosta
12.0	Evoluzioni tecnologiche e città smart
13.0	Attuazione e monitoraggio
14.0	Varie

Articolazione in sezioni dei tematismi affrontati dalle osservazioni

I vari tematismi sono stati individuati con specifico riferimento alla sequenza degli argomenti trattati nella Relazione di Piano, al fine di individuare con maggiore facilità le eventuali modifiche alla relazione stessa e di conseguenza agli altri documenti di Piano, inoltre sono state definite alcune voci a carattere più generico, e/o di più ampio respiro per categorizzare osservazioni pervenute che si riferiscono, per esempio, alla metodologia di costruzione del piano stesso, ai suoi rapporti con gli altri strumenti pianificatori vigenti, ecc.

Inoltre, poichè le sezioni n. 11 “Trasporto pubblico” e n. 12 “Viabilità, circolazione e sosta” ponevano diversi quesiti su più argomenti specifici, si è ritenuto di suddividerle ulteriormente in sottosezioni, così come da tabelle che seguono.

Sezione	Descrizione	Sottosezione	Descrizione
10	**Trasporto pubblico**	**10.1**	Flotta e alimentazione
		10.2	Servizio
		10.3	Stazioni, fermate e infrastrutture
		10.4	Linee di Forza/tranvie
		10.5	Linee Minibù
		10.6	Corsie preferenziali e ‘saltacoda’
		10.7	Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello
		10.8	Informazione all’utenza, tariffazione e sistemi di pagamento

Sezione	Descrizione	Sottosezione	Descrizione
11	**Viabilità, circolazione e sosta**	**11.1**	Opere infrastrutturali
		11.2	Città30
		11.3	Ecoesagono/ZTL
		11.4	Assetto della sosta/Tariffazione
		11.5	Distribuzione urbana merci
		11.6	Riqualificazione degli assi storici e viali di circonvallazione

Sottosezioni relative ai tematismi “Trasporto pubblico” e “Viabilità, circolazione e sosta”

L'attribuzione delle sezioni e sottosezioni alle varie osservazioni ha consentito, in fase di analisi e di controdeduzione, di procedere per argomento ed affrontare le osservazioni analizzandole sulla base del tematismo posto, permettendo così di formulare le controdeduzioni e le eventuali modifiche al piano in modo coerente, coordinato e uniforme.

3.2 I criteri di accoglimento

I contributi ricevuti dai proponenti durante la fase di pubblicazione del PUMS sono stati analizzati e suddivisi in **251** singole osservazioni; tale operazione ha consentito di entrare in modo puntuale nel merito di ciascuna richiesta o proposta sia per la relativa controdeduzione sia per le modalità di accoglimento, e di conseguenza, anche per le specifiche eventuali modifiche da apportare ai documenti di Piano.

Le tipologie di accoglimento da parte dell'Amministrazione previste sono cinque:

1. A: osservazione accolta;
2. PA: osservazione parzialmente accolta;
3. NA: osservazione non accolta;
4. NP: osservazione non pertinente;
5. NdC: osservazione non di competenza.

I criteri di valutazione per l'accoglimento sono stati i seguenti:

Accolte sono le osservazioni considerate coerenti con gli obiettivi e le strategie del Piano o comunque i cui contenuti sono già presenti nel piano.

Parzialmente accolte sono principalmente le osservazioni già in parte contenute nel PUMS che ne sostengono e rafforzano obiettivi, politiche e azioni, contribuendo anche all'indicazione di elementi per la programmazione della fase di attuazione.

Non accolte sono tutte le osservazioni i cui contenuti non sono coerenti con principi, obiettivi e strategie del PUMS oppure in contrasto con lo scenario di riferimento su cui si fonda lo scenario di Piano.

Non pertinenti sono le osservazioni completamente estranee ai contenuti propri di un PUMS.

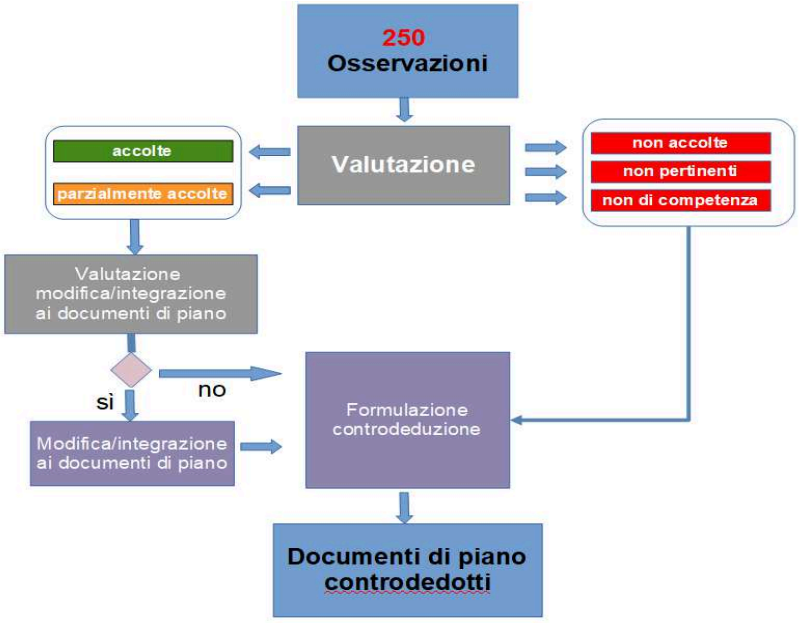
Non di competenza, infine, sono le richieste che esulano dalla competenza del livello strategico del PUMS**;** anch'esse hanno stimolato una maggior riflessione su temi legati alla fase di attuazione e programmazione e soprattutto hanno permesso di mettere a fuoco i diversi livelli della pianificazione e le relative competenze.

Le osservazioni "accolte" e "parzialmente accolte" possono aver determinato modifiche agli elaborati di piano, che, nel tal caso, viene esplicitata.

Per ciascuna osservazione è stata predisposta **una scheda di lettura** in cui è stato riportato il tematismo assegnato per sezione e sottosezione, il numero identificativo dell'osservazione, il numero di protocollo generale, la tipologia di proponente così come articolata in precedenza. Come detto in premessa, per quanto riguarda i contributi proposti dai "cittadini" la scelta operata è stata quella di pubblicare le schede in forma "anonima" nel rispetto del D. lgs. 30 giugno 2003, n.1961 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e s.m.i; pertanto anche le schede di controdeduzione sono pubblicate senza indicazioni dei dati personali delle persone fisiche proponenti le osservazioni stesse, bensì rimane il riferimento del relativo Protocollo Generale.

La scheda quindi riporta il testo o il contenuto sintetico dell'osservazione, la relativa deduzione che argomenta la tipologia di accoglimento, la tipologia di accoglimento e la descrizione dell'eventuale modifica ai documenti di Piano.

In sintesi la metodologia di valutazione e controdeduzione delle osservazioni è quella risultante dallo schema che segue.



Metodologia di valutazione e controdeduzione delle osservazioni

4 I pareri di ARPAE

L'Amministrazione Comunale, nell'ambito della procedura di VAS, in accordo con la Regione Emilia Romagna- Area Valutazione Impatto ambientale e Autorizzazioni .soggetto proponente, ha invitato in sede di Consultazione VAS, ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs 152/2006 sul Rapporto Ambientale, sulla Sintesi non tecnica e sui documenti adottati del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Reggio Emilia , i soggetti di competenza Ambientale e i soggetti istituzionali di seguito indicati: la Regione Emilia Romagna-Servizio Tutela e Risanamento Acqua, Servizio Aria e Agenti Fisici, Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna, Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio, Autorità di bacino del fiume Po – AIPO, Provincia di Reggio Emilia, Arpae sezione provinciale di Reggio Emilia, Arpae SAC, Azienda Usl di Reggio Emilia – IRCCS, Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, Corpo forestale dello Stato – sezione di Reggio Emilia, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Agenzia regionale per la Sicurezza territoriale e la Prot. Civile – sezione di Reggio Emilia, Comune di Albinea, Bagnolo in Piano, Bibbiano, Cadelbosco di Sopra, Campegine, Casalgrande, Cavriago, Correggio, Montecchio Emilia, Quattro Castella, Rubiera, San Martino in Rio, Sant'Ilario d'Enza, Scandiano, ANAS - Compartimento della Viabilità per l'Emilia-Romagna, Rete Ferroviaria Italiana-S.p.A-Compartimento della Viabilità per l'Emilia-Romagna, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.-Direzione territoriale produzione Bologna, FER -Ferrovie Emilia Romagna srl, Tper-Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna – S.p.A, SETA–Società Emiliana Trasporti Autofiloviari S.p.A, Agenzia della Mobilità di Reggio Emilia, Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia-staff di direzione UNIMORE, Provveditorato agli studi, Iren SpA - sede di Reggio Emilia.

L'ARPAE -Regione Emilia Romagna, in sede di VAS, ha presentato due pareri in merito al Rapporto Ambientale e alla Sintesi non tecnica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Reggio Emilia.

Il primo, presentato dalla Regione Emilia Romagna - Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile Servizio Area Affluenti Po - ARPAE, sede di Reggio Emilia, è stato acquisito agli atti comunali il 18/12/2019 con PG. n. 234464 ed esprime un parere di competenza favorevole.

Il secondo, presentato dalla Regione Emilia Romagna – Agenzia Prevenzione Ambiente e Energia Emilia Romagna- Sezione di Reggio Emilia è stato acquisito agli atti comunali il 20/12/2019 con PG. n. 236218. Il parere riporta diverse osservazioni in merito ai due documenti sopra citati.

In analogia con il trattamento delle altre osservazioni, questo parere è stato articolato nei vari quesiti che sono stati riportati in singole schede di lettura, valutati e controdedotti.

Le schede relative sono riportate nell'Allegato 1.

5 Le osservazioni ricevute e le controdeduzioni: analisi statistiche

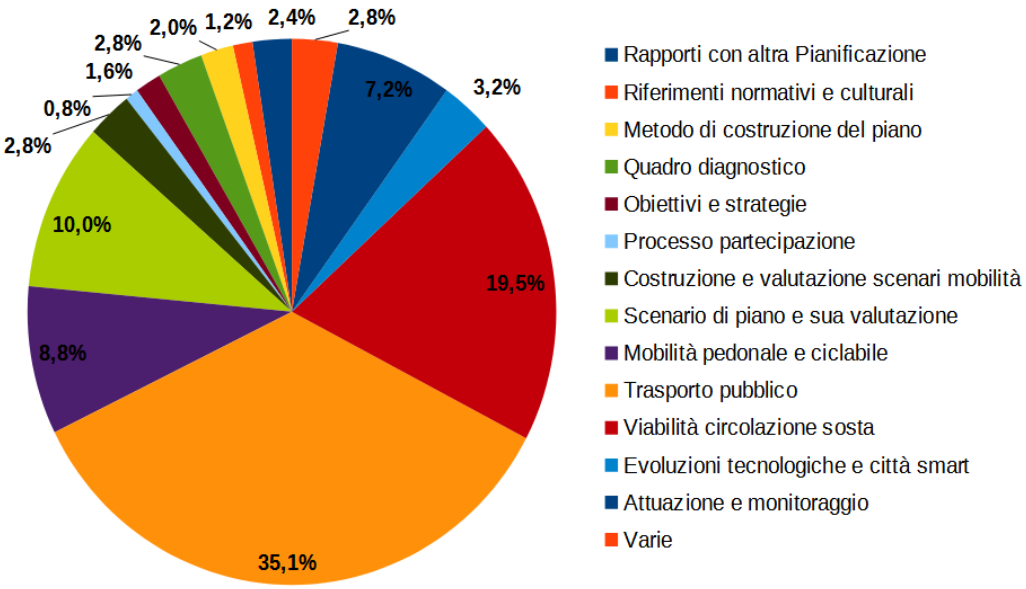
Il presente capitolo vuole offrire una disamina delle principali statistiche sulle osservazioni presentate all'Amministrazione con l'articolazione e dettaglio indicato nella tabella seguente:

n.	PG n.	del	Soggetto mittente del contributo	Tipo di soggetto	Totale osservaz.
1	182176	15/10/19	VICTOR TEX SRL	Impresa	1
2	183385	15/10/19	Cittadino	Cittadini	1
3	185313	15/10/19	SETA	Gestore TPL	9
4	185385	15/10/19	Rurali Reggiani	Associazione/ Comitato	3
7	238393	28/12/19	Comitato Tempi e Orari	Associazione/ Comitato	97
8	238631	30/12/19	Cittadino	Cittadini	21
9	238643	30/12/19	Cittadino	Cittadini	21
10	238738	30/12/19	ATI S. STEFANO 2.0	Associazione/ Comitato	1
11	238790	30/12/19	Cittadino	Cittadini	18
12	238793	30/12/19	Comune di Bagnolo In Piano	Ente/società partecipata	1
13/14	239217	31/12/19	Gruppo residenti "Quelli del Gattaglio"	Associazione/ Comitato	2
15	239223	31/12/19	Cittadino	Cittadini	3
16	239270	31/12/19	Cittadino	Cittadini	13
17/18	500	02/01/20	Comune Di Quattro Castella	Ente/società partecipata	3
19	3203	09/01/20	Cittadino	Cittadini	2
20	3329	09/01/20	CNA e LAPAM Confartigianato Reggio Emilia	Associazione/ Comitato	11
21	10425	14/01/20	Cittadini	Cittadini	5
22	13863	16/01/20	FIAB Reggio Emilia Tuttinbici Aps	Associazione/ Comitato	1
23	19830	23/01/20	Cittadino	Cittadini	2
24	19896	23/01/20	Confcommercio Reggio Emilia	Associazione/ Comitato	7
25	21076	25/01/20	Cittadino	Cittadini	9
26	21149	25/01/20	Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia	Ente/società partecipata	14
27	22788*	20/01/2023*	Confersercenti Reggio Emilia (* protocollazione email spedita il 19/12/2019)	Associazione/ Comitato	6
TOTALE					**251**

Contributi pervenuti con la quantificazione del numero di osservazioni associate

A seguito dell'attribuzione delle **14** categorie precedentemente individuate alle **251** osservazioni puntuali pervenute, si perviene ai risultati come da tabella e grafico seguenti:

Sezione	Descrizione	n. oss.	%
1.0	Rapporti con altra Pianificazione	6	2,4%
2.0	Riferimenti normativi e culturali	3	1,2%
3.0	Metodo di costruzione del piano	5	2,0%
4.0	Quadro diagnostico	7	2,8%
5.0	Obiettivi e strategie	4	1,6%
6.0	Processo partecipazione	2	0,8%
7.0	Costruzione e valutazione scenari mobilità	7	2,8%
8.0	Scenario di piano e sua valutazione	25	10,0%
9.0	Mobilità pedonale e ciclabile	22	8,8%
10.0	Trasporto pubblico	88	35,1%
11.0	Viabilità circolazione sosta	49	19,5%
12.0	Evoluzioni tecnologiche e città smart	8	3,2%
13.0	Attuazione e monitoraggio	18	7,2%
14.0	Varie	7	2,8%
TOTALE		**251**	100,0%



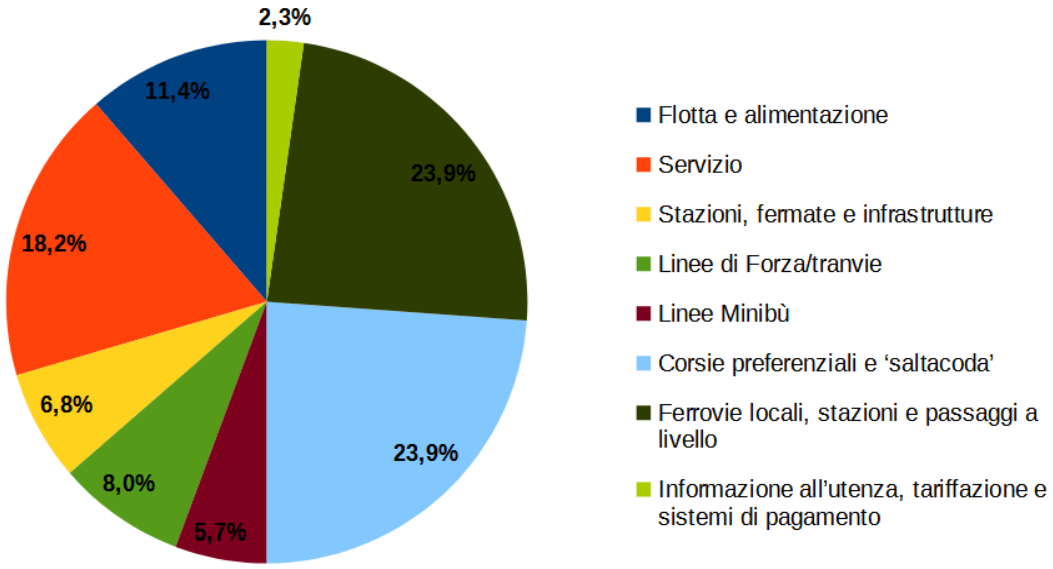
Numero e percentuali di osservazioni per argomento e rappresentazione % in grafico

Si evidenzia che le tematiche più discusse sono relative al sistema del ”Trasporto Pubblico”, con un 35% delle osservazioni presentate, e alla ‘Viabilità, circolazione e sosta’ che si attesta ad oltre il 19%.

Se si analizzano questi i quesiti di due tematismi in termini di sottocategorie, così come individuate nelle tabelle precedenti, si ottengono i risultati come da tabella e grafico che seguono.

Per il tematismo “Trasporto Pubblico”:

Sottosezione	Descrizione	n. oss.	%
10.1	Flotta e alimentazione	10	11,4%
10.2	Servizio	16	18,2%
10.3	Stazioni, fermate e infrastrutture	6	6,8%
10.4	Linee di Forza/tranvie	7	8,0%
10.5	Linee Minibù	5	5,7%
10.6	Corsie preferenziali e 'saltacoda'	21	23,9%
10.7	Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello	21	23,9%
10.8	Informazione all'utenza, tariffazione e sistemi di pagamento	2	2,3%
TOTALE		**88**	100,0%

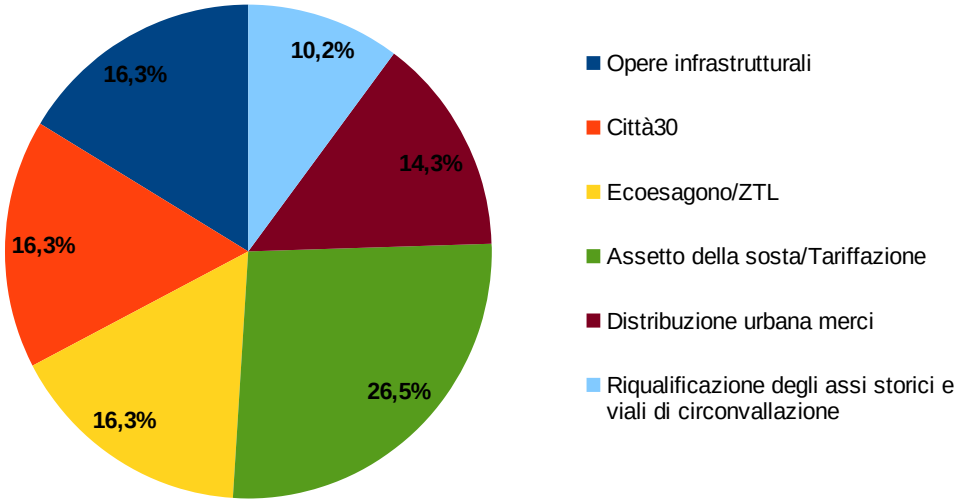


Numero/percentuale di osservazioni per argomento - sottosezioni "Trasporto Pubblico" e grafico relativo

Si può notare un forte interesse sui temi "Corsie preferenziali/saltacoda" e "Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello", con un numero di osservazioni che superano il 20% delle osservazioni complessive sul tema del TP.

Per quanto riguarda il tematismo 'Viabilità, circolazione e sosta' i numeri e le percentuali sono come da tabella e grafico seguenti.

Sottosezione	Descrizione	n. oss.	%
11.1	Opere infrastrutturali	8	16,3%
11.2	Città30	8	16,3%
11.3	Ecoesagono/ZTL	8	16,3%
11.4	Assetto della sosta/Tariffazione	13	26,5%
11.5	Distribuzione urbana merci	7	14,3%
11.6	Riqualificazione degli assi storici e viali di circonvallazione	5	10,2%
TOTALE		**49**	100,0%



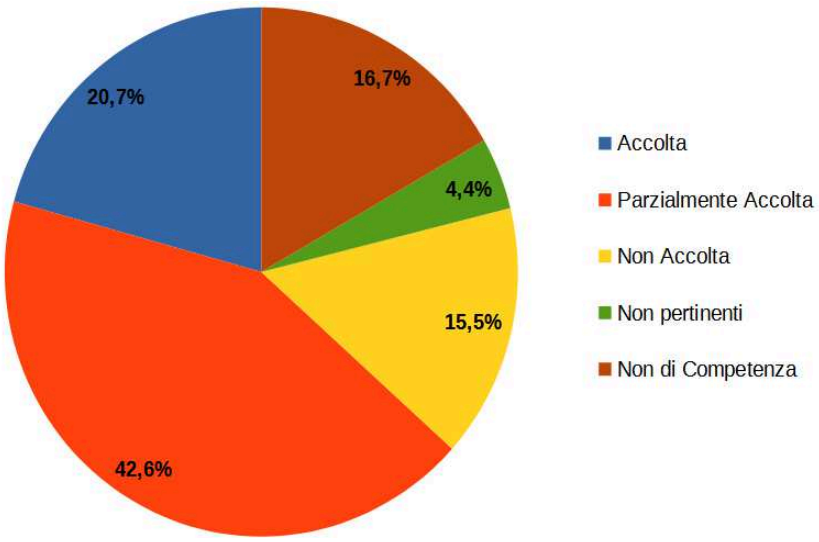
Numero/percentuale di osservazioni per argomento - sottosezioni 'Viabilità, circolazione e sosta' e relativo grafico

Si evidenzia un interesse prevalentemente sul tema dell'"Assetto della sosta/tariffazione", con un 26,5% rispetto al totale, mentre le altre sottocategorie risultano tra di loro equilibrate.

A seguito delle controdeduzioni alle singole osservazioni risulta possibile anche effettuare alcune statistiche sugli esiti avuti secondo i raggruppamenti e le articolazioni definite nei precedenti paragrafi.

Un prima tabella mostra in base alla sezione di appartenenza il numero di osservazioni accolte, parzialmente accolte, non accolte, non pertinenti o non di competenza. Per una migliore visualizzazione dei risultati il grafico successivo rappresenta le percentuali degli esiti complessivi.

N. Sezione/ sottosezione	Sezione/sottosezione	Esito osservazioni					
		Accolta	Parzialm. Accolta	Non accolta	Non pertinente	Non di competenza	Totale
1.0	Rapporti con altra Pianificazione	1	2	1	1	1	**6**
2.0	Riferimenti normativi e culturali	0	0	0	3	0	**3**
3.0	Metodo di costruzione del piano	1	4	0	0	0	**5**
4.0	Quadro diagnostico	1	0	5	1	0	**7**
5.0	Obiettivi e strategie	0	3	1	0	0	**4**
6.0	Processo partecipazione	1	0	0	1	0	**2**
7.0	Costruzione e valutazione scenari mobilità	1	1	4	1	0	**7**
8.0	Scenario di piano e sua valutazione	3	9	5	0	8	**25**
9.0	Mobilità pedonale e ciclabile	5	11	4	0	2	**22**
10.1	Trasporto pubblico – Flotta e alimentazione	1	9	0	0	0	**10**
10.2	Trasporto pubblico – Servizio	4	7	0	0	5	**16**
10.3	Trasporto pubblico – Stazioni, fermate e infrastrutture	2	4	0	0	0	**6**
10.4	Trasporto pubblico – Linee di Forza/tranvie	0	6	1	0	0	**7**
10.5	Trasporto pubblico – Linee Minibù	0	3	1	0	1	**5**
10.6	Trasporto pubblico – Corsie preferenziali e 'saltacoda'	2	19	0	0	0	**21**
10.7	Trasporto pubblico – Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello	1	5	0	0	15	**21**
10.8	Trasporto pubblico – Informazione all'utenza, tariffazione e sistemi di pagamento	0	1	0	0	1	**2**
11.1	Viabilità circolazione sosta - Opere infrastrutturali	1	3	2	0	2	**8**
11.2	Viabilità circolazione sosta - Città 30	5	1	2	0	0	**8**
11.3	Viabilità circolazione sosta – Ecoesagono/ZTL	1	4	3	0	0	**8**
11.4	Viabilità circolazione sosta - Assetto della sosta/Tariffazione	3	5	3	0	2	**13**
11.5	Viabilità circolazione sosta - Distribuzione urbana merci	3	0	4	0	0	**7**
11.6	Viabilità circolazione sosta - Riqualificazione degli assi storici e viali di circonvallazione	3	2	0	0	0	**5**
12.0	Evoluzioni tecnologiche e città smart	3	0	1	0	4	**8**
13.0	Attuazione e monitoraggio	7	7	1	3	0	**18**
14.0	Varie	3	1	1	1	1	**7**
TOTALE	**TOTALE**	**52**	**107**	**39**	**11**	**42**	**251**
%	**%**	**20,7%**	**42,6%**	**15,5%**	**4,4%**	**16,7%**	**100,0%**



Esito delle osservazioni per sezione e sottosezione e grafico esiti complessivi in %

Come si evidenzia dal grafico, le osservazioni puntuali tra “Accolte” e “Parzialmente accolte” rappresentano più della metà delle osservazioni totali pervenute raggiungendo insieme il 63,3%, per un numero complessivo di 159 osservazioni. Le osservazioni che non possono incidere sui contenuti del Piano essendo “Non pertinenti” o “Non di competenza del piano” rappresentano il 21% circa delle osservazioni, mentre le osservazioni “Non accolte” ammontano ad una percentuale pari al 15,5%.

La seguente tabella, inoltre, mostra il numero di osservazioni per sezione che, a seguito dell’accoglimento totale o parziale, ha determinato come conseguenza una modifica agli elaborati di piano.

	Sezione/sottosezione	Totale osservazioni	N. osservazioni con modifiche al Piano
1.0	Rapporti con altra Pianificazione	**6**	2
2.0	Riferimenti normativi e culturali	**3**	0
3.0	Metodo di costruzione del piano	**5**	1
4.0	Quadro diagnostico	**7**	0
5.0	Obiettivi e strategie	**4**	0
6.0	Processo partecipazione	**2**	0
7.0	Costruzione e valutazione scenari mobilità	**7**	2
8.0	Scenario di piano e sua valutazione	**25**	5
9.0	Mobilità pedonale e ciclabile	**22**	6
10.1	Trasporto pubblico – Flotta e alimentazione	**10**	5
10.2	Trasporto pubblico – Servizio	**16**	8
10.3	Trasporto pubblico – Stazioni, fermate e infrastrutture	**6**	5
10.4	Trasporto pubblico – Linee di Forza/tranvie	**7**	5
10.5	Trasporto pubblico – Linee Minibù	**5**	1
10.6	Trasporto pubblico – Corsie preferenziali e ‘saltacoda’	**21**	20
10.7	Trasporto pubblico – Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello	**21**	4
10.8	Trasporto pubblico – Informazione all’utenza, tariffazione e sistemi di pagamento	**2**	1
11.1	Viabilità circolazione sosta - Opere infrastrutturali	**8**	0
11.2	Viabilità circolazione sosta - Città 30	**8**	1
11.3	Viabilità circolazione sosta – Ecoesagono/ZTL	**8**	4
11.4	Viabilità circolazione sosta - Assetto della sosta/Tariffazione	**13**	3
11.5	Viabilità circolazione sosta - Distribuzione urbana merci	**7**	1
11.6	Viabilità circolazione sosta - Riqualificazione degli assi storici e viali di circonvallazione	**5**	2
12.0	Evoluzioni tecnologiche e città smart	**8**	2
13.0	Attuazione e monitoraggio	**18**	3
14.0	Varie	**7**	3
TOTALE		**251**	**84**
%		100,0%	**33,5%**

Osservazioni suddivise per tema che hanno determinato modifiche ai documenti di piano

Delle 251 osservazioni ricevute, **84**, quindi pari a un terzo del totale, hanno determinato una modifica degli elaborati di piano. La tematica relativa al “Trasporto Pubblico”, su cui si hanno avuto più osservazioni in assoluto, è anche quella che presenta il numero maggiore di modifiche ai documenti.

Nelle due tabelle che seguono si riportano infine gli esiti alle osservazioni suddivise per soggetto proponente e categoria proponente in rapporto all’esito della valutazione.

n.	Soggetto mittente del contributo	Esito osservazioni					
		Accolta	Parzialm. Accolta	Non accolta	Non pertinente	Non di competenza	Totale osservazioni
1	VICTOR TEX SRL	0	0	0	0	1	1
2	Cittadino prot. PG n. 183385/19	0	0	1	0	0	1
3	SETA	2	7	0	0	0	9
4	Rurali Reggiani	1	0	1	0	1	3
7	Comitato Tempi e Orari	25	34	13	5	20	97
8	Anna Maria Cacciavillani	5	6	3	1	6	21
9	Cittadino prot. PG n.238643/19	5	6	3	1	6	21
10	Associazione ATI S. STEFANO 2.0	0	0	1	0	0	1
11	Cittadino prot. PG n. 238790/19	0	10	6	0	2	18
12	Comune di Bagnolo In Piano	0	1	0	0	0	1
13/14	Gruppo residenti “Quelli del Gattaglio”	0	2	0	0	0	2
15	Cittadino prot. PG n. 239223/19	0	2	1	0	0	3
16	Cittadino prot. PG n. 239270/19	0	8	4	0	1	13
17/18	Comune di Quattro Castella	0	3	0	0	0	3
19	Cittadino prot. PG n. 3203/20	0	2	0	0	0	2
20	CNA e LAPAM Confartigianato Reggio Emilia	3	3	1	2	2	11
21	Cittadino prot. PG n. 10425/20	0	3	0	0	2	5
22	FIAB Reggio Emilia Tuttinbici Aps	1	0	0	0	0	1
23	Cittadino prot. PG n. 19830/20	1	1	0	0	0	2
24	Confcommercio Reggio Emilia	3	2	0	2	0	7
25	Cittadino prot. PG n. 21076/20	2	4	2	0	1	9
26	Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia	2	12	0	0	0	14
27	Confersercenti Reggio Emilia	2	1	3	0	0	6
TOTALE		52	107	39	11	42	251
%		20,7%	42,6%	15,5%	4,4%	16,7%	100,0%

Categorie proponenti	Esito osservazioni					n. osservazioni totali
	Accolta	Parzialm. Accolta	Non accolta	Non pertinente	Non di competenza	
Cittadini	13	42	20	2	18	95
Associazioni/ Comitati	35	42	19	9	23	128
Enti/società partecipate	2	16	0	0	0	18
Imprese	0	0	0	0	1	1
Gestori	2	7	0	0	0	9
Totale	52	107	39	11	42	251

Esiti delle osservazioni per soggetto proponente e valori aggregati per categoria di proponente

Si rimarca l’apporto significativo dei contributi dei cittadini e dei comitati/associazioni, ulteriormente evidenziato dalle seguenti tabelle che illustrano il numero di osservazioni che hanno comportato modifiche ai documenti di piano per categoria di proponente:

Categorie proponenti	n. osservazioni totali	n. oss. con modifiche al Piano	% oss. con modifiche su totale oss.	% oss. con modifiche su totale oss. Con modifiche
Cittadini	95	29	**30,5%**	**34,5%**
Associazioni/ Comitati	128	31	**24,2%**	**36,9%**
Enti/società partecipate	18	16	**88,9%**	**19,0%**
Imprese	1	0	**0,0%**	**0,0%**
Gestori	9	8	**88,9%**	**9,5%**

Osservazioni con modifiche al testo per categoria di soggetto proponente totali e in percentuale rispetto al totale delle osservazioni presentate e rispetto alle osservazioni complessive con modifica

In termini assoluti, se analizziamo il rapporto per proponente tra osservazioni presentate e osservazioni che hanno avuto come esito una modifica al piano le percentuali più alte sono quelle relative a Enti e gestori per una percentuale complessiva intorno al 90%.

Per quanto riguarda invece la rilevanza in termini complessivi delle osservazioni che hanno comportato modifiche al piano i cittadini ed i comitati assieme hanno contribuito per oltre il 71 % (34,5% + 36,9%)

6 Rettifiche, correzioni di errori materiali e contributi d'ufficio al piano adottato

La Struttura di Policy Mobilità Sostenibile del Comune di Reggio Emilia, ha valutato l'opportunità di intervenire sui documenti costituenti il PUMS adottato con delibera di Giunta comunale n. 79 dell'11 aprile 2019 con modifiche legate alla necessità di rettifica, correzioni di errori materiali di tipo cartografico e testuale, di aggiornamento puntuale di alcuni riferimenti temporali, nonché di riformulazione del piano di monitoraggio del PUMS contenuto in parte nella "Relazione di Piano" ed in parte nella "Relazione Ambientale" elaborando un unica sezione dedicata più organica e rispondente alla nuova normativa vigente.

Nello specifico gli uffici della Struttura di Policy Mobilità Sostenibile hanno ritenuto di apporre le seguenti modifiche:

- a pag. 13 della "Relazione di piano", per mero errore materiale, sostituzione della tavola "Rappresentazione dei veicoli transitanti nell'ora di punta ottenuti dalla rappresentazione modellistica (flussogramma) dello stato di fatto- anno 2018" con quella effettiva finale esitante dalla modellazione dello stato di fatto utilizzata nei successivi conteggi e confronti per il calcolo degli effetti delle scelte di Piano, ottenuta affinando la prima modellazione fatta durante la redazione del Rapporto Preliminare;
- per maggiore chiarezza, esplicitazione dei termini "RP" e "RdP" contenuti nei documenti rispettivamente in "Relazione preliminare" e in "Relazione di Piano";
- eliminazione dei riferimenti temporali alla denominazione del PUMS (es. PUMS 2018);
- aggiornamento in termini descrittivi delle fasi realizzate e previste per l'approvazione in consiglio del PUMS (es: incontri effettuati con gli stakeholder, passaggi della VAS, ecc...);
- aggiornamento delle descrizioni e delle rappresentazioni grafiche degli interventi previsti in ragione del loro stato di avanzamento/realizzazione (es: esempio il parcheggio di via Luxemburg è già stato realizzato, per cui non si parla più di previsioni) ovvero correzioni di alcune rappresentazioni cartografiche sia nelle tavovole che nei documenti testuali;
- correzione ed aggiornamento dei riferimenti di numeri di pagine o capitoli/paragrafi;
- correzione degli errori di toponomastica (es. Reggio Emilia invece di Reggio);
- aggiornamento delle numerazioni degli elenchi delle opere previste negli scenari di piano a seguito delle modifiche apportate con le controdeduzioni;
- correzioni grafiche delle legende per meri errori materiali;

- riformulazione del piano di monitoraggio del PUMS a seguito di specifica segnalazione del MIT in fase di valutazione del PUMS PEC n. 128394 del 07/06/2021, del Decreto 396/2019 di modifica alle linee guida del PUMS con il quale, in particolare, viene sostituita la tabella 1 “Macrobiettivi” dell’allegato al D.M. 397/2017 indicante gli indicatori obbligatori da monitorare, e in accoglimento di alcune osservazioni presentate al piano.

  Il nuovo piano di monitoraggio è riportato nell’Allegato 1 della “Relazione di Piano.

ALLEGATO 1

Schede di lettura e controdeduzione del parere ARPAE

Documenti:" Rapporto Ambientale" e "Sintesi non tecnica" **Matrice ambientale:** **Componente inquinamento atmosferico**		
OSSERVAZIONE **N° 6.1**	**PROTOCOLLO PG N°** 236218 del 20/12/2019	**PROPONENTE** RER-ARPAE- Agenzia Prevenzione e Ambiente e Energia- Sezione Reggio Emilia
Osservazione/Contenuto sintetico		
1) percentuali di riduzione delle emissioni atmosferiche nei diversi scenari Al fine di rimarcare maggiormente gli effetti del Piano, dovrebbe essere evidenziato l'effetto delle sole azioni del PUMS rispetto agli effetti complessivi che considerano fattori esogeni quali il rinnovo del parco veicolare e le azioni del PAIR.		
Deduzioni		
In termini metodologici si condivide l'osservazione di separare la stima degli effetti di Piano da quelli derivanti da altri fattori esogeni. Nel caso specifico però si evidenzia quanto segue : • Il PUMS fa propri alcuni obiettivi e interventi previsti dal PAIR (in particolare l'ampliamento di AP e ZTL del centro storico); infatti il PAIR non pone solo degli obiettivi ambientali specifici ma indica –in modo in parte irrituale- alcuni interventi settoriali (nel nostro caso trasportistici) che devono essere attuati per raggiungere gli obiettivi ambientali assunti; il PUMS come detto fa necessariamente proprie le indicazioni del PAIR (dato che tale Piano è stato sottoscritto dal Comune) e gli interventi del PAIR non sono quindi distinguibili da quelli del PUMS; • Per quanto riguarda un altro fattore esogeno, il rinnovo del parco veicolare, anche questo non è un fattore puramente esogeno, in quanto il PUMS interviene con alcuni interventi (Ecoesagono, sistema delle colonnine elettriche,..) per indirizzare e rinforzare il rinnovo; è noto che il rinnovo del parco è fattore principale che determina la riduzione delle emissioni di alcuni inquinanti, ma questo effetto fa parte dello scenario di Piano.		
ACCOGLIMENTO	**Non accolta**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche ai documenti di piano.		

Documenti:" Rapporto Ambientale" e "Sintesi non tecnica" **Matrice ambientale:** **Componente inquinamento atmosferico**		
OSSERVAZIONE N° 6.2	**PROTOCOLLO PG N°** 236218 del 20/12/2019	**PROPONENTE** RER-ARPAE- Agenzia Prevenzione e Ambiente e Energia- Sezione Reggio Emilia
Osservazione/Contenuto sintetico		
2) valutazione scenario optato Nella valutazione si prendono in considerazione tre scenari e viene effettuata una valutazione degli stessi per poi individuarne le parti maggiormente qualificanti. Lo scenario finale scelto differisce dai tre scenari proposti, riprendendone questa o quella parte. Sarebbe opportuno che anche lo scenario effettivamente scelto fosse oggetto di valutazione per quanto attiene alle ricadute per la matrice inquinamento atmosferico.		
Deduzioni		
La stima degli effetti del Piano sulla riduzione delle emissioni di gas e polveri è riportata nei par. '10.1. Emissioni in atmosfera' e '10.2. Emissioni gas climalteranti'. L'analisi è differenziata per due livelli di diversione modale : • PUMS A (con un livello di diversione basso) • PUMS B (con un livello di diversione medio)		
ACCOGLIMENTO	**Accolta**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche ai documenti di piano.		

Documenti:" Rapporto Ambientale" e "Sintesi non tecnica"

Matrice ambientale:

Componente inquinamento acustico

OSSERVAZIONE N° 6.3	PROTOCOLLO PG N° 236218 del 20/12/2019	PROPONENTE RER-ARPAE- Agenzia Prevenzione e Ambiente e Energia- Sezione Reggio Emilia

Osservazione/Contenuto sintetico

3) percentuali di riduzione delle emissioni acustiche nei diversi scenari

Dovrebbe essere esplicitata la metodologia utilizzata per ottenere le percentuali di riduzione delle emissioni acustiche riportate in particolare alle pagine 57, 58 e 66 del Rapporto Ambientale di VAS e di VINCA.
Il modello del CNR utilizzato per stimare le emissioni acustiche nei diversi scenari ipotizzati esprime una grandezza di tipo logaritmico, il decibel (dB) e pertanto si ritiene più corretto valutare le riduzioni/incrementi delle emissioni acustiche in termini di differenza in dB tra le emissioni acustiche nello stato di fatto e quelle nello stato di scenario attuato.

Deduzioni

Si concorda con l'opportunità di esprimere le differenze di riduzione delle emissioni acustiche in termini di DB del solo scenario di piano rispetto allo stato di fatto.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Il testo al par. '8.3. Risultati e supporto alla scelta dello scenario finale di PUMS' al punto 'Variazione delle emissioni acustiche da traffico rispetto alla situazione attuale (SDF)' vien corretto come segue :
"Tra i vari modelli di calcolo delle emissioni acustiche da traffico è stato utilizzato il modello elaborato dal CNR, la cui definizione è riportata nel paragrafo '10.4. Emissioni acustiche' nel 'BOX: descrizione del modello CNR utilizzato per la stima delle emissioni acustiche'."
Al par. 10.4 si aggiunge la tabella seguente delle riduzione delle emissioni acustiche in termini di DB dello scenario di piano rispetto allo stato di fatto.

	SDF	PUMS A	PUMS B
07_Extraurb principali	68.2	68.4	68.43
08_Extraurb secondarie	67.8	66.7	66.68
09_Tangenziale	71.3	71.2	71.23
01_Urbane principali	67.4	66.8	66.83
04_Urbane distribuzione	62.6	62.2	62.04
05_Locali	63.1	63.0	62.95

Documenti:" Rapporto Ambientale" e "Sintesi non tecnica"

Matrice ambientale:

Componente inquinamento acustico

OSSERVAZIONE N° 6.4	PROTOCOLLO PG N° 236218 del 20/12/2019	PROPONENTE RER-ARPAE- Agenzia Prevenzione e Ambiente e Energia- Sezione Reggio Emilia

Osservazione/Contenuto sintetico

4) confronto delle emissioni acustiche nei tre scenari ipotizzati
Dall'analisi della valutazione complessiva riportata a pagina 58 del Rapporto Ambientale di VAS e VINCA emerge che, se si considera la sola tematica dell'inquinamento acustico, lo scenario 3 risulta quello meno preferibile.
Ciò non appare del tutto convincente, poiché tale scenario prevede di ampliare, ben oltre il centro storico, l'area soggetta a vincoli di circolazione e sosta (fascia intermedia), in modo da favorire diffusamente in tale area la mobilità sostenibile e la qualità ambientale.
Nella figura 59 a pag. 57 del Rapporto Ambientale di VAS e VINCA sono analizzate in dettaglio le variazioni delle emissioni acustiche: si noti come sia per le strade urbane principali sia per le strade urbane di distribuzione, nella fascia intermedia dello scenario n°3, è previsto un incremento delle emissioni sonore (+0.8% e + 1.1%), mentre per le strade urbane principali e di distribuzione nella fascia esterna (sempre nello scenario 3) è previsto un decremento di circa l'1%.
Se si considerano i dati di input immessi nel modello del CNR utilizzato per il calcolo delle emissioni acustiche, che sono sostanzialmente il flusso di veicoli e la velocità previste a scenario attuato per ciascuno dei circa 5000 archi stradali in cui è stato suddiviso il territorio comunale, la zona intermedia dello scenario 3 è quella in cui, oltre alla maggior riduzione dei flussi veicolari, si registra la più marcata riduzione della velocità media di percorrenza, sia per le strade urbane principali sia per le strade urbane di distribuzione (si vedano le tabelle a pagina 123, 125 e 127 della Relazione di Piano).
I risultati che emergono dal modello del CNR utilizzato sembrano pertanto incoerenti con i dati di input immessi nel modello stesso.

Deduzioni

Lo scenario 3, nelle strade urbane della fascia intermedia, vede una velocità media inferiore rispetto agli altri scenari. Anche il valore di **Veicoli equiv*km** è inferiore nello scenario 3 rispetto agli altri scenari, come indicato a pag 125 della Relazione di Piano. Il valore di veicoli h utilizzato per il calcolo del rumore nel modello CNR è tuttavia superiore, per cui si conferma la correttezza dei risultati.
Si ribadisce come il modello non tenga conto del potenziale beneficio dovuto all'incremento di veicoli elettrici nel parco veicolare, e come le percentuali risultanti vadano intese come indicazione di una tendenza all'aumento o alla diminuzione dell'impatto acustico dovuto al traffico veicolare, e non come una sua stima esatta.
Sulla base di queste considerazioni e dei risultati del modello di stima delle emissioni acustiche si conferma la valutazione riportata a pg 58 in cui lo scenario 3 risulta meno preferibile per quanto riguarda il tema del rumore.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche ai documenti di piano.

Documenti:" Rapporto Ambientale" e "Sintesi non tecnica"

Matrice ambientale:

Componente inquinamento acustico

OSSERVAZIONE N° 6.5	PROTOCOLLO PG N° 236218 del 20/12/2019	PROPONENTE RER-ARPAE- Agenzia Prevenzione e Ambiente e Energia- Sezione Reggio Emilia

Osservazione/Contenuto sintetico

5) coerenza con altri piani comunali specifici per l'inquinamento acustico

Il calcolo delle emissioni acustiche effettuato con il modello del CNR di fatto si sovrappone ad uno strumento che è già a disposizione dell'Amministrazione Comunale, vale a dire la Mappatura Acustica Strategica dell'agglomerato di Reggio Emilia, approvata con deliberazione della Giunta Comunale nr. 95 del 30.04.2014 ed aggiornata con deliberazione nr. 101 del 29.06.2017.
L'utilizzo degli stessi strumenti utilizzati per definire la Mappatura Acustica Strategica sarebbe consigliabile anche per la valutazione degli impatti acustici del PUMS, poiché permettono di produrre delle mappe di esposizione, cioè mappe che quantificano il numero di abitanti e le abitazioni esposti a determinati valori degli indicatori acustici prescelti, prescritti dalla Unione Europea.

Si ricorda inoltre che il Consiglio Comunale, con deliberazione nr. 186 del 28 novembre 2016, ha approvato il Piano di Azione contenente le misure per il risanamento dell'inquinamento acustico generato dalle principali infrastrutture.
Sulla base dei livelli di esposizione al rumore individuati nella Mappatura, il Piano d'Azione individua gli interventi e le azioni orientati ad evitare e ridurre il rumore ambientale, in ordine di priorità.
La scelta dello scenario definitivo del PUMS dovrebbe tenere conto anche dei possibili impatti sulle principali priorità individuate dal Piano d'Azione.

Deduzioni

Gli aspetti legati al rumore all'interno della VAS vengono considerati come informazione a supporto delle scelte di piano e non come in uno studio di settore come quello citato, che invece intende mappare le emissioni acustiche nel dettaglio, anche con rilevazioni strumentali.
Le stime prodotte dalla VAS sono proiettate su uno scenario a 10 anni dalla loro elaborazione, per cui è necessario adottare un modello semplificato che mostra una tendenza, ma non ha la pretesa di produrre dei risultati numerici esatti.
Avendo prodotto una stima su un orizzonte di 10 anni si è ritenuto inoltre di considerare solo il contributo all'inquinamento acustico dovuto al traffico veicolare, senza considerare le altri fonti antropiche, la cui proiezione nell'orizzonte futuro esula dagli scopi di questa analisi.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche ai documenti di piano.

Documenti:" Rapporto Ambientale" e "Sintesi non tecnica" **Matrice ambientale:** **Componente inquinamento acustico**		
OSSERVAZIONE **N° 6.6**	**PROTOCOLLO PG N°** 236218 del 20/12/2019	**PROPONENTE** RER-ARPAE- Agenzia Prevenzione e Ambiente e Energia- Sezione Reggio Emilia
Osservazione/Contenuto sintetico		
6) valutazione scenario optato Per le stesse ragioni indicate nel precedente punto 2) in merito all'inquinamento atmosferico, sarebbe opportuno che anche lo scenario effettivamente scelto fosse oggetto di valutazione per quanto attiene alle ricadute per la matrice inquinamento acustico, nonché per le altre matrici considerate.		
Deduzioni		
La stima degli effetti del Piano sulla riduzione dell'inquinamento acustico è riportata nel par. '10.4. Emissioni acustiche' del Rapporto Ambientale. L'analisi è differenziata per due livelli di diversione modale : • PUMS A (con un livello di diversione basso) • PUMS B (con un livello di diversione medio).		
ACCOGLIMENTO	**Accolta**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche ai documenti di piano.		

Documenti:" Rapporto Ambientale" e "Sintesi non tecnica"

Matrice ambientale:

Componente inquinamento acustico

OSSERVAZIONE N° 6.7	PROTOCOLLO PG N° 236218 del 20/12/2019	PROPONENTE RER-ARPAE- Agenzia Prevenzione e Ambiente e Energia- Sezione Reggio Emilia

Osservazione/Contenuto sintetico

7) monitoraggio

Tra gli indicatori di monitoraggio non è previsto alcun indicatore relativo all'inquinamento acustico. Tenuto quindi conto di quanto suggerito al punto 5) precedente, dovrebbe essere valutata la possibilità di individuare uno o più punti di monitoraggio nelle principali aree indicate come prioritarie dal sopra citato Piano di Azione, al fine di valutare gli effetti della progressiva attuazione dello scenario definitivo del PUMS in tali aree attualmente critiche (ad esempio: via del Partigiano).

Deduzioni

Nella riformulazione del piano di monitoraggio del PUS sono stati inseriti opportuni indicatori relativi all'inquinamento acustico.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel Piano di monitoraggio, contenuto nell'Allegato 1 della Relazione di Piano, sono stati inseriti i seguenti indicatori relativi all'inquinamento acustico:

- Nella tabella A contenente gli **Indicatori di contesto:**

DESCRIZIONE INDICATORE	UNITA' DI MISURA	FONTE
Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	% residenti esposti a >55/65 dBA	Da modello

- Nella tabella D contenente gli **Indicatori di impatto/monitoraggio:**

DESCRIZIONE INDICATORE	UNITA' DI MISURA	TARGET	FONTE
Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	% residenti esposti a >55/65 dBA	↓	modello / piano ris. Acustico
Variazione delle emissioni acustiche sulle strade urbane principali	%	-0,8%	modello / piano ris. Acustico

ALLEGATO 2

Schede di lettura e controdeduzione delle osservazioni

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 1.1	**185313 del 15/10/19**	VICTOR-TEX SRL

Osservazione/Contenuto sintetico

Si chiede di introdurre per i parcheggi P1 e P2 pertinenziali all'edificio condominiale ed alla piastra commerciale di Via Cisalpina 26/38 la sosta regolamentata a pagamento o la sosta a tempo con limitazione oraria a disco in quanto gli stessi vengono occupati per l'intero arco dell'orario lavorativo dai numerosi impiegati ed addetti che praticano gli Uffici giudiziari nonché gli Uffici dei fabbricati terziari costruiti nell'intorno: Via Borsellino, Via Falcone, Via Livatino, Via Paterlini, impedendo di conseguenza il loro utilizzo da parte dei fruitori lo spazio commerciale prospiciente il parcheggio, con grave danno dell'attività insediata, nonché privando i singoli condomini degli spazi loro assegnati e realizzati in sede di costruzione del condominio.

Deduzioni

La via Cisalpina e la viabilità oltre questa via risultano esterne sia al perimetro della Città30 prevista dal PUMS che dalla zona a sosta regolata prevista dall'ultimo aggiornamento del Piano della Sosta (2015).
Non sono quindi previste da questi due Piani interventi di regolazione della sosta nell'area indicata in osservazione.
Si tratta tuttavia di un provvedimento puntuale di regolazione della sosta che, a seguito di valutazione specifica, può essere predisposto dall'Ufficio Traffico del comune di Reggio Emilia in quanto non in contrasto con il PUMS.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 2.1	83385 del 15/10/19	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Ritengo inaccettabile l'istituzione di un parcheggio scambiatore nella zona denominata ANS4 tra via Francia e via Inghilterra, dove dovrebbe poi arrivare il minibù U in quanto il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dovrebbe avere come base evitare l'ulteriore consumo di suolo sul territorio urbano, fondamentale elemento per migliorare la qualità dell'aria.

Deduzioni

Il nuovo parcheggio di via Francia è un parcheggio scambiatore che potrà essere realizzato dall'amministrazione comunale sull'area di cessione del PUA ANS4, piano di iniziativa privata già approvato. La valutazione dell'impatto dell'intervento è stata eseguita nell'ambito della procedura urbanistica già conclusa. In fase di realizzazione del parcheggio l'amministrazione valuterà l'inserimento di opportuni interventi di mitigazione/compensazione ambientale.
La realizzazione del parcheggio è strettamente correlata alla futura messa a pagamento del parcheggio di via Cecati ed avverrà qualora si riscontrino alti livelli di saturazione della quota di offerta di sosta dei parcheggi già disponibili in zona.

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Flotta e alimentazione

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 3.1	185313 del 15/10/2019	S.E.T.A.

Osservazione/Contenuto sintetico

Il PUMS fa esplicito riferimento all'elettrificazione delle 4 linee minibù in progetto e delle linee 5 e 2 con orizzonti temporali di 5 (minibù e 5) e 10 anni (2), mentre non è esplicitato l'utilizzo di ulteriori tipologie di alimentazione ambientalmente più compatibili rispetto al gasolio.
Si evidenzia la necessità di aggiornare il PUMS in coerenza con le evoluzioni, informalmente rappresentate, circa gli indirizzi in merito di Comune ed Agenzia, vale a dire di progressiva conversione della flotta urbana con mezzi alimentati a CNG, di realizzazione di un impianto di distribuzione di metano LNG presso il deposito in via del Chionso e di successiva valutazione circa l'introduzione anche di mezzi della flotta extraurbana alimentati a CNG/LNG, consentendo di ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso.

Deduzioni

Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile, si pone l'obiettivo dell'abbattimento delle emissioni e dell'uso dei carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo in tempi rapidi del parco veicolare circolante verso motorizzazioni più sostenibili, sia in relazione alle flotte del TP che delle licenze Taxi e NCC. A tale fine, in relazione anche alle linee di finanziamento del Piano stesso e del PNRR, si concorda, fatta salva la scelta di transizione all'elettrico sulle linee di forza e sulle linee di Minibù , circa la progressiva conversione della flotta urbana con mezzi alimentati a CNG e di una successiva valutazione circa l'introduzione anche di mezzi della flotta extraurbana alimentati a CNG/LNG, consentendo di ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso. Di conseguenza si ritiene opportuno realizzare un impianto di distribuzione di metano LNG presso il deposito di via del Chionso.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Al cap. '8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente' si aggiunge quanto segue:

"Per quanto riguarda il parco mezzi utilizzato per i servizi di tpl, il piano complessivo di riprogrammazione del servizio dovrà pianificare il rinnovo dei mezzi in relazione alle linee di finanziamento in essere del il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile e del PNRR, tenendo conto del vincolo posto dal PUMS sull'uso di mezzi elettrici sulle linee che transitano nell'Ecoesagono.
Per quanto riguarda il resto della flotta del tpl, si procederà alla progressiva conversione della flotta urbana con mezzi alimentati a CNG e ad una valutazione circa l'introduzione di mezzi alimentati a CNG/LNG anche nella flotta extraurbana, consentendo di ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso. Potrà di conseguenza essere valutata l'opportunità di dotare il deposito di via del Chionso di un impianto di distribuzione di metano LNG."

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Fermate ed infrastrutture

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 3.2	185313 del 15/10/2019	S.E.T.A.

Osservazione/Contenuto sintetico

In diversi punti del piano si fa riferimento alla realizzazione di una fermata coperta all'interno dell'ex camera calda del vecchio Pronto Soccorso, per la quale si stima un investimento di 300.000 €.
Abbiamo effettuato una statistica di saliti e discesi alla fermata CORE dal 18.09.19 al 01.10.19 per un totale di 12 giorni di servizio. Attualmente al CORE scendono una media di 58 persone e ne salgono 23, nell'arco dell'intera giornata.
Risulta inoltre che per 42,6% delle corse non vi siano né saliti né discesi alla fermata del CORE.
Considerati i costi, l'allungamento dei tempi e dei percorsi per un servizio che avrebbe come scopo principale il collegamento tra il centro storico ed il futuro parcheggio scambiatore di via Luxemburg, suggeriamo di valutare anche il più lineare transito in via Risorgimento con l'eventuale realizzazione di un percorso pedonale coperto fino all'ingresso dell'Ospedale.

Deduzioni

La fermata ipotizzata nell'ex-camera calda non andrebbe a sostituire la fermata del CORE di cui si sono valutati i carichi, ma sostituirebbe principalmente la fermata posta in viale Risorgimento (vedi tav. pag. 79 della Relazione di Piano), ove i carichi attuali sono decisamente più importanti ed aumenteranno ulteriormente quando entrerà in servizio il nuovo parcheggio scambiatore di via Luxemburg.
Così come previsto dal Piano al par. '8.2 Linee minibù'' tale previsione si concretizzerà comunque solo dopo l'attuazione di alcuni interventi, realizzati dall'Arcispedale e concordati con il Comune e l'Agenzia per la Mobilità, a seguito di uno specifico progetto di approfondimento che valuterà gli effetti del transito del mezzo pubblico e della relativa fermata in relazione alla necessità di garantire adeguate condizioni di sicurezza."
Si condivide l'ipotesi di una ulteriore verifica anche dei possibili carichi della nuova fermata in relazione all'assetto definitivo della viabilità e della linea di minibù.
Il passaggio esterno all'Arcispedale (lungo le vie Risorgimento/Croce/Luxemburg) rimane in ogni caso una alternativa possibile, previa verifica/adeguamento dei percorsi pedonali di accesso ai diversi corpi dell'Arcispedale.

ACCOGLIMENTO	**Accolta parzialmente**

Modifica eventuale al Piano

Al par. '8.2 della Relazione di Piano 'Linee minibù' a pag 80 al penultimo capoverso si aggiunge:
"Tale passaggio si concretizzerà solo dopo l'attuazione di alcuni interventi, realizzati dall'Arcispedale e concordati con il Comune e l'Agenzia per la Mobilità, a seguito di uno specifico progetto di approfondimento che valuterà gli effetti del transito del mezzo pubblico e della relativa fermata in relazione alle ipotesi di carico determinate dall'assetto definitivo della viabilità e della linea di minibù e alla necessità di garantire adeguate condizioni di sicurezza.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e 'saltacoda'

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 3.3	185313 del 15/10/2019	S.E.T.A.

Osservazione/Contenuto sintetico

Nella descrizione dello scenario di Piano (par.5.1-.20.21) e, più nel dettaglio, nell'approfondimento settoriale sul Trasporto Pubblico sono indicati alcuni interventi di realizzazione di corsie preferenziali e 'saltacoda' (par.8.3).
Conveniamo nell'opportunità di realizzare preferenziali saltacoda in:

- viale Regina Elena per l'ingresso in viale Piave,
- tra via Nobili e via Makallè in direzione est,
- in via Risorgimento per l'immissione in v.le dei Mille,
- in via Gramsci tra via Green e via Romano (dir. centro) e tra via del Chionso e via Duo (direzione nord).

Riteniamo che la corsia 'saltacoda' di circa 150 m su via F.lli Cervi tra via Stalingrado e via Galilei risulterebbe di difficile utilizzo in quanto sarebbe si sfrutterebbe solo nel caso in cui un bus si trovasse all'altezza di via Stalingrado al momento di chiusura del passaggio a livello. Solo in quel caso si potrebbero guadagnare 150 m salvo poi incontrare difficoltà nella reimmissione.

Deduzioni

A seguito dei lavori di riqualificazione, attualmente in corso, che interessano l'intersezione di F.lli Cervi con via Galilei e che hanno previsto la realizzazione di una rotatoria, verificate le geometrie della stessa, si riscontra l'impossibilità di realizzare la corsia 'saltacoda' indicata, che viene pertanto eliminata dalle previsioni di Piano

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Eliminare la corsia 'saltacoda' in via F.lli Cervi tra via Stalingrado e via Galilei dalle previsioni di Piano (Relazione di Piano laddove indicata e descritta e tav. 1 "Scenario definitivo di piano ai 10 anni").

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e 'saltacoda'

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 3.4	185313 del 15/10/2019	S.E.T.A.

Osservazione/Contenuto sintetico

Vorremmo inoltre proporre altri ambiti nei quali valutare la realizzazione di corsie preferenziali o 'saltacoda':
•Via Emilia all'Angelo inc. via Dalmazia / via Ferrari in direzione Centro (corsia 'saltacoda' del semaforo)
Consentirebbe ai bus di saltare la coda e ridurre il numero di cicli semaforici che attualmente attendono per superare l'intersezione.
(vedi mappa)

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o 'saltacoda' indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all'impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.' 8.3 Corsie preferenziali e "saltacoda"' aggiungere quanto segue:
"Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l'efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l'impatto sul traffico veicolare".

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e 'saltacoda'

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 3.5	185313 del 15/10/2019	S.E.T.A.

Osservazione/Contenuto sintetico

Vorremmo inoltre proporre altri ambiti nei quali valutare la realizzazione di corsie preferenziali o 'saltacoda':
[...]
•Collegamento Deposito SETA –C.I.M. (via del Chionso-via dell'Aeronautica)
In determinati orari via del Chionso e via dell'Aeronautica sono molto congestionate ed il tempo per raggiungere il CIM dal Deposito SETA è molto alto. Una corsia preferenziale su via dell'Aeronautica tra via del Chionso e via Agosti consentirebbe di ridurre i tempi delle corse a vuoto, garantendo in questo modo la regolarità del servizio e consentirebbe un minor tempo di intervento in caso di sostituzione mezzi per avaria.
[...]

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o 'saltacoda' indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all'impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Nel par.' 8.3 Corsie preferenziali e "saltacoda"' aggiungere quanto segue:
"Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l'efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l'impatto sul traffico veicolare".

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e 'saltacoda'

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 3.6	185313 del 15/10/2019	S.E.T.A.

Osservazione/Contenuto sintetico

Vorremmo inoltre proporre altri ambiti nei quali valutare la realizzazione di corsie preferenziali o 'saltacoda':
[...]
• V.le Isonzo inc.via Regina Elena (raccordo tra le corsie preferenziali prima e dopo il semaforo)
Attualmente la corsia preferenziale su v.le Isonzo si interrompe per alcuni metri prima dell'intersezione semaforica con v.le Regina Elena per riprendere subito dopo. Ciò costringe ad una reimmissione sulla corsia centrale dell'onda verde con il rischio di sinistri. Sfruttando lo spazio tra la Caserma Zucchi ed il sedime stradale attuale sarebbe possibile connettere le due corsie preferenziali.

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o 'saltacoda' indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all'impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.' 8.3 Corsie preferenziali e "saltacoda"' aggiungere quanto segue:
"Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l'efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l'impatto sul traffico veicolare".

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e 'saltacoda'

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 3.7	185313 del 15/10/2019	S.E.T.A.

Osservazione/Contenuto sintetico

Vorremmo inoltre proporre altri ambiti nei quali valutare la realizzazione di corsie preferenziali o 'saltacoda':
[...]
• Svincolo Tangenziale NORD in ingresso/uscita (dir. Rubiera/Correggio) al Deposito SETA.
Consentirebbe una maggiore garanzia del rispetto degli orari programmati per il raggiungimento dei capilinea di Rubiera, Correggio e Carpi soprattutto nelle ore di congestionamento di via Vertoiba e via del Chionso. Tale soluzione sarebbe altresì utile per la riduzione del tempo per il rientro dei mezzi a vuoto e faciliterebbe per il recupero dei mezzi in avaria.
Attualmente su via Vertoiba vi sono due ingressi in tangenziale direzione Rubiera e quello che insiste sulla rotatoria è di fatto inutilizzato in favore di quello lato cavalcavia. Pertanto ci sarebbero gli spazi per la creazione di una corsia di ingresso/uscita al deposito che offrirebbe un'alternativa all'accesso su via del Chionso.

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o 'saltacoda' indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all'impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Nel par.' 8.3 Corsie preferenziali e "saltacoda"' aggiungere quanto segue:
"Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l'efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l'impatto sul traffico veicolare".

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e 'saltacoda'

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 3.8	185313 del 15/10/2019	S.E.T.A.

Osservazione/Contenuto sintetico

Vorremmo inoltre proporre altri ambiti nei quali valutare la realizzazione di corsie preferenziali o 'saltacoda':
[...]
• V.le Umberto I°
Nell'ambito dei lavori di riqualificazione di v.le Umberto I° si suggerisce di valutare l'introduzione di corsie preferenziali tra p.zza Cadorna e p.zza Lepanto in entrambe le direzioni.

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o 'saltacoda' indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all'impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Nel par.' 8.3 Corsie preferenziali e "saltacoda"' aggiungere quanto segue:
"Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l'efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l'impatto sul traffico veicolare".

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e 'saltacoda'

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 3.9	185313 del 15/10/2019	S.E.T.A.

Osservazione/Contenuto sintetico

Vorremmo inoltre proporre altri ambiti nei quali valutare la realizzazione di corsie preferenziali o 'saltacoda':
[...]
• Via Matteotti
Nelle ore di punta via Matteotti risulta molto congestionata in direzione centro a causa del semaforo su v.le dei Mille e la confluenza di V.le Olimpia. Ricavare una corsia saltacoda in direzione centro storico consentirebbe alle linee 3, 4 e 9 di ridurre il tempo di percorrenza e di attraversamento dell'intersezione.

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o 'saltacoda' indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all'impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.' 8.3 Corsie preferenziali e "saltacoda"' aggiungere quanto segue:
"Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l'efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l'impatto sul traffico veicolare".

SEZIONE 1 – RAPPORTI CON ALTRA PIANIFICAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 4.1	185385 del 15/10/2019	Rurali Reggiani

Osservazione/Contenuto sintetico

E’ estremamente urgente una maggior consapevolezza del rapporto città-campagna. Il PUMS non cita questo delicato rapporto (anzi al contrario equivoca la funzione della campagna come luogo "dell'ammortizzare" i bisogni della città).
Nello specifico l'area a Nord-Est di Reggio Emilia ad alta vocazione produttiva agricola è messa a dura prova da dinamiche di progettualità forti ed "ingombranti" che stanno portando via via alla compromissione ulteriore di tali zone.
Stiamo assistendo ad un fenomeno di erosione dei suoli agricoli e di "riempimento degli spazi vuoti" a discapito di ciò che ci è stato consegnato "libero" dalle nostre generazioni passate.
Con l'Arena Campovolo, l'APEA Prato-Gavassa, il BIOGAS da Forsu, la previsione del nuovo svincolo autostradale, la tangenziale nord di Rubiera, etc.: non capiamo esattamente quali possano essere le programmazioni future dell'amministrazione in merito ai nostri interessi agricoli.

Deduzioni

Il problema sollevato in osservazione è strategico per l’assetto della città e la sua qualità, ma solo marginalmente di competenza del PUMS.
Il PUMS elabora le proprie strategie in relazione alle previsioni urbanistiche vigenti, che si assumono come invarianti, e future di competenza del PUG.
E’ poi compito dei singoli progetti prevedere studi sull’accessibilità e per minimizzare l’impatto sul territorio valutando le opportune compensazioni ambientali al consumo di suolo.
Quanto in specifico alla Tangenziale nord di Rubiera, trattasi di un intervento non previsto dal PUMS, ma assunto da questo come invariante.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 14 - VARIE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 4.2	185385 del 15/10/2019	Rurali Reggiani

Osservazione/Contenuto sintetico

Ci domandiamo il perché un piano di previsione al 2028 possa fare una citazione come la seguente: “Gli interventi non presenti nella mappa sono di natura immateriale e non ben definiti sul territorio” Ci aspettiamo, al contrario, una ben più attenta e rigorosa considerazione di quanto "è" e "sarà" la programmazione futura (anche viabilistica) d'integrazione sul territorio agricolo.

Deduzioni

La frase citata in osservazione, contenuta nel cap.’ 9. Lo scenario finale del PUMS’ del Rapporto ambientale, fa riferimento a interventi previsti dal piano quali ad esempio lo sviluppo di un sistema di bike sharing di tipo free floating, la diffusione delle colonnine di ricarica elettrica o la elettrificazione dei mezzi minibù; trattasi di interventi spesso diffusi sul territorio e/o effettivamente non collocabili con precisione su una mappa.

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 6 – PROCESSO DI PARTECIPAZIONE

OSSERVAZIONE N° 4.3	PROTOCOLLO PG N° 185385 del 15/10/2019	PROPONENTE Rurali Reggiani

Osservazione/Contenuto sintetico

Spesso ciò che non è ben definito per la città è ben definito per la campagna quindi auspichiamo un dialogo aperto in tal senso anche di maggiore inclusione partecipativa.
Gli strumenti di partecipazione messi in campo dal PUMS già dall'anno 2018 non hanno considerato il giusto peso degli interlocutori RURE in quanto Associazione che da anni opera sul territorio per colmare le mancanze delle già precedenti amministrazioni.

Deduzioni

Il processo partecipativo del PUMS ha previsto l'adesione libera di cittadini ed associazioni.
La stessa fase di presentazione delle osservazioni da parte di chiunque costituisce una possibilità di apportare contributi costruttivi al processo di costruzione del PUMS.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 4 – QUADRO DIAGNOSTICO

OSSERVAZIONE N°	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
7.1	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Riteniamo che più che alla crisi del settore edilizia, le criticità nel sistema della mobilità cittadina siano da attribuire anche al periodo di enorme sviluppo di tale settore, in quanto l'entrata degli oneri di urbanizzazione non ripaga, già nel medio termine, il bisogno di servizi di una città cresciuta sia come popolazione che come estensione urbanizzata.

Deduzioni

Sicuramente lo sviluppo territoriale negli anni del boom edilizio ha contribuito ad accrescere notevolmente i costi di trasporto in città, siano questi sostenuti dai cittadini (costi degli spostamenti con mezzi privati) oppure dall'Amministrazione (costi dei servizi di trasporto pubblico e di manutenzione delle reti).
Peraltro gli oneri di urbanizzazione dovrebbero pagare, in linea di principio, i costi di infrastrutturazione delle reti e dei sottoservizi nei nuovi insediamenti e non i costi di manutenzione e dei servizi negli anni successivi; l'espansione della città comporta quindi un inevitabile aggravio dei costi correnti a carico degli enti locali, in particolare nel settore della mobilità e delle strade.
La frase a cui ci riferisce non afferma un principio del PUMS, ma si limita a registrare e commentare una situazione che si è verificata nei fatti.

ACCOGLIMENTO	Non pertinente

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al Piano.

SEZIONE 1 – RAPPORTI CON L'ALTRA PIANIFICAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.2	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Non viene mai menzionata la possibilità di pensare ad un **Piano Tempi-Orari della Città** che pensi ad una conciliazione sostenibile dei tempi di vita e di lavoro per famiglie e cittadini.

Deduzioni

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Aggiungere in fondo al par. '3.3.1 Obiettivi e strategie generali', il seguente periodo:
"Inoltre l'Amministrazione Comunale valuta l'opportunità di attivare gli strumenti di programmazione dei tempi/orari della città per ridurre i fenomeni di concentrazione della domanda nelle ore di punta, con riferimento sia al traffico veicolare che alla utenza del trasporto pubblico".

SEZIONE 14 – VARIE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.3	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

La scelta di un "'centro dell'attenzione" appare arbitraria, confusa nella sua applicazione e addirittura contraddittoria, visto che il documento si chiama Piano per la Mobilità e l'attenzione deve essere rivolta necessariamente a tutti gli aspetti, soprattutto a quelli specifici della mobilità, che invece misurano il grado di efficacia del piano.

Deduzioni

La dizione "sposta il centro dell'attenzione dal traffico …" contenuta nel par '2.1.2 Linee di indirizzo nazionali e la normativa a supporto' significa non una volontà di trascurare alcuni aspetti della mobilità urbana (quale il traffico veicolare), ma viceversa l'impegno a considerare proprio tutti gli aspetti e le modalità di trasporto urbano, così come previsto dalla impostazione metodologica dei PUMS a scala europea nelle menzionate Linee Guida ELTIS.

ACCOGLIMENTO	**Non pertinente**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 3 – METODO DI COSTRUZIONE DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.4	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Se esistono delle priorità, come sono state definite? In base all'urgenza, alla capacità di incidere sulla situazione o a seconda della disponibilità di risorse finanziarie? Elencando le azioni da compiere senza definirne i tempi di realizzazione si rischia di compromettere i risultati attesi e comunque di rendere aleatoria qualsiasi previsione. In questo senso, il confronto tra i TRE scenari appare sicuramente falsato dall'incertezza sulla loro completa realizzazione. Sarebbe necessario concepire e programmare un numero minimo di interventi essenziali e dagli effetti relativamente rapidi (due/tre anni) per arrestare il progressivo deterioramento ambientale e ridurre fisicamente la presenza di auto in circolazione. Un esempio potrebbe essere quello delle piste ciclabili, infatti mentre le esistenti sono spesso in pessime condizioni si continua a spendere per farne delle nuove.

Deduzioni

Il lavoro di redazione del PUMS ha comportato una serie di attività per la definizione delle priorità di intervento; queste attività sono state sinteticamente le seguenti:

- l'analisi del precedente PUM del 2008 e del grado di attuazione degli interventi previsti da tale piano (cfr par. 2.2);
- l'esecuzione ed analisi di indagini sul traffico veicolare, sui flussi ciclabili e sull'utenza dei servizi di trasporto pubblico (cfr par. 3.1 e 3.2);
- l'applicazione di un modello di simulazione del traffico veicolare (cfr Allegato A2.1);
- l'ascolto delle segnalazioni e proposte dei cittadini nell'ambito delle sedute pubbliche di accompagnamento del PUMS (cfr par. 3.5).

Rimane la responsabilità dell'Amministrazione e del gruppo di progettazione del Piano nel lavoro di sintesi tecnico/politica di questo materiale per giungere a quanto selezionato nella Relazione di Piano.

Quanto agli interventi previsti dal PUMS, così come previsto dal decreto 4 agosto 2017, questi si differenziano per i tempi previsti/proposti di realizzazione:

- nel medio termine (entro 5 anni dall'approvazione del Piano;
- nel lungo termine (entro 10 anni dall'approvazione del Piano).

A questa articolazione temporale l'Amm.ne ha ritenuto opportuno aggiungere uno scenario "Oltre l'orizzonte decennale di attuazione del Piano" per la trattazione di tematiche risolubili solo nel lungo periodo in relazione alle capacità di spesa dell'Ente, alla necessità di concertazione con altri soggetti, ecc...

E' certo che l'efficacia di un assetto complessivo delle reti e dei servizi di trasporto è condizionata dalla completa realizzazione degli interventi previsti.

Peraltro il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica e la completa realizzazione degli interventi è demandata ai successivi strumenti previsti dalla legge di programmazione , di finanziamento, di pianificazione territoriale, ecc... dell'Ente.

Infatti nel par. '6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano' è scritto "Tali valutazioni non hanno ruolo programmatorio o di stanziamento e ripartizione di fondi, ma hanno solo lo scopo di individuare un costo complessivo di riferimento dell'azione del Piano e il relativo impegno necessario".

Altra questione –che non si intende sottovalutare- è quella dei costi di esercizio dei servizi e di manutenzione delle reti (in particolare delle strade e dei percorsi ciclabili), che ovviamente condizionano fortemente il funzionamento dell'intero sistema della mobilità urbana. Il regolare svolgimento di queste attività correnti di esercizio e manutenzione è condizione necessaria per il raggiungimento degli obiettivi di Piano, ma non attiene alle competenze del piano stesso.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.5	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Perché il PUMS non prevede tappe intermedie con obbligo di risultato in modo che lo stesso non sia solo un elenco di promesse e speranze? Il PUMS deve prevedere dei formali e cadenzati momenti di verifica, che consentano di valutare in modo oggettivo le soluzioni adottate fino a quel momento e le prospettive di riuscita a medio e lungo termine. la necessità di fare il punto sui risultati ottenuti è in stretta relazione con la definizione di una precisa gerarchia degli interventi, come meglio specificato nel paragrafo precedente.

Deduzioni

Gli interventi previsti dal PUMS, così come previsto dal decreto 4 agosto 2017, si differenziano per i tempi previsti/proposti di realizzazione:

- Nel medio termine (entro 5 anni dall'approvazione del Piano;
- Nel lungo termine (entro 10 anni dall'approvazione del Piano);

A questa articolazione temporale l'Amm.ne ha ritenuto opportuno aggiungere uno scenario "Oltre l'orizzonte decennale di attuazione del Piano" per la trattazione di tematiche risolubili solo nel lungo periodo in relazione alle capacità di spesa dell'Ente, alla necessità di concertazione con altri soggetti, ecc...

Peraltro il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica e la completa realizzazione degli interventi è demandata ai successivi strumenti previsti dalla legge di programmazione, di finanziamento, di pianificazione territoriale, ecc... dell'Ente.

Infatti nel par. '6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano' è scritto "Tali valutazioni non hanno ruolo programmatorio o di stanziamento e ripartizione di fondi, ma hanno solo lo scopo di individuare un costo complessivo di riferimento dell'azione del Piano e il relativo impegno necessario".

Per quanto riguarda il monitoraggio il Piano rispetta pienamente quanto previsto dal DM 233/2017 che disciplina i PUMS, nel quale è espressamente esplicitato che "le verifiche periodiche potrebbero avere cadenza annuale o biennale" (v. par. '13.2 e Allegato 1).

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al Piano.

SEZIONE 7 – COSTRUZIONE E VALUTAZIONE SCENARI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.6	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Ci sembra che i dati rilevati e sui cui sono state basate le decisioni che hanno indirizzato il piano siano incompleti e troppo approssimati per poter rappresentare abbastanza accuratamente il modello del traffico cittadino.
L'analisi si basa su dati rilevati fino al 2016: occorrerebbe attualizzarli e munirsi di uno strumento che li tenga monitorati in tempo reale, pena eccesso di approssimazione del modello.

Deduzioni

La valutazione della qualità e completezza delle indagini svolte, eseguite in relazione alle risorse disponibili, e degli ulteriori dati raccolti è di competenza e responsabilità del Gruppo di progettazione del Piano, che garantisce la qualità e la validità complessiva del piano.
L'aggiornamento periodico dei rilievi dei flussi veicolari e ciclistici è previsto nella sezione specifica aggiornata del monitoraggio.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Si rimanda alla sezione aggiornata del PUMS sul sistema di monitoraggio: Allegato 1.

SEZIONE 3 – METODO DI COSTRUZIONE DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.7	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Ci sembra che i dati rilevati e sui cui sono state basate le decisioni che hanno indirizzato il piano siano incompleti e troppo approssimati per poter rappresentare abbastanza accuratamente il modello del traffico cittadino.
Per quanto riguarda lo sviluppo delle ciclovie, più che i Km sviluppati per le ciclovie, occorrerebbe misurare, coerentemente con l'indicatore scelto per i flussi automobilistici, i km in relazione agli utilizzatori, valutando il successo di una ciclovia esattamente con lo stesso parametro che determina il traffico automobilistico. Se il traffico delle strade si valuta con auto*km, allora sulle ciclabili si deve prendere come riferimento ciclisti*km.
Inoltre, tutti i partecipanti al gruppo Tempi Orari osservano che l'indicazione dei km di ciclovia non spiega la qualità delle piste ciclabili; secondo il nostro gruppo va rivolta molta attenzione ai numerosi tratti abbandonati in tutto o in parte per mancanza di manutenzione.
Utilizzare un indicatore che comprende anche la frequenza di utilizzo di una ciclovia permette di dare priorità alla cura dei percorsi che possono sostituire nelle abitudini dei cittadini il maggior numero di auto.

Deduzioni

Per quanto riguarda il livello di approfondimento e di approssimazione dei dati di analisi si rimanda alla osservazione 7.6.
Per quanto riguarda l'analisi della mobilità ciclabile una quantità d'utilizzo (ciclisti*km) può risultare un indicatore più interessante della sola estensione della rete (km di ciclovie). Nella relazione preliminare di PUMS al par. '4.4.7 La mobilità ciclistica' sono riportati i soli valori disponibili e ricavabili al momento della sua redazione e cioè i valori dei flussi di ciclisti rilevati sulle direttrici di penetrazione in città , sia in sezioni esterne al centro storico che in sezioni appena entro la cerchia delle mura.
Il PUMS nella sezione specifica aggiornata sul monitoraggio periodico del PUMS prevede, tra gli altri indicatori, il rilievo dei flussi di ciclisti.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Si rimanda alla sezione aggiornata del PUMS sul sistema di monitoraggio: Allegato 1.

SEZIONE 4 – QUADRO DIAGNOSTICO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.8	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Non sembra essere confermato da riscontri il paragrafo, a pag 10: “L’analisi nell’ultimo decennio della qualità dell’aria relativamente alle concentrazioni di PM10, PM2,5, O3, NO2 evidenzia andamenti variabili, ma tendenzialmente in miglioramento, pur in permanenza di una situazione sostanzialmente critica.”
Negli ultimi due anni è stato infatti segnalato un grave peggioramento della qualità dell'aria, come peraltro si dice un po' sopra correlando l'andamento economico ai flussi veicolari, essendoci stata nel nostro territorio una ripresa ai parametri antecedenti la crisi del 2008. Inoltre le PM2,5 non sono rilevate ovunque, ad esempio il dato per la centralina di Viale Timavo non è disponibile.

Deduzioni

L’affermazione del PUMS riguarda l’analisi di lungo periodo, che beneficia anche degli effetti positivi del rinnovo del parco circolante con la fuoriuscita dei veicoli di categoria euro più vetusti.
Anche le analisi sul PM10 e PM2,5 riportano un trend di “lungo periodo” positivo, come confermato dalle figure del par. 4.5.2 della Relazione Preliminare di PUMS.
Questo andamento di lungo periodo può essere contraddetto dall’andamento di breve periodo, che è peraltro condizionato da altri fattori non necessariamente riferibili alla mobilità, quali le condizioni meteo registrate nell’anno.
Inoltre va precisato che studi scientifici concordano sul fatto che il contributo del traffico veicolare sull’inquinamento atmosferico è relativo ad una quota parziale differente a seconda dell’inquinante considerato, complessivamente stimabile intorno al 15%.

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 7 – COSTRUZIONE E VALUTAZIONE SCENARI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.9	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si segnala una imprecisione matematica dell'indicatore T/TO che forse deve essere sostituito con [1-(T0/T)). Se TO è il tempo di percorrenza a flusso libero e T nelle ore di punta, allora TO<T è sempre minore di 1 e diventa sempre più piccolo al crescere del tempo che si impiega nelle ore di punta. Di conseguenza [l-(TO/TlJ, ossia la differenza tra 1 e questo valore, cresce avvicinandosi a 1 quanto più TO/T tende a O, ossia maggiore è [l-(TO/TlJ maggiore è la congestione del traffico.
Il paragrafo successivo prende invece in considerazione l'inverso T/TO, sempre maggiore di l, confrontandolo con dei valori percentuali (che sono sempre minori di 1). Ciò non ha senso.
Utilizzando invece il parametro [l-(TO/TlJ la legenda del grafico a pag 12 diventa ammissibile.

Deduzioni

L'indicatore di congestione descritto al par. 3.2 è effettivamente [1-(T0/T)] come scritto in testo: "L'indicatore è calcolato, per ciascun arco del grafo urbano, dalla formula [1-(T0/T)], ove il rapporto T0/T è fra il tempo di percorrenza a deflusso libero (T0) in assenza di congestione e il tempo di percorrenza in ora di punta del mattino (T); si tratta di un indicatore che varia fra 0 e 1 e cresce all'aumentare del livello di congestione.
Mentre è sbagliata (per un semplice errore di stesura) la legenda della figura riportata al medesimo paragrafo.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

La legenda della figura riportata al par. 3.2 viene modificata come segue:
"Nella figura gli archi sono colorati in base al livello di congestione:

- In grigio chiaro gli archi con [1-(T0/T)] inferiore al 30%;
- In grigio scuro gli archi con [1-(T0/T)] fra il 30% ed il 55%;
- In arancio gli archi con [1-(T0/T)] fra il 55% ed il 75%;
- In rosso gli archi con [1-(T0/T)] fra il 75% ed il 90%;
- In viola gli archi con [1-(T0/T)] superiore al 90%."

SEZIONE 7 – COSTRUZIONE E VALUTAZIONE SCENARI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.10	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Indicatore "veicoli eq. x km" nell'ora di punta (p. 14). Tale indicatore in condizioni normali dice quanto è utilizzata la strada ma si abbassa anche in condizioni di estrema congestione (traffico fermo). Quindi utilizzando questo criterio, un tasso basso può significare che passano poche macchine, ma anche che ce ne sono molte, ma ferme e incolonnate.

Deduzioni

Questo fenomeno di sovrasaturazione di una strada (con il flusso che ha raggiunto la capacità tecnica della strada e non riesce più a defluire, con un effetto transitorio di riduzione del flusso transitante) è un meccanismo che non è riproducibile con un modello di simulazione statica, quale quello utilizzato dagli Uffici tecnici comunali.
In questi modelli la curva che regola il rapporto fra velocità di transito e flusso veicolare, non presenta punto di inversione ma si sviluppa –al crescere del flusso oltre la capacità- avvicinandosi asintotticamente alla velocità nulla.
Si tratta di un meccanismo universalmente accettato nei modelli di larga scala (nel caso in esame il modello è esteso all'intero territorio urbano e oltre), se i fenomeni di congestione sono sufficientemente limitati nel tempo e nello spazio.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 7 – COSTRUZIONE E VALUTAZIONE SCENARI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.11	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Concetto di ORA DI PUNTA. E' stato specificato che come ora di punta è stata selezionata la fascia mattutina. Tuttavia, l'andamento critico di PM10 e altri indicatori ambientali, nonché del traffico, è notevole anche nella fascia serale compresa tra le 17:30 e le 20:00. Si chiede di effettuare rilevazioni durante più fasce orarie e diversificando i giorni della settimana (ad esempio osservando l'andamento del traffico nei giorni di mercato, nei pomeriggi di chiusura infrasettimanali delle attività commerciali, in corrispondenza di eventi al palasport/stadio o delle aperture festive dei negozi).

Deduzioni

L'ora di punta del traffico è abitualmente selezionata nel primo mattino di un giorno feriale/scolastico per una serie di motivi di tipo trasportistico (e non ambientale):

- A quell'ora si sovrappongono gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro con altre componenti di mobilità;
- Gli spostamenti sistematici (casa-scuola e casa-lavoro) sono più facilmente ricostruibili, in particolare sulla base del Censimento generale della Popolazione, mentre altre componenti di mobilità hanno una natura più aleatoria e più difficilmente quantificabile;
- Nella punta della mattina oltre alla congestione della rete stradale e dei servizi di trasporto pubblico, si verifica anche il problema della saturazione dei parcheggi nelle zone più attrattive della città;
- Nell'ora di punta del mattino è presente anche il traffico commerciale (mezzi di distribuzione urbana delle merci e logistica industriale) che invece sono meno presenti nelle ore del tardo pomeriggio.

Per l'elaborazione del PUMS si è ritenuto sufficiente considerare la fascia oraria dell'ora di punta della mattina di giorno feriale/scolastico.

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.12	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Nel testo si perde di vista l'approccio generale ASI introdotto a pag. 14 della Relazione di Piano, soprattutto per quanto riguarda gli aspetti "AVOID".

Deduzioni

Per quanto riguarda gli obiettivi “AVOID” è sempre difficile valutare il bilancio fra i benefici di riduzione dei costi generalizzati di spostamento e gli altri costi e fattori che ne derivano, quali la possibile riduzione dell’efficienza dell’economia urbana.
La riduzione degli spostamenti può infatti essere perseguita con una grande varietà di interventi, dalle rilocalizzazione sul territorio dei servizi alle persone, allo sviluppo della fornitura di servizi a domicilio, alla disponibilità di servizi aziendali (asilo nido, mensa ..) allo sviluppo del home working.
Si tratta di interventi che in parte attengono alla programmazione dei servizi pubblici sul territorio e in parte attengono alle politiche aziendali (non solamente a quelle di mobility management).
Su questi aspetti il PUMS richiama i concetti generali e attiva azioni e strumenti propri che incidono solo in parte sulla riduzione degli spostamenti.
Il PUMS infatti attraverso le attività di Mobility Management identifica già alcune azioni per la riduzione della domanda di mobilità, in particolare al par. 12.3 “Mobility management: tragitti casa-scuola e casa-lavoro”.
Peraltro anche l’emergenza post-Covid 19 ha portato a nuove possibilità di “manovra”, con la diffusione dello smart working e del telelavoro in particolare per molti settori di lavoro intellettuale; si prevedono di conseguenza tempi molto lunghi di ritorno ai livello di mobilità urbana pre Covid, con una riduzione nei fatti dei tassi di mobilità pro capite.
Si concorda sulla opportunità di rafforzare quest’ultima modalità (telelavoro e smartworking) per ridurre il più possibile la necessità di spostarsi.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Aggiungere al par. 11.1 quanto segue:
“Anche la diffusione del telelavoro e dello smartworking, soprattutto in molti settori di lavoro intellettuale, permetterà di ridurre la quantità complessiva di spostamenti in ambito urbano; ciò consentirà in particolare di ridurre i volumi di traffico e utenza negli orari di punta della domanda, con evidenti effetti positivi in termini di riduzione della congestione e dell’inquinamento.”

SEZIONE 14 – VARIE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.13	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Pag 23 della Relazione di Piano. Bug, poi ricorrente nell'intero documento: per quanto riguarda il parcheggio di interscambio di "Via Luxembourg" si ricorda che la via è intitolata a Rosa Luxemburg (senza la "o" nel cognome).

Deduzioni

Trattasi di errore materiale.

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Ad ogni citazione nel testo la via erroneamente indicata come “Luxembourg” viene sostituita dalla dizione corretta “Luxemburg”.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e 'saltacoda'

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.14	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Pag 24 della Relazione di Piano. Corsie preferenziali. Valutare attentamente l'impatto delle corsie preferenziali sul restante traffico e la fattibilità in base alla larghezza della carreggiata.

Deduzioni

Il PUMS nelle sue scelte ha tenuto conto l'esigenza di equilibrare la regolarizzazione del transito dei mezzi pubblici con la non penalizzazione del traffico veicolare privato.
Una conferma si può trovare nel par. '8.3 Corsie preferenziali e "saltacoda"' in cui si afferma che "L'inserimento di queste preferenziali deve comunque garantire il mantenimento di un discreto livello di accessibilità per il traffico automobilistico alle traverse dell'asse storico in esame e alle attività commerciali presenti lungo strada."
In ogni caso questi interventi saranno oggetto di verifica nella successiva fase di redazione dei relativi progetti di fattibilità .

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 4 – QUADRO DIAGNOSTICO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.15	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Pag 25 della Relazione di Piano. Riferimento al Censimento 2011 per valutare scenari di mobilità ferroviaria. I riferimenti datati non permettono valutazioni attendibili.

Deduzioni

Per esigenze di sinteticità nella Relazione di PUMS non sono riportati alcuni dati relativi alle linee "provinciali", che sono invece contenuti nella Relazione preliminare di Piano.
In particolare sono stati rilevati nel maggio 2017 i passeggeri saliti/discesi in stazione di Reggio sulle corse delle tre linee provinciali (oltre che sulla linea storica Piacenza-Bologna), nella fascia 6:30-9:30, come riportato nelle tabelle contenute al par. 4.4.5 "L'utenza dei servizi ferroviari" della Relazione Preliminare di Piano.
Nel lavoro di analisi svolto si disponeva quindi di dati più aggiornati rispetto a quelli del Censimento 2011 sul pendolarismo.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO *Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello*		
OSSERVAZIONE **N° 7.16**	**PROTOCOLLO PG N°** 238393 del 28/12/2019	**PROPONENTE** Comitato tempi e Orari
Osservazione/Contenuto sintetico		
Si trascura l'impatto delle tratte ferroviarie e dei passaggi a livello sul traffico cittadino e di conseguenza sull'inquinamento. Si solleva il tema della qualità del servizio ferroviario attuale e la necessità di riqualificazione a breve.		
Deduzioni		
Il problema dell'impatto ambientale delle tratte ferroviarie urbane e quello della eliminazione dei passaggi a livello o della riduzione dei tempi di chiusura dei medesimi sono ampiamente trattati nel par. '8.6 Riqualificazione del servizio ferroviario provinciale', con riferimento in particolare al recente "Studio di pre-fattibilita' per verificare la possibilità di ottimizzare i tempi di funzionamento dei passaggi a livello in via Emilia all'Ospizio, via Papa Giovanni XXIII e via Emilia all'Angelo". Sono però interventi che vanno valutati e condivisi con la Regione Emilia Romagna, proprietaria delle ferrovie locali, con la quale occorre definire anche le fonti di finanziamento. Quanto alla necessità di intervenire a breve sulla qualità del servizio, l'osservazione è condivisibile, ma il PUMS non ha facoltà di prevedere interventi sulle ferrovie locali in quanto la competenza è della Regione Emilia Romagna, in quanto soggetto proprietario, e dello stato (USTIF) dal punto di vista della gestione della sicurezza.		
ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche al piano.		

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO *Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello*		
OSSERVAZIONE **N° 7.17**	**PROTOCOLLO PG N°** 238393 del 28/12/2019	**PROPONENTE** Comitato tempi e Orari
Osservazione/Contenuto sintetico		
Alcuni punti non sono ancora definiti, ad esempio la Dinazzano-Marzaglia.		
Deduzioni		
La necessità della realizzazione del collegamento ferroviario Dinazzano-Marzaglia è ribadita dal PUMS nel par. '5.3 Sviluppo delle politiche e delle reti oltre l'orizzonte di competenza del Piano' e nel par. '8.6 Riqualificazione del servizio ferroviario provinciale'. Peraltro, trattandosi di opera che si sviluppa fuori dal territorio comunale e di intervento di competenza regionale, il PUMS non può che demandare la questione al PRIT 2025 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) della regione Emilia Romagna.		
ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche al piano.		

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.18	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Apprezzata l'ottimizzazione della Sassuolo-Ciano, ma si suggerisce di valutare l'integrazione del servizio con quello svolto sulla Reggio-Bagnolo, ad esempio per evitare il cambio di linea cui sarebbe costretto chi si reca alla Mediopadana.

Deduzioni

L'analisi dell'assetto delle linee e dell'utenza attuale e potenziale ha portato alla proposta dell'integrazione del servizio Sassuolo-Reggio E.-Ciano, che diventerebbe "passante" nella tratta urbana.
Per quanto riguarda il collegamento con la stazione AV Mediopadana, dalle indagini svolte risulta che una diversione modale dell'utenza da/per la stazione AV appare ottenibile principalmente per le relazioni con la città di Reggio Emilia, per cui il Piano prevede la realizzazione di una "linea di forza" del tpl urbano per collegare la stazione con il centro città e con i quartieri residenziali a sud.
L'integrazione della linea ferroviaria Sassuolo-Reggio-Ciano con la linea Reggio Emilia-Stazione.AV-Bagnolo in Piano potrebbe essere sviluppata in termini di ottimizzazione dei tempi di corrispondenza, in modo da minimizzare i tempi di trasbordo/attesa alla stazione di Reggio Emilia.
Si tratta solamente di studi che necessitano di ulteriori approfondimenti, e il ruolo del piano e dell'Amministrazione è di natura propositiva verso la Regione Emilia Romagna che è l'ente proprietario delle ferrovie locali.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.19	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Intermodalità: potrebbe essere utile dotare di parcheggi scambiatori le immediate vicinanze delle fermate di Fogliano (da riaprire) e di Parco Ottavi.

Deduzioni

Sulle direttrici citate (da Fogliano e da Cavriago) sono già previsti due nuovi parcheggi di interscambio: il parcheggio Luxemburg e il parcheggio Francia (sostitutivo di quello presso il centro commerciale) serviti rispettivamente dalle previste linee minibù U e H.
Per quanto riguarda eventuali parcheggi di corrispondenza in zona Parco Ottavi e a Fogliano il comune provvederà a programmarli e a realizzarli nelle vicinanze linee ferroviarie in ragione della domanda che si dovesse verificare qualora le stazioni fossero riattivate da parte della Regione.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.20	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Ci pare che i dati inseriti nel modello siano troppo approssimati e parziali, per cui la simulazione potrebbe non essere affidabile.
La tabella a pag. 30 evidenzia una riga con dicitura "Totali", in modo fuorviante, poiché la scritta "Totale" si riferisce all'area geografica considerata, che è quella dell'intera estensione comunale, mentre ad una prima occhiata sembrerebbe da ricondurre a un'operazione di media o sommatoria delle precedenti righe della tabella. Si suggerisce di sostituire la parola "Totale" con una descrizione più chiara.

Deduzioni

Si condivide quanto evidenziato sulla formulazione della tabella pertanto si aggiunge per chiarezza nella Relazione una nota di chiarimento.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Alle tabelle al par. ‘4.4.1 Valutazione con il modello di simulazione del traffico’ e al par. “6.3 Analisi dell’impatto trasportistico” aggiungere la seguente scritta:

“La riga del ‘Totale’ in tabella contiene i valori relativi all’intera rete ricompresa nel territorio comunale”.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.21	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli effetti sul Centro Storico nelle tabelle di valutazione vengono confrontati senza coefficienti di pesatura con quelli su Fascia Intermedia e Fascia esterna.
Se osserviamo i dati (pag. 29), notiamo che in Centro Storico ci sono 1/3 delle auto della Fascia Intermedia, mentre in Fascia Esterna le auto sono 10 volte tante. Quindi la Fascia Esterna ha una rilevanza e una incidenza 30 volte maggiore rispetto al Centro Storico. Occorre tener conto di questa rilevanza assegnata in modo differito a aree diverse: il rischio è di uno sbilanciamento di interventi su un'area con molti meno veicoli delle rimanenti.
Inoltre occorrerebbe analizzare anche l'estensione in metri quadri delle aree interessate, per capire l'incidenza ambientale e la concentrazione di inquinanti.

Deduzioni

La lettura dei valori assoluti, non modificati da coefficienti di pesatura, è l'analisi più semplice e diretta dei fenomeni.
Da questa analisi se ne deducono i rapporti fra i diversi comparti territoriali in termini di veicoli*km, suggeriti nell'osservazione.
La lettura di questi valori assoluti può essere certamente corredata da tabelle che presentino il rapporto dei veicoli*km con altri fattori: superficie del comparto, superficie urbanizzata del comparto, estensione della rete viaria, ecc. .

Il Rapporto viene integrato a titolo esemplificativo dalla tabella che riporta i veicoli*km divisi per la superficie delle fasce nelle quali è partizionato il territorio comunale esteso 230,77 km2:

- Centro storico = 1,33 km2
- Fascia intermedia = 9,91 km2
- Fascia esterna = 219,53 km2

Si tratta di un indicatore di densità sul territorio delle quantità di traffico. Il comportamento globale osservato da questo indicatore è seguito anche dai valori di concentrazione degli inquinanti emessi dai veicoli.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al par. "4.4 Valutazione con il modello di simulazione del traffico" viene aggiunto quanto segue nella descrizione degli ambiti considerati e nella presentazione delle tabelle di comparazione delle alternative:

Gli ambiti individuati hanno rispettivamente le seguenti superfici, per un valore totale di 230,77 km2:

- Centro storico = 1,33 km2
- Fascia intermedia = 9,91 km2
- Fascia esterna = 219,53 km2

Oltre alle tabelle dei valori di traffico viene riportata anche la seguente tabella che riporta i veicoli*km divisi per la superficie delle fasce nelle quali è partizionato il territorio comunale; si tratta di un indicatore di densità sul territorio delle quantità di traffico.

FASCE DI SUDDIVISIONE DEL TERRITORIO	Veicoli equiv*km/Km2 in Reggio			
	SDF	Scenario 1 "Continuità"	Scenario 2 "Diversione"	Scenario 3 "Risanamento"
Centro Storico	9.943	9.621	9.833	9.082
Fascia intermedia	4.736	4.487	4.543	4.243
Fascia esterna	2.013	2.054	2.061	2.085
Totale	**2.176**	**2.202**	**2.212**	**2.218**

Va evidenziato che i valori di traffico sono divisi per la superficie della fascia corrispondente, in base alla ripartizione del territorio comunale definita.
Anche questo indicatore mostra come nello scenario 3 Risanamento si abbia un miglioramento sostanziale della situazione delle fasce in cui si ha buona parte della popolazione residente a fronte di un incremento molto contenuto per la fascia esterna, che, tra le tre fasce individuate, è quella che presenta in genere il valore più basso della densità veicolare.

SEZIONE 7 – COSTRUZIONE E VALUTAZIONE SCENARI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.22	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Risulta abbastanza prevedibile che uno scenario denominato "Risanamento" già prima di fare dei calcoli alla fine si sia rivelato quello maggiormente "risanante". Infatti tale scenario è basato sulla diminuzione degli inquinanti conseguente non a deviazioni o altre operazioni di mobility management, ma all'estensione di aree soggette a limitazioni del traffico.
Considerazione “dialettica”. E' chiaro, scontato e tautologico che ponendo gli obiettivi al posto delle premesse allora la conseguenza sia identica agli obiettivi. Sarebbe come se nel sillogismo "Se Socrate è un uomo. Tutti gli uomini sono mortali. Allora Socrate è mortale” mettessimo già nella premessa “Socrate è mortale". Annulleremmo il percorso logico in favore di una conclusione arbitraria meramente postulata. Di fatto non possiamo a priori mettere tra gli scenari possibili uno scenario che abbia cablato in sé l'abbassamento dell'inquinamento perché questo è un obiettivo, non una premessa.

Deduzioni

La valutazione modellistica dello scenario “Risanamento” è stata sviluppata non per stimare se questo scenario ottiene degli effetti di risanamento ambientale (cosa certamente prevedibile), ma per stimare le dimensioni di tale risanamento, e confrontare questi benefici ambientali con quelli ottenuti dagli altri scenari in esame.
Trattasi di una questione puramente semantica non pertinente alle scelte e ai contenuti del piano.

ACCOGLIMENTO	**Non pertinente**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.23	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Lo scenario scelto è basato principalmente sulla definizione di limitazioni al traffico che possono sortire l'effetto desiderato soltanto se vengono rispettate. Attualmente ogni giorno vediamo violate misure molto meno restrittive e interpellando la Polizia Municipale la risposta è che i turni del personale e i tanti compiti da svolgere impediscono di intervenire ovunque.
Se all'insieme di LIMITAZIONI non si affianca un adeguato insieme di INDICAZIONI di modi sostenibili per poter raggiungere le mete, non si dà altra possibilità agli utenti se non quella di cercare di arrangiarsi, magari invadendo zone meno controllate ma comunque che non dovrebbero essere destinate al transito di rimbalzo delle ZTL.
Già ora assistiamo a fenomeni di questo tipo, ad esempio quando gioca la Pallacanestro Reggiana: nelle prime vicinanze dell'area interdetta alle auto si assiste ad un florilegio di parcheggi su piste ciclabili e in aree residenziali, nelle quali gli stessi abitanti faticano a trovar posto alle proprie auto.
Per questi eventi sarebbe invece meglio attivare altri provvedimenti, ad esempio navette dai parcheggi scambiatori.
In generale, se gli eventi e le manifestazioni del Centro Storico vogliono essere una prova dell'efficacia delle limitazioni al traffico ai fini del risanamento ambientale, possiamo constatare, dati delle centraline alla mano, che al massimo il problema si sposta di pochi metri.
Pertanto, nella tabella di pag. 31, capiamo bene come mai non sia possibile valutare gli scenari se non con ipotetici e molto prudenti asterischi.

Deduzioni

L'osservazione riguarda essenzialmente due aspetti:

- il controllo del rispetto delle limitazioni poste al traffico;
- la disponibilità di alternative all'accesso in auto a zone interdette in caso di eventi.

Il PUMS deve assumere, come per altri piani ed ogni tipo di regolamentazione e normativa, che le proprie proposte di regolamentazione della circolazione e della sosta siano generalmente rispettate e/o vengano fatte rispettare, demandando agli organi preposti tale attività. Il PUMS dedica il par. '12.1 Sicurezza stradale e rispetto delle regole' con l'obiettivo di incrementare i livello di rispetto delle regole imposte, anche con l'utilizzo sempre più diffuso dei sistemi di controllo automatico.
Per il secondo aspetto (alternative di accesso in caso di eventi) si tratta di aspetti principalmente gestionali riguardanti i servizi e l'informazione all'utenza che esulano dall'ambito di competenza del PUMS che ha una valenza strategica e che possono essere comunque adottati purché coerenti con le strategie di Piano.
Per quanto riguarda le tabelle di valutazione dal punto di vista ambientale degli scenari di piano riportate al par. 4.4.2 della Relazione di Piano, esse sono ricavate dalle elaborazioni modellistiche e quantitative descritte in modo più esaustivo nella Relazione Ambientale di VAS e VINCA. Trattandosi di simulazioni modellistiche vengono prese in considerazione solo le variabili principali e conosciute che caratterizzano gli scenari stessi e pertanto, come per tutti i modelli, esse rappresentano delle stime che, come tali, contengono margini di errore.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al Piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.24	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

L'efficacia in termini di risanamento del piano deve riguardare l'intera estensione comunale dando peso adeguato alle aree a maggior densità di popolazione, quali ad esempio i quartieri che circondano l'esagono (Gardenia, Santa Croce, Stazione, Mirabello-Rosta Nuova, Ospedale /Viale Umberto I, Regina Pacis, Via Emilia All'Angelo).

Deduzioni

Così come riportato al par. 6.4 della Relazione di Piano 'Analisi dell'impatto ambientale', lo scenario di piano assunto dal PUMS è stato oggetto di una valutazione approfondita degli impatti ambientali, dettagliatamente descritta nel Rapporto Ambientale di VAS e VINCA ed è stata stimata la riduzione degli stessi rispetto allo stato di fatto al 2018.
Rispetto alle tematiche ambientali oggetto di VAS, elencate nella Direttiva Europea 2001/42, è stato dato maggior risalto a quei temi ritenuti più pertinenti in relazione alle tematiche affrontate dal PUMS.
Le valutazioni hanno preso in considerazione tutti i dati disponibili derivati dal modello del traffico e dai dati territoriali associati agli interventi previsti dal PUMS.
In sintesi i risultati della valutazione ambientale sono:

- dal punto di vista qualitativo, gli impatti sulla qualità dell'aria sono complessivamente positivi o leggermente positivi per tutti gli interventi previsti;
- dal punto di vista quantitativo, il PUMS contribuirà a generare delle significative riduzioni delle emissioni di inquinanti in atmosfera.
  In particolare alla scala comunale le emissioni di NOx avranno una riduzione del 42%, gli NO2 del 44%, il PM 2,5 del 36% e il PM 10 del 27%.
  Nella fascia intermedia, che corrisponde alla prevista Città30 e, approssimativamente, ai quartieri individuati nell'osservazione, le emissioni di NOx avranno una riduzione del 38%, gli NO2 del 43%, il PM 2,5 del 45% e il PM 10 del 36%.

Si ritiene pertanto che l'efficacia del piano in termini di risanamento abbia effettivamente riguardato l'intera estensione comunale dando peso adeguato alle aree a maggior densità di popolazione.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.25	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Occorre diffondere maggiormente le centraline e mantenere le misurazioni di tutti gli agenti. Le PM2,5 non sono misurate (o pubblicate) da lungo tempo nella centralina di Viale Timavo.

Deduzioni

La programmazione e gestione delle centraline è di competenza di ARPAE (Agenzia regionale).
In linea generale il numero di centraline presenti in territorio comunale di Reggio appare allineato con quello delle altre città della regione, e la loro collocazione è adeguata per rilevare i livelli di inquinamento sia nella fascia al margine del centro storico (centralina di viale Timavo) sia in zona più periferica (centralina S. Lazzaro).
Alla rilevazione continuativa svolta dalle centraline fisse, è comunque possibile affiancare rilievi spot svolte da centraline mobili per analizzare questioni o aree particolari, oggetto di criticità locali.
Trattasi in ogni caso di attività che non attengono ai contenuti del PUMS, anche se i livelli di inquinamento rilevati da ARPAE sono oggetto di continua attenzione nell'ambito delle attività di monitoraggio previste dal Piano.

ACCOGLIMENTO	Non pertinente

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.26	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Se i parcheggi Cecati, Polveriera e Gasometro sono messi a pagamento, diventa probabile l'invasione di altri parcheggi che a malapena riescono a contenere le auto dei residenti o di fruitori di servizi. Come gestire ad esempio la sosta al parcheggio di Via Melato, ora utilizzato al limite della capienza dai fruitori degli impianti sportivi? E' previsto un piano di mobilità per le strutture sportive tale da renderle più raggiungibili attraverso una fermata autobus davanti alla piscina o attraverso piste ciclabili rinnovate e più attrattive?

Deduzioni

Sulla domanda di sosta nel Piano sono presenti essenzialmente due strategie:

- l'allontanamento dal centro storico di quote di domanda, favorendo interscambio auto/bus e auto/minibù in fasce più esterne;
- la riduzione in generale sia della quota modale di spostamenti in auto sia dei tassi di motorizzazione privata (pur con decrementi contenuti).

La sostenibilità del sistema della sosta dovrebbe essere dato dalla combinazione di queste due strategie, non limitandosi a semplici provvedimenti di "spostamento" delle maggiori criticità da un'area ad un'altra.
Ciò non toglie che la programmazione degli interventi previsti dal PUMS possa rendere problematiche situazioni locali come quella indicata di via Melato, per questo l'attuazione degli interventi viene accompagnata da analisi ex-ante ed ex-post per verificare queste eventuali criticità (v. par. 13.2).
Verifiche periodiche sono in particolare previste sui livelli tariffari applicati nelle diverse zone della città secondo i criteri indicati in fondo al par. '9.4 Assetto e regolazione della sosta pubblica'.
Il piano ha una valenza strategica generale per cui si demanda a piani settoriali la definizione degli aspetti di dettaglio e specifici (nella fattispecie al piano di riordino del trasporto pubblico e al Biciplan).

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 14 – VARIE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.27	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Alla pag. 35 al punto:
“Interventi sul trasporto pubblico (linee e fermate):
Individuazione di due “linee di forza” del trasporto pubblico urbano lungo gli itinerari:
Linea N/S: Rivalta-via Martiri della Bettola-viale Umberto I°-via L. Ariosto-Corso Garibaldi- via Emilia Santo Stefano - viale Piave - Fermata Zucchi - via Makallé - via Gramsci fino alla stazione AV.
La linea, con frequenza cadenzata dimezzata, prosegue verso la zona industriale di Mancasale percorrendo: via G. Filangieri, via A. Moro, via Masaccio, via F. Casorati fino all’incrocio con via Calvi di Coenzo”, correggere Viale Piave con la toponomastica corretta di Viale Isonzo e verificare la nomenclatura delle fermate in tutto il documento.

Deduzioni

La descrizione delle linee di forza viene effettuata in riferimento agli itinerari individuati dalle principali arterie stradali e non dalle fermate del trasporto pubblico, che andranno definite nello specifico in una fase successiva di studio.
Si constata che in effetti il tratto di circonvallazione percorso dalla linea di forza trattasi di Viale Isonzo e non di viale Piave, come erroneamente indicato.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nella Relazione di Piano a pag. 36 e pag. 42 la denominazione Viale Piave viene corretta con Viale Isonzo.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.28	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Alla pag. 35 della Relazione di Piano alla voce: “Interventi sui parcheggi”, non è specificato da che linee sia servito il parcheggio di interscambio presso il casello A1.

Deduzioni

Il parcheggio del casello sarà servito dalla linea minibù G (cfr par. ‘8.2 Linee minibù’ e par. 5.1 Interventi sul trasporto pubblico).
Inoltre questo parcheggio di interscambio presso il casello della A1 può assumere anche una valenza di interscambio auto/auto. In questo parcheggio due o più automobilisti che da Reggio Emilia sono diretti in altra città, si possono ritrovare per proseguire il viaggio con una sola auto (car pooling), lasciando le altre auto in questo parcheggio. Situazione analoga può presentarsi per due o più automobilisti provenienti da fuori Reggio Emilia e che devono dirigersi verso il centro città.

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.29	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

In riferimento a quanto scritto alle pagg 35 e 36: “Altri interventi a favore della mobilità sostenibile:
•41. Sviluppo del sistema delle colonnine di ricarica elettrica,
•42. Sviluppo all’intera scala urbana dei sistemi di sharing.
Riduzione dell’impatto sull’urbanizzato determinato dal transito dei convogli sulla linea ferroviaria Reggio centrale-Scandiano-Sassuolo comprendente:

- Vincolo sugli orari dei treni merci,
- Realizzazione di barriere antirumore”,

aggiungere le tempistiche degli "altri interventi" e programmare anche le barriere antirumore per la Reggio-Ciano.

Deduzioni

La distribuzione temporale degli interventi su colonnine elettriche e bike sharing sono riportati nella tabella dei costi al par. ‘6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano’.
La tempistica sulle barriere antirumore lungo le linee ferroviarie non è indicata in quanto la gestione della rete ferroviaria è di competenza regionale e di conseguenza anche la loro realizzazione.
Quanto alla priorità di inserimento delle barriere antirumore, questa è stata indicata per la linea Reggio Emilia-Sassuolo data la frequenza di transiti di treni merci in area urbana, transiti che invece non si riscontrano nelle altre due linee provinciali.
Inoltre al par. ‘5.3 Sviluppo delle politiche e delle reti oltre l’orizzonte di competenza del Piano’ è indicata comunque specificamente la necessita di intese con la regione per ‘sviluppare i progetti di riduzione dell’impatto della ferrovie in ambito urbano (barriere antirumore, nuovi sottopassi veicolari e/o ciclopedonali)’ relativo a tutte le linee ferroviarie da/per Reggio Emilia.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.30	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

In riferimento allo schema riassuntivo di pag. 40 della Relazione di Piano “Elenco degli interventi e delle azioni suddivise per settore e fascia territoriale”, non si trovano riferimenti al piano declinato per l'utenza diversamente abile.

Deduzioni

Il miglioramento dell’accessibilità è uno degli obiettivi del PUMS. Il Comune di Reggio Emilia sul tema si muove su diversi livelli.
A livello strategico ha attivato il progetto *“Reggio Emilia Città Senza Barriere”,* che ha come mandato quello di contribuire al superamento delle barriere architettoniche (tutto ciò che ostacola alla mobilità ed all’accessibilità di ogni persona con disabilità: fisica, sensoriale, mentale) e mentali (cioè gli ostacoli di natura comportamentale e culturale, spesso prima causa di emarginazione e stigmatizzazione sociale).
Il progetto si sviluppa su tre macro fasi: emersione dei bisogni/azione/verifica, ognuna di queste fasi impostata con modalità partecipative. Sono così stati costituiti nove tavoli tematici deputati alla raccolte di istanze, idee e proposte, tra cui anche quello sulla “Mobilità”. In questo senso è aperto costantemente uno spazio di riflessione ed elaborazione con il servizio Mobilità e le sue politiche, quindi anche con il PUMS.
Dal punto di vista attuativo, la garanzia all’accessibilità, ed in particolare all'abbattimento delle barriere architettoniche, oltre ad essere un adempimento imposto dalla normativa, è demandata per sua natura alla redazione dei progetti degli interventi previsti dal Piano, nelle sue diverse fasi. Si tratta per il comune di Reggio Emilia di una prassi consolidata, che soprattutto per i progetti più rilevanti, viene portata avanti con l’attivazione di specifiche convenzioni con il CRIBA (Centro Regionale di Informazione sul Benessere Ambientale).
Il CRIBA è un servizio della Regione Emilia-Romagna che, sulla base della Legge della Regione Emilia-Romagna 29/1997 “Norme e provvedimenti per favorire l’opportunità di vita autonoma e l’integrazione sociale delle persone disabili”, si occupa di informazione, formazione e mette a disposizione di tecnici, progettisti pubblici e privati un servizio di consulenza sui problemi legati alle barriere architettoniche e all’accessibilità .
In particolare questa modalità di lavoro è stato attivata sia per le progettazioni relative alla stazione AV Mediopadana che per il progetto di riqualificazione dell’area Industriale del Villaggio Crostolo.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al par. ‘7.1 Mobilità pedonale’ si aggiunge il seguente periodo:
“Particolare attenzione nelle fasi di progettazione e realizzazione degli interventi di modifica degli spazi pedonali e stradali deve essere posta al rispetto della normativa sull’abbattimento delle barriere architettoniche e in generale a garantire adeguati livelli di accessibilità alle persone diversamente abili.”

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.31	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

In riferimento allo schema riassuntivo di pag. 40 della Relazione di Piano “Elenco degli interventi e delle azioni suddivise per settore e fascia territoriale”, l'indicazione delle scadenze RER sarebbe da esplicitare.

Deduzioni

La tempistica sugli interventi di competenza regionale è necessariamente demandata al PRIT 2025.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Ecoesagono/ZTL

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.32	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

In riferimento allo schema riassuntivo di pag. 40 della Relazione di Piano “Elenco degli interventi e delle azioni suddivise per settore e fascia territoriale”, i 30 km/h nel centro pedonale sembrano eccessivi.

Deduzioni

Il limite di 30 km/h per le auto in aree dense, di tipo centrale o residenziale, è stato da tempo studiato e diffusamente realizzato a scala europea, tenendo conto sia dei livelli di accessibilità che dei benefici in termini di riduzione dell’incidentalità stradale e di aumento della qualità degli spazi pubblici.
Va peraltro precisato che “il limite di 30 km/h ha impatto marginale sui tempi medi di spostamento –in particolare nelle ore di punta-, mentre determina un abbassamento delle punte di velocità, che gli automobilisti spesso raggiungono nelle tratte libere fra una intersezione e la successiva” come riportato al par. ‘9.2 Politiche ed interventi per la sicurezza stradale e la qualità ambientale: la “Città30”’.
Si precisa che in area pedonale non sono ammessi i veicoli se non quelli autorizzati e tutti i veicoli devono procedere a passo d’uomo e rispettare i pedoni.
Nell’ipotesi che i 30 km/h siano da intendersi eccessivi da parte dell’osservante anche sulle strade del centro storico non strettamente pedonali, si concorda sulla necessità in alcune zone di ridurre ulteriormente la velocità a 20 km/h.

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al termine dell’introduzione al cap 9 “Viabilità, circolazione e sosta: più vivibilità e sicurezza per la città si inserisce il seguente periodo: “Sulle strade del centro storico non strettamente pedonali, si ritiene di valutare la possibilità di ridurre ulteriormente la velocità a 20 km/h”.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.33	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Tra gli interventi previsti nello scenario di Piano di pag. 35 della Relazione di Piano e seguenti, sarebbe auspicabile avere un elenco, in una tabella separata, delle azioni da praticare nelle giornate di emergenza ambientale.

Deduzioni

La programmazione delle disposizione nelle giornate di emergenza ambientale è di competenza del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) predisposto dalla Regione Emilia Romagna.
La finalità principale del PAIR è quello della tutela della qualità dell'aria e quindi il piano si pone degli obiettivi specifici di riduzione degli inquinanti presenti nell'atmosfera.
Per raggiungere detti valore obiettivo, il PAIR prevede una serie di misure che in larga parte incidono ed interessano il tema della mobilità, per cui il PAIR demanda al PUMS alcune misure da realizzarsi entro un certo termine. Il PUMS approfondisce queste indicazioni declinandole nello scenario di piano, così come descritto nel par. 4.2 e 4.3 della Relazione di Piano.
Per quanto riguarda specificatamente le misure emergenziali esse sono adottate con appositi provvedimenti in conformità alle disposizioni regionali e agli accordi di bacino.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al Piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.34	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Tra gli interventi previsti nello scenario di Piano di pag. 35 della Relazione di Piano e seguenti, non c'è alcun riferimento a giornate del calendario della città in cui è prevedibile un grande flusso di traffico: 24/11, 8/12, eventi straordinari (fiere, manifestazioni).

Deduzioni

Per evidenti esigenze di semplicità il Piano è impostato sulla domanda di mobilità relativa ad una giorno feriale di normale funzionamento delle attività economiche e scolastiche.
Peraltro il sistema delle linee di forza del trasporto pubblico e dei parcheggi scambiatori previsto dal Piano appare opportunamente dimensionato con margini di capacità rispetto alla domanda del giorno tipo, in modo da reggere l'impatto di giornate di afflusso veicolare superiore alla media.

Per quanto però riguarda giornate di grande afflusso legate a festività particolari o eventi straordinari, la programmazione dei servizi e dell'informativa all'utenza in queste giornate è attività propriamente gestionale, del quale il PUMS non si occupa in quanto trattasi di piano strategico.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.35	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Tra gli interventi previsti nello scenario di Piano di pag. 35 e seguenti, non si parla dell'impatto di opere in via di completamento, come la maxi Arena del Campovolo, predisposta per ospitare un numero di persone pari a quello della nostra città.

Deduzioni

L'Arena Campovolo è stata dimensionata per un massimo di 100 mila spettatori, valore ben inferiore a quelli dei presenti in alcuni maxi concerti che si sono tenuti al Campovolo negli anni passati.
Questo limite dimensionale alla nuova Arena è stato imposto proprio per evitare un afflusso assolutamente anomalo ed ingestibile di partecipanti, soprattutto per quanto riguarda gli arrivi in auto ed il loro stazionamento.
Le misure di gestione del flusso dei partecipanti ai concerti principali (che saranno collocati nel fine settimana e anche limitati nel numero massimo all'anno) sono state studiate nelle fasi di progettazione dell'Arena, con la definizione di provvedimenti temporanei di circolazione e sosta da attuarsi prima e dopo l'evento, per prevenire situazioni di caos e limitare l'impatto sul funzionamento del resto della città.
Per quanto riguarda giornate di grande afflusso legate a festività particolari o eventi straordinari, come quelli evidenziati, la programmazione dei servizi e dell'informativa all'utenza è attività propriamente gestionale, del quale il PUMS non si occupa in quanto trattasi di piano strategico.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.36	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Tra gli interventi previsti nello scenario di Piano di pag. 35 della Relazione di Piano e seguenti, non si trova la pianificazione specifica per i poli scolastici, ad esempio per l'insediamento scolastico" Zanelli", in via di ulteriore ampliamento.

Deduzioni

Per quanto riguarda il polo scolastico citato, al par. '8.5 della Relazione di Piano Altri interventi e misure per il trasporto collettivo' è stata recepita dal piano la previsione di una nuova fermata-terminal presso il polo scolastico (Zanelli) di via Fratelli Rosselli".
Anche se non specificatamente dettagliata nel PUMS, la viabilità delle zona di via F.lli Rosselli e all'intorno del polo scolastico Zanelli è stata oggetto di specifici approfondimenti sia in sede elaborazione ed approvazione del PUA Ta-7, sia in sede di progettazione dell'ampliamento del polo scolastico Zanelli e della nuova fermata del TPL.
Per quanto riguarda il polo scolastico di via Makallè, questo è stato considerato come uno dei principali centri attrattori della città (vedi Relazione Preliminare al par. 7.2.5) e di conseguenza servito da entrambe le Linee di forza previste dal piano e dalle linee di Minibù U e E.
Ulteriori approfondimenti di dettaglio sono demandati ad altri strumenti pianificatori, programmatori e progettuali in quanto il PUMS ha una valenza strategica.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 14 – VARIE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.37	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Alla pag. 41 della Relazione si evidenziano i seguenti bug:

- ex Sarsa è l'area dove ora sorge il supermercato Esselunga, sostituire con ex-Sarcia, ditta che invece era presente in Via Soglia,
- compare ancora Luxembourg al posto di Luxemburg.

Deduzioni

Trattasi di errori materiali.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Si correggono nella documentazione di Piano tutti gli errori di nomenclatura evidenziati.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.38	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Per quanto riguarda la previsione delle realizzazione del parcheggio scambiatore esterno presso il capolinea della linea di forza nord-sud a Rivalta di cui al Punto 16, pag 41 della Relazione di Piano, si tratta dell'ennesimo parcheggio realizzato su terreno vergine: ciò ha un impatto ambientale negativo, si chiede di studiare alternative.
Valutare l'utilizzo di parcheggi molto estesi in prossimità di grandi insediamenti commerciali già realizzati (ad es. Ipercoop Baragalla) e il riuso di altre aree già urbanizzate o di capannoni industriali dismessi.

Deduzioni

Il previsto parcheggio di interscambio a Rivalta è indicato simbolicamente nelle figure/tavole di Piano a sud della frazione lungo la SS63; ma la sua collocazione precisa sarà oggetto del progetto di fattibilità tecnico/economica della linea di forza nord-sud alla quale il parcheggio è associato ed individuato in sede di redazione degli strumenti di pianificazione urbanistica.
Si concorda che si favorirà la scelta -se fattibile- di collocare il parcheggio su superficie già impermeabilizzata/urbanizzata piuttosto che in area verde.
Il parcheggio scambiatore in oggetto è però ritenuto di importanza strategica per l'efficacia della linea di forza nord -sud e la sua collocazione è condizionata dalla definizione del capolinea della linea stessa.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par. '9.4 Assetto e regolazione della sosta pubblica' si aggiunge quanto segue:
"Nelle scelte della collocazione e della realizzazione dei nuovi parcheggi scambiatori si presterà particolare attenzione a limitare l'uso di suolo verde o agricolo, ricercando prioritariamente il riuso di aree già urbanizzate/antropizzate, oppure prevedendo nei progetti dei nuovi parcheggi gli opportuni interventi di compensazione ambientale.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.39	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Riguardo la sensitività alle tariffe di sosta si nota come la variazione sia poco rilevante, quindi le misure sulla sosta sono poco significative. Le percentuali, calcolate nell'ora di punta del mattino, sono esigue rispetto alla necessità di rientrare nei parametri ambientali sotto allivello di emergenza ambientale.

Deduzioni

L'analisi di sensitività è stata effettuata proprio per valutare il grado di "risposta" della domanda di sosta all'eventuale incremento delle tariffe.
La proposta di Piano è quella di agire sulle tariffe non tanto per ottenere una riduzione generalizzata del traffico automobilistico, ma piuttosto per ottimizzare l'uso dell'offerta nei vari comparti urbani secondo i criteri indicati in fondo al par. '9.4 Assetto e regolazione della sosta pubblica'.
Si ritiene pertanto l'analisi coerente con il processo di costruzione del piano e della sua valutazione.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 7 – COSTRUZIONE E VALUTAZIONE SCENARI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.40	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Visto che esiste anche una fascia pomeridiana, non considerata nelle rilevazioni di scenario del PUMS, caratterizzata da un'esposizione anche più prolungata a congestione e inquinamento, la conclusione è che gli scenari ipotizzati siano insufficienti per risanare veramente l'ambiente cittadino.

Deduzioni

Per la valutazione degli scenari vengono utilizzati di norma modelli trasportistici che analizzano l'ora di punta del traffico che coincide abitualmente con le ore di primo mattino di un giorno feriale/scolastico per una serie di motivi di tipo trasportistico (e non ambientale):

- A quell'ora si sovrappongono gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro con altre componenti di mobilità;
- Gli spostamenti sistematici (casa-scuola e casa-lavoro) sono più facilmente ricostruibili, in particolare sulla base del Censimento generale della Popolazione, mentre altre componenti di mobilità hanno una natura più aleatoria e più difficilmente quantificabile;
- Nella punta della mattina oltre alla congestione della rete stradale e dei servizi di trasporto pubblico, si verifica anche il problema della saturazione dei parcheggi nelle zone più attrattive della città;
- Nell'ora di punta del mattino è presente anche il traffico commerciale (mezzi di distribuzione urbana delle merci e logistica industriale) che invece sono meno presenti nelle ore del tardo pomeriggio.

Per l'elaborazione del PUMS si è ritenuto sufficiente considerare la fascia oraria dell'ora di punta della mattina di giorno feriale/scolastico, che è ritenuta pertanto l'intervallo temporale più critico della giornata.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.41	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Relativamente al cap. 6 della Relazione di Piano di valutazione dello scenario di piano viene sempre utilizzato come indicatore di performance il parametro veicoli*km .

Deduzioni

Per la valutazione dello scenario di piano è stato utilizzato il medesimo parametro (veicoli*km) utilizzato anche per gli scenari alternativi al fine di poter effettuare un confronto tra di essi in termini trasportistici ed ambientali.
Per quanto riguarda la scelta dell'indicatore si richiama quanto scritto alla precedente osservazione 7.10.

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Linee di Minibù

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.42	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Relativamente al minibù (pag 61 RdP), nelle didascalie (dell'immagine -ndr) leggiamo che rimarrà immutato rispetto ad oggi il servizio Minibu', dal lunedì al sabato. Si ritiene che tale servizio debba essere esteso alle domeniche, rapportandolo all'esigenza complessiva e utilizzandolo all'occorrenza per eventi particolari in centro storico o nelle domeniche di apertura dei negozi, in considerazione del fatto che il servizio di navetta è essenziale ai fini dell'efficacia dei parcheggi scambiatori.

Deduzioni

La didascalia a cui si riferisce è relativa all'immagine che ha per oggetto "Area Pedonale Integrata a Zona a Traffico limitato nei provvedimenti 2019" per cui la frequenza indicata si riferisce al servizio attuale e non a quello previsto dal Piano.
Il Piano non si esprime nel merito del possibile funzionamento dei minibù alla domenica; nei giorni festivi la domanda di sosta e la regolamentazione degli stalli nelle aree centrali risultano ben differenziati rispetto ai giorni lavorativi, per i quali è impostato l'intero sistema dei parcheggi scambiatori.
Peraltro il sistema dei parcheggi scambiatori previsto dal PUMS si basa non solo sui minibù, ma anche sulle linee di forza del tpl urbano che funzioneranno anche nei giorni festivi, garantendo l'accesso al centro con interscambio auto-bus.
Si demanda in ogni caso questa valutazione alla fase di programmazione dl servizio.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al Piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.43	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si chiede di pianificare la manutenzione delle ciclabili esistenti oltre a enumerare il chilometraggio dei percorsi ancora da realizzare.

Deduzioni

Le attività di manutenzione ordinaria delle reti (in particolare delle strade e dei percorsi ciclabili) condizionano fortemente il funzionamento dell'intero sistema della mobilità urbana. Il regolare svolgimento di queste attività correnti è condizione necessaria per il raggiungimento degli obiettivi di Piano. La loro programmazione non attiene però alle competenze del piano, che ha una valenza strategica.
Per la valutazione quantitativa delle piste ciclabili da realizzare, nonché la loro individuazione, si rimanda al par. 3.1 della Relazione Preliminare di Piano (dato risalente al 2016). Dati più recenti saranno forniti con l'aggiornamento del Biciplan, in fase di elaborazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.44	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Sarebbe utile precisare la tempistica di realizzazione degli interventi nuovi. A quando si prevede la realizzazione della pista ciclabile in sede propria di Viale Regina Elena e Via F.lli Manfredi (parte della ciclovia 9 che collega la frazione di Sesso e la zona industriale del Crostolo al centro) prevista nel PUM 2008 ma non ancora realizzata? Se ne avvantaggerebbero soprattutto, ma non solo, gli studenti del polo scolastico Moro e delle diverse scuole presenti in Gardenia. Si verrebbe a creare una rete coerente con l'esagono, il centro città e il polo universitario, con la conseguente messa in sicurezza per tutti ciclisti compresi i lavoratori diretti alla zona annonaria e non solo. (Biciplan 2008 da pag. 62 a 65)

Deduzioni

La ciclovia 9 nella parte urbana di Viale Regina Elena e Via F.lli Manfredi è esistente, seppur in assetti a tratte disomogenei e per lo più non in sede propria.
La tratta citata (Regina Elena – F.lli Manfredi) è in particolare oggetto di un progetto di riqualificazione più complessivo descritto al par. '9.6.2 Progetto "Tappeto arancione"', che dovrebbe portare all'adeguamento della ciclabile in quella tratta.
Questo progetto è previsto, come da tab. pag. 60 della Relazione di Piano, nell'arco decennale di validità del piano.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.45	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Nel documento si parla di parcheggi scambiatori “auto+bus". Come mai non si ipotizzano parcheggi di interscambio “auto+treno"?

Deduzioni

Il sistema dei parcheggi di interscambio è impostato dal PUMS per la corrispondenza con le linee minibù e con le previste linee di forza del tpl urbano; analogo ragionamento può essere impostato per la corrispondenza auto-treno. Si evidenzia che i Parcheggi siti al CIM e alla fermata Mediopadana assolvono alla funzione di interscambio auto/treno.
In ogni caso laddove le fermate ferroviarie presentassero una domanda di sosta superiore a quella attualmente disponibile si può prevedere l’ampliamento dei parcheggi esistenti.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Informazioni all'utenza, tariffazione e sistemi di pagamento

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.46	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si sottolinea l'importanza della comunicazione chiara di orari, percorsi e intersezioni anche presso le singole fermate. Nei luoghi pubblici è apprezzabile che ci siano le mappe del trasporto pubblico, anche se queste devono essere tenute aggiornate Non si può affidare soltanto alle applicazioni sul web il servizio di informazione, essendo l'utenza non sempre attrezzata per poterle consultare. le stesse app inoltre sono migliorabili e spesso frammentarie nei servizi erogati, non è ancora possibile nella nostra regione eseguire check-in e un check-out su mezzi pubblici con lo smartphone e avere a disposizione altre facilities già ampiamente diffuse e utilizzate.

Deduzioni

Si condivide l''importanza di una corretta e aggiornata informazione all'utenza che è sottolineata nel PUMS al par. '3.3.1 Obiettivi e strategie generali' e al par. '3.6 Assi di intervento'.
Il PUMS nel par. '11.1 Ruolo delle nuove tecnologie ICT' del PUMS affronta il ruolo importante dell'ICT nell'informazione all'utenza e infatti prevede quanto segue:
•sistemi di informazione sul traffico e i parcheggi, sulle tariffe di road e park pricing, sulle opportunità di interscambio, car pooling, ecc , sistemi "smart" di pagamento delle tariffe.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Al par. '11.1 'Ruolo delle nuove tecnologie ICT' si aggiunge il punto relativo all'informazione all'utenza come segue:
"sistemi di informazione sul traffico e i parcheggi, sul trasporto pubblico, sulle tariffe di road e park pricing, sulle opportunità di interscambio, car pooling, ecc , utilizzando sia tecnologie ed applicazioni specifiche sia alimentando applicazioni gratuite esistenti a grande diffusione."

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.47	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Non è fatta adeguata menzione dei servizi di Trasporto pubblico a servizio dei i poli scolastici.

Deduzioni

Nella elaborazione del PUMS particolare attenzione nella definizione delle linee di forza e dei Minibù è stata rivolta ai poli scolastici, in particolare quelli universitari (linea U del Minibù) e delle scuole secondarie (Linea di forza nord-sud a servizio del Polo Makallè) in quanto la componente prioritaria dell'utenza del TPL è rappresentata da queste due categorie di utenza.
Il trasporto pubblico a servizio dei poli scolastici è stato inoltre trattato dal PUMS al par. '8.5 Altri interventi e misure per quanto riguarda il trasporto collettivo' e più precisamente al punto 'Trasporto scolastico', che deve essere adeguatamente promosso e sostenuto.
Si concorda sull'importanza che riveste il trasporto pubblico nel suo complesso, anche a servizio degli altri plessi scolastici di ogni ordine e grado.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Si aggiunge al cap.8 "Trasporto collettivo: una rete integrata ed efficiente "la frase:
"Nell'ambito delle revisione del restante servizio di trasporto pubblico andrà posta particolare attenzione a servire adeguatamente i principali plessi scolastici di ogni ordine e grado."

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.48	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si riporta l'intenzione di intensificare le frequenze delle linee ferroviarie, senza la valutazione dell'impatto sul rimanente traffico (bus compresi) conseguente alla maggior frequenza di chiusura dei passaggi a livello.

Deduzioni

Il tema dei passaggi a livello è all'attenzione costante dell'Amministrazione Comune e del PUMS. (v. cap. 8.6 della Relazione di Piano).
Sono stati compiuti studi specifici, studi che verranno regolarmente ripetuti nel tempo, per verificare l'impatto degli stessi sul traffico e individuare gli interventi necessari per minimizzarlo. La realizzazione di sottopassi/sovrappassi, oltre ad essere molto onerosa, non è l'unica alternativa per la soluzione dei problemi in quanto in genere in ambito urbano è molto impattante sulla qualità dei quartieri interessati.
E' possibile, individuare ulteriori tipologie di intervento (allungamento delle banchine esistenti, modifiche agli impianti, ecc…) efficaci anche nel breve termine con costi più sostenibili.
Sono però interventi che vanno valutati e condivisi con la Regione Emilia Romagna, proprietaria delle ferrovie locali, con la quale occorre definire anche le fonti di finanziamento.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Al cap. 5.3 della Relazione di Piano modificare l'ultimo punto dell'elenco puntato in:
"Sviluppare progetti di riduzione dell'impatto delle ferrovie in ambito urbano con particolare attenzione ai Passaggi a Livello, (barriere antirumore, nuovi sottopassi veicolari e/o ciclopedonali, …)."

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.49	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Alla pag. 80 della Relazione di Piano, è scritto il Parcheggio Ex-Sarsa al posto di Ex-Sarcia, tra l'altro considerato di prima fascia come Cecati e Polveriera, pur essendo ad una distanza molto maggiore dal centro storico.

Deduzioni

Rivalutando la collocazione del suddetto parcheggio si ritiene lo stesso non utile per l'interscambio, per cui tale previsione viene tolta dallo scenario di piano.
Di conseguenza, con tale eliminazione, il percorso del minibù E rimane inalterato passando dai 5 ai 10 anni.

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Si elimina la previsione del Parcheggio Ex-Sarcia dalle tavole di piano, nonché nella Relazione di Piano laddove viene menzionato.

Si modifica inoltre il tracciato del Minibù E nella tavola di piano 'TAV1_ScenariodiPiano10anni' e le relative descrizioni nella Relazione di Piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.50	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Riteniamo estremamente limitativo mettere il trasporto scolastico e le azioni di incentivo alla mobilità sostenibile tra le "varie". Il trasporto scolastico è di grande importanza per la conciliazione tempi-orari-traffico delle famiglie. Si chiede che si rilanci il trasporto o l'accompagnamento condiviso scolastico come elemento strutturale e non occasionale.

Deduzioni

Si conviene sull'importanza che riveste il trasporto scolastico nel suo complesso, a servizio dei plessi scolastici di ogni ordine e grado e l'accompagnamento condiviso tra genitori (BiciBus, PediBus, Carpooling,) come modalità strutturata di accompagnamento a scuola. Da anni l'Amministrazione Comunale lavora su progetti di Mobility Management sui tragitti casa-scuola, in particolare attivando i progetti di accompagnamento condiviso a piedi e in bicicletta, quali il "PediBus" ed il "BiciBus". Queste specifiche attività vengono descritte e confermate dal piano al par. 12.3 'Mobilty management: tragitti casa-scuola e casa-lavoro' della Relazione di Piano. Per quanto riguarda il trasporto scolastico, l'argomento è stato trattato dal PUMS al par. 8.5 'Altri interventi e misure per il trasporto collettivo', in quanto ritenuto complementare al servizio di TPL di linea, ma comunque con una sua valenza strategica.
Si conviene circa l'opportunità di inserire il carpooling tra le modalità di trasporto condiviso previste dal PUMS.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Si aggiunge al cap.8 'Trasporto collettivo: una rete integrata ed efficiente' la frase:
'Nell'ambito delle revisione del restante servizio di trasporto pubblico andrà posta particolare attenzione a servire adeguatamente i principali poli scolastici di ogni ordine e grado'.

Si modificano le seguenti frasi al par. 12.3 'Mobilty management: tragitti casa-scuola e casa-lavoro' della Relazione di Piano:
'…..Viene comunque confermata la prosecuzione delle attività di sensibilizzazione già attivate, come eventi e campagne locali o nazionali svolte presso le singole scuole o rivolte alla città, quali:

- "BiciBus e PediBus", iniziative nate nel 2003, che consistono in gruppi di scolari che vanno e tornano da scuola accompagnati in bicicletta o a piedi da genitori volontari (nonni, insegnanti, ...) lungo percorsi prestabiliti, messi in sicurezza, segnalati da scritte a terra facilmente individuabili da bambini e automobilisti;
- …..'

con le frasi:
'…..Viene comunque confermata la prosecuzione delle attività di sensibilizzazione già attivate, come eventi e campagne locali o nazionali svolte presso le singole scuole o rivolte alla città, quali:

- "Forme di mobilità condivisa quali BiciBus e PediBus", iniziative nate nel 2003, che consistono in gruppi di scolari che vanno e tornano da scuola accompagnati in bicicletta o a piedi da genitori volontari (nonni, insegnanti, ...) lungo percorsi prestabiliti, messi in sicurezza, segnalati da scritte a terra facilmente individuabili da bambini e automobilisti, e promozione di attività di carpooling scolastico valutando esperienze similari già attive in Italia.
- …..'

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.51	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Criticità in zona Filzi-Gardenia.
Viale Regina Elena è fin troppo servita dal trasporto pubblico locale essendovi 8 linee in uscita dalla città (4-6-2-3-12-13-9-G) e 6 linee in entrata (3-12-13-9-6-G), con tre fermate in prossimità della ferrovia Reggio-Ciano. Questo fa sì che ogni minuto della giornata passino due o tre autobus contemporaneamente, che si fermano in una delle tre fermate previste per far scendere e salire passeggeri. Considerando che questa è una strada di grande traffico, considerata una delle arterie principali della città, vi è un grande passaggio di mezzi privati a tutte le ore che inevitabilmente si incolonnano sia dietro gli autobus in sosta sia a passaggio a livello abbassato.
Riferisce una residente: "Considerando l'alto numero dei mezzi pubblici vetusti, con chilometraggio molto elevato, a combustione diesel, le numerosissime frenate e ripartenze, abbiamo un inquinamento acustico elevatissima e non esistono tripli vetri insonorizzati per questa tipologia di frequenza, come ben si sa, a proteggere la nostra salute. A questo si somma l'elevatissimo inquinamento dell'aria e le polveri, che continuamente vengono risollevate (e che contengono anche polveri fini, oltre ad altri inquinanti, come residui derivanti dall'usura di freni e copertoni) e riempiono le nostre abitazioni fino ai piani più alti. Diventa veramente difficile scegliere l'ora migliore per arieggiare gli ambienti delle nostre case."
Ci scrive ancora un residente di via Filzi:
"Mi chiedo se la discussione del PUMS non sia il luogo adatto anche per riaprire il discorso di Via Filzi e del fatto che una strada non strutturata per essere di grande traffico sia in realtà tale in ragione degli ingorghi di Viale Regina Elena. I palazzi così vicini, tipici di una zona residenziale, aumentano il problema inquinamento.
Credo si debba trovare il modo di evitare che questa sia una strada alternativa a Viale Regina Elena. Tra l'altra proprio Viale Trento Trieste, con il controviale è di fatto poco utilizzato, potrebbe essere questa una possibilità di sfogo per Viale Regina Elena più appropriata di via Filzi. Credo si debba riprendere il tema viabilità qui da noi anche in considerazione della pista ciclabile realizzata, considerata nel suo valore e nei limiti che presenta.

Deduzioni

Nella Relazione preliminare di PUMS al par. '4.2.2 ' L'assetto urbano ' la zona descritta è individuata fra quelle a più alta concentrazione dei poli di attrazione e a maggiore di squilibrio domanda/offerta.
Inoltre il transito frequente di bus in viale Regina Elena, è determinato dalla presenza dei vicini istituti scolastici e dall'utilizzo di tale viale per l'accesso al terminal della ex-Zucchi (terminal il cui ruolo strategico nell'assetto del tpl urbano è confermato dal Piano).
Premesso che la riduzione del traffico veicolare è un obiettivo generale del Piano, per questa zona il PUMS prevede specifiche strategie ed azioni:

- l'inclusione del quartiere nella Città30, che prevede la regolazione della sosta e una velocità ridotta ai 30 km/h, con molteplici effetti di risanamento ambientale e sicurezza stradale,
- la riqualificazione di viale Regina Elena- F.lli Manfredi con un progetto descritto al par. '9.6.2 denominato "Tappeto arancione"', finalizzato a qualificare la percorribilità di questo asse.

La pianificazione del tpl urbano da parte del PUMS si concentra sulla definizione dello schema delle due linee di forza, delle linee minibù e dei sistema dei parcheggi di corrispondenza, mentre è demandata all'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia la redazione del piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano (cfr cap. '8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente').
Il nuovo piano potrà verificare, in relazione anche alle nuove linee di forza e dei Minibù, tra le altre questioni, la necessità di modificare le percorrenze su viale Regina Elena.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 4 – QUADRO DIAGNOSTICO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.52	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Gran parte dell'inquinamento atmosferico nella nostra città è prodotto dal traffico veicolare: questo significa che siamo noi cittadini ad inquinare l'aria che poi respiriamo.
Negli ultimi anni sono state imposte limitazioni all'uso delle automobili più vecchie e inquinanti nel periodo invernale, ma questo non ha migliorato la qualità dell'aria.

Deduzioni

L'affermazione del PUMS riguarda l'analisi di lungo periodo, che beneficia anche degli effetti positivi del rinnovo del parco circolante con la fuoriuscita dei veicoli di categoria euro più vetusti.
Anche le analisi sul PM10 e PM2,5 riportano un trend di "lungo periodo" positivo, come confermato dalle figure del par. 4.5.2 della Relazione Preliminare di PUMS.
Questo andamento di lungo periodo può essere contraddetto dall'andamento di breve periodo, che è peraltro condizionato da altri fattori non necessariamente riferibili alla mobilità, quali le condizioni meteo registrate nell'anno.
Inoltre va precisato che studi scientifici concordano sul fatto che il contributo del traffico veicolare sull'inquinamento atmosferico è relativo ad una quota parziale differente a seconda dell'inquinante considerato, complessivamente stimabile intorno al 15%.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Flotta e alimentazione

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.53	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Riteniamo che l'aspetto principale che si dovrebbe curare sia invece il servizio di trasporto pubblico, prestando attenzione anche alla mobilità di pedoni e ciclisti.
Attualmente il servizio di trasporto è gestito da Seta (anche se l'affidamento è scaduto) e molti dei mezzi che circolano sono obsoleti e troppo inquinanti. A inizio anno sono stati acquistati nuovi autobus, anche questi purtroppo funzionanti a gasolio.
È ovviamente necessario rinnovare il parco mezzi per arrivare a far circolare solo autobus elettrici, così come è necessario riprogettare tutto il servizio di trasporto pubblico per renderlo molto più appetibile agli occhi dei cittadini reggiani lo maggior parte dei quali, al momento, lo ritiene scadente e inutilizzabile*...omissis….*
Inoltre i continui progressi tecnologici potrebbero consentire di sostituire solo il motore di un mezzo ancora ragionevolmente nuovo, inserendo un motore elettrico al posto dell'esistente a carburante fossile. Questo sarebbe un ottimo modo per risparmiare denaro pubblico e per evitare una rottamazione, anch'essa inquinante.
Ricordiamo inoltre la convenienza economica di dotarsi di mezzi pubblici con motori elettrici, in quanto, sebbene i costi iniziali di acquisto siano più alti, permettono di ridurre drasticamente i successivi costi di manutenzione.

Deduzioni

Sulla diffusione dei mezzi elettrici nel parco circolante in città il PUMS prevede un intervento molto incisivo con il vincolo di accesso all'Ecoesagono (allargato all'intero centro storico) ai soli mezzi LEV-ZEV, compresi i mezzi che effettuano il servizio di trasporto pubblico.
Quindi le linee minibù e le previste linee di forza del tpl urbano dovranno essere esercite con mezzi elettrici e/o tranviari.

Il PUMS (cfr par. '6.5 'Stima parametrica dei costi di attuazione del piano') prevede il passaggio a mezzi elettrici e/o tranviari per le seguenti linee di trasporto pubblico urbano:

- entro 5 anni per la linea di forza/tranvia nord-sud e delle 4 linee minibù,
- entro 10 anni per la linea di forza est-ovest .

Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile e il PNRR, si pone l'obiettivo dell'abbattimento delle emissioni e dell'uso dei carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo in tempi rapidi del parco veicolare circolante verso motorizzazioni più sostenibili, e di conseguenza si concorda circa la progressiva conversione del resto della flotta di tpl urbana con mezzi alimentati a CNG e di una successiva valutazione circa l'introduzione anche di mezzi della flotta extraurbana alimentati a CNG/LNG, consentendo di ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso.

Per quanto riguarda il suggerimento di sostituire il motore di un mezzo ancora ragionevolmente nuovo inserendo un motore elettrico al posto dell'esistente a carburante fossile, si stanno compiendo delle valutazioni sulla fattibilità e sull'opportunità di utilizzo dei dispositivi necessari (retrofit). Al momento si rileva che questi interventi risultano tecnicamente complessi ed onerosi con margini di incertezza sul risultato, e quindi in linea di massima, tenuto conto che l'età media dei mezzi attuali è abbastanza alta, si ritiene più opportuno investire in nuovi mezzi.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Al cap. ‘8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente’ si aggiunge quanto segue:

“Per quanto riguarda il parco mezzi utilizzato per i servizi di tpl, il piano complessivo di riprogrammazione del servizio dovrà pianificare il rinnovo dei mezzi in relazione alle linee di finanziamento in essere del il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile e del PNRR, tenendo conto del vincolo posto dal PUMS sull’uso di mezzi elettrici sulle linee che transitano nell’Ecoesagono.
Per quanto riguarda il resto della flotta del tpl, si procederà alla progressiva conversione della flotta urbana con mezzi alimentati a CNG e ad una valutazione circa l’introduzione di mezzi alimentati a CNG/LNG anche nella flotta extraurbana, consentendo di ridurre l’impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso. Potrà di conseguenza essere valutata l’opportunità di dotare il deposito di via del Chionso di un impianto di distribuzione di metano LNG.”

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.54	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

È necessario riprogettare tutto il servizio di trasporto pubblico per renderlo molto più appetibile agli occhi dei cittadini reggiani lo maggior parte dei quali, al momento, lo ritiene scadente e inutilizzabile...*omissis*….Sarà necessario ad esempio riprogettare i percorsi per evitare che ci siano strade in cui troppe linee si sovrappongono e zone, invece, non servite da alcuna linea, e rivedere le coincidenze tra linee diverse, ampliare l'orario serale, ecc.

Deduzioni

La pianificazione del tpl urbano da parte del PUMS si concentra sulla definizione dello schema delle due linee di forza, delle linee minibù e dei sistema dei parcheggi di corrispondenza, mentre è demandata all'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia la redazione di un piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano (cfr cap. '8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente').

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.55	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Se per i cittadini reggiani il servizio fornito da Seta non risulta soddisfacente, tanto che preferiscono non utilizzarlo, allora ci sembra necessario che il nuovo Sindaco e il nuovo Assessore alla mobilità valutino lo possibilità di cambiare il gestore del Trasporto pubblico di Reggio Emilia oppure, ancora meglio, ri-pubblicizzare il servizio.

Deduzioni

Il livello di soddisfazione dell'utenza del trasporto pubblico urbano è annualmente verificato mediante un'indagine statistica disponibili alla pagina web http://www.am.re.it/azienda/customer_satisfaction.php.

L'ultima disponibile è "A.M.RE - Agenzia Locale per la Mobilità di REGGIO EMILIA -Ricerca rivolta agli utenti del trasporto pubblico su gomma nella provincia di Reggio Emilia - Il servizio di trasporto pubblico nella percezione e nelle valutazioni degli utenti - maggio 2019".
I risultati indicano un livello di soddisfazione più che sufficiente su tutti gli aspetti considerati.
Quanto alla scelta di un cambio del gestore del TPL, si tratta di aspetto non di competenza del PUMS.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.56	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Proponiamo inoltre di istituire una Consulta della Mobilità Sostenibile (sia attiva che passiva) che aiuti l'Amministrazione a valorizzare la mobilità di pedoni e biciclette e l'utilizzo dei mezzi pubblici. Sarà un modo migliore .per convincere i cittadini reggiani a ridurre l'utilizzo dell'automobile, molto più che ricorrere solo a divieti o multe.

Deduzioni

Si concorda circa l'opportunità di costituire una Consulta per la Mobilità sostenibile, che vedrà il coinvolgimento di tutti i soggetti e le associazioni competenti sul tema della mobilità sostenibile impegnate sul territorio, anche per affiancare l'Amministrazione nella fase delicata post-Covid e facilitare la partecipazione e l'impegno della cittadinanza sui progetti e sulle politiche di Mobilità sostenibile dell'Amministrazione.
Trattandosi di una mera scelta metodologica/amministrativa non si ritiene necessario indicarla nel PUMS.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Fermate ed infrastrutture

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.57	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Riqualificazione e sviluppo del nodo Zucchi Centro.
Oggi risulta anacronistico ed impattante per il cuore della città che tutte le linee degli autobus debbano entrare ed uscire dall'area ex caserma Zucchi, nonché pericoloso. Molto probabilmente la motivazione che ha dettato tale disegno anni fa potrebbe non essere più valida oggi e riteniamo che anche questo aspetto debba essere rivalutato nell'ambito della riprogettazione della mobilità pubblica. A titolo indicativo, così come sono stati previsti i parcheggi scambiatori per la mobilità privata nel Pums 2018, si potrebbe verificare l'efficacia di avere, non uno, ma 4 o 5 hub di interscambio in prossimità dei parcheggi scambiatori da cui potrebbero partire sia specifici autobus per servire i vari poli scolastici e lavorativi, sia minibus elettrici, snelli e veloci, preferiti dai cittadini, per servire la città, in sostituzione dei voluminosi quasi sempre vuoti autobus.

Deduzioni

Lo schema del tpl urbano prevede già oggi due hub: quello della ex-Zucchi e quello della stazione.
Le motivazioni a suo tempo dettate per la loro individuazione rimangono ancora valide per il servizio urbano, mentre per quanto riguarda l'interscambio con il servizio extraurbano è possibile valutare questa necessità nell'ambito complessivo della riorganizzazione del servizio.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Al cap. '8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente' al punto relativo al "piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano" si aggiunge quanto segue:
"Nel disegno del nuovo piano si dovrà valutare l'opportunità di inserire oltre ai due hub esistenti (ex-Zucchi e stazione/CIM) altri due nuovi hub per l'interscambio delle linee extraurbane, in particolare per le esigenze del trasporto scolastico".

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO *Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello*		
OSSERVAZIONE **N° 7.58**	**PROTOCOLLO PG N°** 238393 del 28/12/2019	**PROPONENTE** Comitato tempi e Orari
Osservazione/Contenuto sintetico		
Reggio Emilia possiede ancora un importante struttura ferroviaria, si accenna anche al suo riutilizzo come linea tranviaria, ma non si parla dell'efficienza, del decoro e della gradevolezza delle stazioni, che nello stato in cui si trovano ora costituiscono un forte deterrente all'uso del treno. Anche per questo pensiamo che le stime relative ai passeggeri attuali e potenziali non rispecchino per difetto la reale potenzialità del servizio.		
Deduzioni		
Si condivide il principio della rilevanza del decoro e della gradevolezza delle stazioni. Trattasi tuttavia di interventi non di competenza del PUMS in quanto le ferrovie locali sono di proprietà della Regione Emilia Romagna.		
ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche al piano.		

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Linee di forza/tranvie

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.59	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Per quanto riguarda l'implementazione di una rete tranviaria, di cui spesso si parla in città, diverse sono state le considerazioni e possiamo dire che c'è una certa attenzione. Si chiede che i progetti siano fatti oggetto specifico di condivisione e di ragionamento. L'aggiunta forzosa di un'infrastruttura tranviaria su percorsi già molto trafficati (Rivalta-Mancasale) suscita preoccupazione e molte perplessità, mentre la conversione dei tratti urbani di linee ferroviarie altamente impattanti (come la Reggio-Ciano) è giudicata elemento che potrebbe migliorare la vivibilità dei quartieri attualmente attraversati dalla ferrovia.

Deduzioni

Il PUMS prevede due linee di forza del tpl urbano con l'obiettivo di abbattere l'impatto ambientale dei mezzi, soprattutto nel transito in centro storico, e migliorare il comfort dell'utenza.
La riduzione della capacità di traffico autoveicolare sulla linea di forza è una necessità imprescindibile affinché il trasporto pubblico recuperi quote di mobilità e per questo non può essere valutata come 'forzosa'.
Sarà compito del progetto di fattibilità tecnico-economica stabilire tecnologie e tracciati.
I tratti ferroviari urbani non risultano 'altamente impattanti' e, anzi, sono una straordinaria opportunità per implementare i servizi di Tpl anche in raccordo con l'area vasta.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par. 8.1 Linee di forza si aggiunge, a proposito del PFTE (progetto di Fattibilità tecnico Economica) delle linee di forza, la seguente frase:
"Nel PFTE dovranno inoltre essere verificati gli interventi di inserimento di tratte in corsia riservata e di preferenziazione semaforica, funzionali a garantire la regolarità dei transiti e le coincidenze fra le due linee, ponendo attenzione alle eventuali conseguenze di generazione di situazioni di congestione per il traffico veicolare."

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.60	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

LE LIMITAZIONI (P. 87 della RdP). Come fare in modo che le limitazioni dei 30 km/h e delle soste in centro storico siano rispettate?

Deduzioni

Il PUMS deve assumere, come per altri piani ed ogni tipo di regolamentazione e normativa, che le proprie proposte di regolamentazione della circolazione e della sosta siano generalmente rispettate e/o vengano fatte rispettare, demandando agli organi preposti tale attività.
Il PUMS dedica il par. '12.1 Sicurezza stradale e rispetto delle regole' all'obiettivo di incrementare i livello di rispetto delle regole imposte, anche con l'utilizzo sempre più diffuso dei sistemi di controllo automatico.
A tale proposito si evidenzia che recenti disposizioni normative (L. 120/2020 dell'11/09/2020) consentono l'installazione di dispositivi di controllo automatico delle velocità (autovelox) anche sulle strade urbane.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA *Distribuzione urbana delle merci*		
OSSERVAZIONE **N° 7.61**	**PROTOCOLLO PG N°** 238393 del 28/12/2019	**PROPONENTE** Comitato tempi e Orari
Osservazione/Contenuto sintetico		
Il tema della distribuzione urbana delle merci è importante non soltanto per il centro storico, ma anche per i quartieri che lo circondano. Poiché il piano accenna a ipotesi e a studi di fattibilità e quindi a tempistiche di lungo periodo, occorrerebbe pensare anche a provvedimenti nel breve periodo per evitare ad esempio che per approvvigionare esercizi commerciali grossi TIR arrivino fin nelle vie residenziali.		
Deduzioni		
Il PUMS prevede il divieto di accesso alla Città30 per i mezzi commerciali pesanti (salvo deroghe) come indicato alla tabella al par. '5.1 Interventi strategici che caratterizzano lo scenario di Piano e descrizione sintetica', con l'obiettivo di proteggere sia il centro storico che gli altri quartieri residenziali di prima fascia. Per mitigare l'impatto di questa disposizione il Piano prevede sia la realizzazione di un centro di Consolidamento sia lo sviluppo dei servizi di van sharing e di cargo bike (cfr par. '7.4.2 Cargobike e logistica urbana' e '11.2 Servizi di car e van sharing').		
ACCOGLIMENTO	**Non accolta**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche al piano.		

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Distribuzione urbana delle merci

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.62	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Prevedere un Centro Urbano di Consolidamento concepito come una piattaforma nella quale gli operatori logistici possano accedere e scaricare le merci dirette al centro della città e al centro storico che verranno poi consegnate con mezzi possibilmente elettrici al fine di ottenere una riduzione dell'inquinamento sia acustico che dell'aria, sarebbe un ottimo ed auspicabile intervento se la localizzazione fosse esterna alla città, possibilmente in prossimità al punto di arrivo delle merci. Solo in questo modo si determinerebbe un reale vantaggio in termini di riduzione dell'inquinamento.
La zona individuata dal PUMS, tra il parcheggio Foro Boario, area ex mercato ortofrutticolo, ed il quartiere Gardenia, non raggiungerebbe questo obiettivo, poiché i vari operatori logistici arriverebbero a questo Centro Urbano di Consolidamento con mezzi diesel, inquinanti, in gran parte inferiori alla categoria euro 4.
Arriverebbero in una zona che è già considerata centro città, a 700 mt dalla circonvallazione. Non solo non si otterrebbe il vantaggio auspicato, anzi, si verificherebbe una concentrazione di inquinamento dell'aria ed acustico in questa zona già molto penalizzata oltre ad aumentare il carico veicolare su strade fin troppo congestionate, tenuto conto anche della presenza nel perimetro di due scuole: il Liceo Aldo Moro, con 1.700 studenti, e l'Asilo Nido Alice, in Via Pitagora.

Deduzioni

L'ipotesi proposta dal PUMS è di collocare il Centro Urbano di Consolidamento al margine della Città30 (presumibilmente lungo via Cisalpina) in un luogo facilmente raggiungibile sia dalla Tangenziale nord che dal casello autostradale, ma non troppo lontano dal centro storico in modo da permette la distribuzione finale con mezzi di ridotta autonomia e anche con cargo bike.
La collocazione precisa e la fattibilità di questo Centro dovranno essere attentamente valutate in apposito studio sia per quanto riguarda la sostenibilità economica del sistema che per quanto riguarda l'impatto sul traffico nella zona citata, come peraltro previsto al par. '9.5 Distribuzione urbana delle merci'.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 12 – EVOLUZIONI TECNOLOGICHE E CITTÀ SMART

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.63	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Con riferimento alle attività che l'Amministrazione intende mettere in campo nella fase attuativa del Piano per favorire ed accelerare lo sviluppo delle tecnologie ICT, si propone di aggiungere l'utilizzo di tecnologie condivise gratuite a diffusione globale (Google Maps, Waze, ...). Tali servizi recepiscono gratuitamente dalle amministrazioni indicazioni e informazioni, sarebbe quindi utile impostare un canale tra queste applicazioni e i servizi di comunicazione del Comune che già si occupano di erogare informazioni su viabilità, lavori di manutenzione, etc.

Deduzioni

Si condivide l''importanza di una corretta e aggiornata informazione all'utenza che è sottolineata nel PUMS al par. '3.3.1 Obiettivi e strategie generali' e al par. '3.6 Assi di intervento'.
Il PUMS nel par. '11.1 Ruolo delle nuove tecnologie ICT' del PUMS affronta il ruolo importante dell'ICT nell'informazione all'utenza e infatti prevede quanto segue:
•sistemi di informazione sul traffico e i parcheggi, sulle tariffe di road e park pricing, sulle opportunità di interscambio, car pooling, ecc ,
•sistemi "smart" di pagamento delle tariffe.
Si condivide l'importanza di implementare sia tecnologie ed applicazioni specifiche sia applicazioni gratuite esistenti a grande diffusione."

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al par. '11.1 Ruolo delle nuove tecnologie ICT' si aggiunge il punto relativo all'informazione all'utenza come segue:
"sistemi di informazione sul traffico e i parcheggi, sul trasporto pubblico, sulle tariffe di road e park pricing, sulle opportunità di interscambio, car pooling, ecc , utilizzando sia tecnologie ed applicazioni specifiche sia alimentando applicazioni gratuite esistenti a grande diffusione."

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Opere infrastrutturali

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.64	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si afferma che un utilizzo opportuno delle tecnologie potrebbe risultare alternativo ad altri tipi di opere pubbliche.
Si chiede quindi di valutare secondo questa ottica gli interventi previsti a breve. In particolare, sono state prese in considerazione soluzioni alternative alla realizzazione della rotonda tra Viale Umberto I e Via Codro? Poiché l'intervento sarà consistente e tiene conto delle reti tecnologiche sottostanti la pavimentazione, si potrebbe verificare la presenza della fibra ottica e investire in sistemi di regolazione adattiva degli impianti semaforici, che potrebbero rivelarsi più efficienti della rotatoria ai fini della sicurezza di pedoni e ciclisti.

Deduzioni

Si concorda sulla opportunità di valutare tutte le alternative possibili nell'ambito della progettazione di un'opera pubblica, compreso l'utilizzo delle tecnologie disponibili, così come ribadito al par. 11.1 'Ruolo delle nuove tecnologie ICT' della Relazione di Piano. Il livello di dettaglio viene determinato in fase di fattibilità/preliminare dell'opera stessa.
La trasformazione dell'incrocio Umberto I/Codro in rotatoria non è un intervento proposto dal PUMS, ma è inserito nel progetto più complessivo di riqualificazione della Passeggiata settecentesca che collega il palazzo Ducale di Reggio con la Reggia di Rivalta.
Il progetto è già stato approvato ed attualmente è in fase di gara d'appalto. Per la sicurezza di pedoni e ciclisti è prevista la realizzazione di due impianti semaforici a chiamata su viale Umberto I (di fronte alla scuola) e via Codro e di sistemi di rallentamento dei mezzi mediante piattaforme rialzate.
Trattasi pertanto di valutazioni che non attengono al livello strategico del PUMS.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 12 – EVOLUZIONI TECNOLOGICHE E CITTÀ SMART

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.65	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si chiede quante risorse sono previste nei prossimi 5/10 anni per la digitalizzazione delle mappe e, nello specifico quante per quelle relative alle infrastrutture ciclopedonali. Le mappe digitali della città sono obsolete, vecchie e con errori gravi, prive di segnaletica aggiornata.

Deduzioni

Riguardo all'uso delle mappe per desumere informazioni e tragitti, le mappe fornite dagli Enti locali sono state da tempo superate da quelle fornite dai prodotti commerciali (Google Maps, Openstreetmap, ..), che vengono periodicamente aggiornate e corredate, oltre che dalla toponomastica, da altri tipi di informazioni, senza costi per la collettività.
Riguardo all'uso tecnico/progettuale della cartografia, il problema della sua qualità e del suo aggiornamento rimane un tema di forte attenzione dell'amministrazione comunale, anche se non di stretta competenza del PUMS che è un piano di natura strategica.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 12 – EVOLUZIONI TECNOLOGICHE E CITTÀ SMART

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.66	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Quante risorse previste nei prossimi 5/10 anni alla digitalizzazione della navigazione attiva? Stessa domanda per le infrastrutture ciclopedonali. I veicoli connessi, la navigazione automatica GPS può rendere più fluido il traffico, meno congestionato, si possono creare zone ZTL anche temporanee in caso di lavori, manifestazioni, mercati, in modo da evitare il traffico inutile.

Deduzioni

L'uso dei navigatori permette ai singoli automobilisti di ottimizzare il proprio percorso in termini di tempo e/o di costo generalizzato di viaggio, riducendo le probabilità di ingolfamento dei veicoli in un'area o in un nodo congestionato. Si tratta di uno strumento quindi che aiuta a circoscrivere le situazioni di sovraccarico della rete (evitando il dilatarsi abnorme degli accodamenti) ma che non toglie la necessità di procedere con altri interventi infrastrutturali o di regolazione per migliorare le condizioni generali di deflusso.
In relazione alla implementazione della navigazione attiva, trattasi di attività non di competenza specifica dell'amministrazione Comunale. In tale ambito l'Amministrazione può fornire ai soggetti interessati i dati di base in formato elettronico, dati che vengono implementati nell'attività ordinaria dell'Ente. Per tale motivo il PUMS non individua specifiche risorse.
Per quanto riguarda la realizzazione di ZTL temporanee va precisato che la normativa attuale richiede la ripetizione con la segnaletica verticale di ogni disposizione sulla circolazione e sosta e questo non permette una sufficiente elasticità nel programmare in tempo reale nuove regole di accesso, transito o sosta.
Ciò non toglie l'importanza dell'informazione all'utenza sia in programmazione dello spostamento che –in tempo reale- durante lo spostamento stesso; questo aspetto è trattata nel par. '11.1 Ruolo delle nuove tecnologie ITC' del Piano.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 3 – METODO DI COSTRUZIONE DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.67	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Nelle informazioni di supporto al PUMS, soprattutto le piantine, non vengono menzionati chiaramente i punti attrattori, che richiedono mobilità. Non si capisce come si possano sviluppare soluzioni efficienti ed efficaci senza tener conto puntualmente dei vari attrattori di mobilità. Nella metodologia di sviluppo delle soluzioni di mobilità viene considerato un approccio con il Centro Storico come attrattore principale, senza invece considerare, in modo più moderno, attuale, pragmatico, una città policentrica, come è oggi Reggio Emilia (addirittura ci si è dimenticati la Zona Annonaria e le grandi fabbriche Kohler, Max Mara, DANA, ...)

Deduzioni

Per necessità di sintesi nella Relazione di piano non è stata riportata l'analisi dell'assetto urbano e dei principali poli attrattori di mobilità, che è invece contenuta nel par. '4.2.2 L'assetto urbano' della Relazione preliminare di PUMS.
In particolare in quel paragrafo è stata riportata la figura "Distribuzione sul territorio dei principali poli di attrazione di mobilità" con riportati i poli attrattori, suddivisi in 13 tipologie.
Tali attrattori sono stati considerati nell'ambito della elaborazione del PUMS.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.68	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si richiede quali siano le opere urgenti che verranno previste e realizzate entro il 2024. Fornire una lista sintetica.

Deduzioni

I PUMS è tenuto a differenziare, ai sensi della normativa vigente, fra interventi previsti a medio termine (entro 5 anni) e opere previste a lungo termine (entro 10 anni); questa suddivisione è descritta al cap.'5 Configurazione complessiva della proposta definitiva di piano'. A pag 60 vi è il cronoprogramma delle opere previste a 5 e 10 anni dalla data di approvazione del piano.
Si tratta di una previsione a livello di pianificazione, l'effettiva realizzazione di un'opera prevista dal Piano dipende da un'altra serie di fattori quali la definizione degli strumenti di programmazione, l'esecuzione dello studio di fattibilità, la redazione del progetto definitivo/esecutivo, la disponibilità finanziaria,...
Le scadenze indicate dal Piano sono quindi un impegno politico assunto dall'Amministrazione e non un vincolo formale.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 4 – QUADRO DIAGNOSTICO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.69	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

A Reggio c'è un pericoloso inquinamento da congestione per mancata fluidità del traffico veicolare, un uso scorretto, troppo dinamico (arresto/accelerazione), delle diffusissime auto con motorizzazioni Diesel pre-Euro6, che come dimostrano vari studi scientifici, pur essendo una tecnologia efficiente, se utilizzata in città, causa pericolosissime emissioni di PM e NOX.

Deduzioni

Il tema della fluidificazione del traffico veicolare è ben presente sia nelle analisi che nelle proposte del Piano. Le principali azioni riguardano sia il completamento delle tangenziali della città e delle varianti esterne per ridurre la pressione sulle aree urbane e rendere più scorrevole la circolazione, sia la realizzazione della Città30 che ha fra i suoi scopi quello di rendere il traffico più fluido ed omotachico, riducendo i fenomeni di stop&go che concorrono in modo rilevante ai livelli di inquinamento.
Quanto all'inquinamento da veicoli con motori a scoppio, si evidenzia che il rinnovo del parco veicolare è una politica gestita principalmente a scala nazionale/regionale, alla quale l'Amministrazione contribuisce con l'avvenuto recepimento delle indicazioni del PAIR nel PUMS e con i nuovi interventi di risanamento ambientale principalmente con la previsione dell''Ecoesagono' e la correlata limitazione progressiva di accesso ai veicoli più inquinanti.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.70	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Indicare quali sono i passaggi a livello che verranno eliminati, costruendo infrastrutture come sottopassi e ponti. Occorre fare una lista delle priorità infrastrutturali per l'eliminazione dei passaggi a livello.

Deduzioni

Il tema dei passaggi a livello è all'attenzione costante dell'Amministrazione Comune e del PUMS. (v. cap. 8.6 della Relazione di Piano).
Sono stati compiuti studi specifici, studi che verranno regolarmente ripetuti nel tempo, per verificare l'impatto degli stessi sul traffico e individuare gli interventi necessari per minimizzarlo. La realizzazione di sottopassi/sovrappassi, oltre ad essere molto onerosa, non è l'unica alternativa per la soluzione dei problemi in quanto in genere in ambito urbano è molto impattante sulla qualità dei quartieri interessati.
E' possibile, individuare ulteriori tipologie di intervento (allungamento delle banchine esistenti, modifiche agli impianti, ecc…) efficaci anche nel breve termine con costi più sostenibili.
Sono però interventi che vanno valutati e condivisi con la Regione Emilia Romagna, proprietaria delle ferrovie locali, con la quale occorre definire anche le fonti di finanziamento.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Al cap 5.3 della Relazione di Piano modificare l'ultimo punto dell'elenco puntato in:
"Sviluppare progetti di riduzione dell'impatto delle ferrovie in ambito urbano con particolare attenzione ai Passaggi a Livello, (barriere antirumore, nuovi sottopassi veicolari e/o ciclopedonali, …)."

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.71	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Valutare concretamente l'ipotesi di limitare la velocità dell'A1 a 110 km/h, soprattutto nei giorni di allerta inquinamento dell'aria. In Austria abbiamo esempi virtuosi di città che limitano la velocità delle autostrade a 100 km/h per motivi ambientali, riducendo le emissioni velenose dei motori endotermici.

Deduzioni

Si concorda con la misura proposta, in linea con i criteri del Piano di riduzione dell'incidentalità e dell'inquinamento; si tratta però di intervento non di competenza dell'Amministrazione comunale e del PUMS, in quanto infrastruttura gestita da altri Enti.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano**.**

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Linee di forza/tranvie

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.72	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si chiede se sono state considerate delle super linee di trasporto pubblico su gomma, che possano saltare le criticità del Centro, della Circonvallazione e trasportare persone da Rivalta a Mancasale in modo diretto, senza fermate intermedie, anche utilizzando tragitti diversi, in base alla congestione puntuale di quel determinato momento o eventuali trasporti pubblici da e per determinati punti attrattori, grandi fabbriche, stadio, palazzetto dello sport.

Deduzioni

L'analisi dell'utenza del trasporto pubblico indica una netta prevalenza di spostamenti verso il centro, determinata anche dalle difficoltà di accesso all'area e di sosta con l'auto privata.
Il disegno delle 'linee di forza' e dei minibù conferma la priorità data alle relazioni esterno-centro rispetto a quelle esterno-esterno, che risultano di ben minore utenza sia attuale che potenziale.
Quanto ai tempi di percorrenza, l'obiettivo di Piano è quello di velocizzare gli itinerari bus da/per il centro (cfr par. '8.3 Corsie preferenziali e "saltacoda"), in modo da rendere più efficienti i tempi di spostamento in bus anche per le relazioni esterno-esterno.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e 'saltacoda'

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.73	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Nel PUMS non sono menzionate o sono menzionate pochissime nuove corsie preferenziali "SALTAFILA", per i mezzi pubblici, per i taxi. Si chiede di avere una lista delle priorità del PUMS fino al 2024. Le corsie preferenziali saltafila per il TPL su gomma possono renderlo decisamente più competitivo, veloce, rispetto all'uso dell'auto privata.

Deduzioni

Si concorda sull'importanza delle corsie preferenziali per rendere più efficiente il servizio di trasporto pubblico; gli interventi previsti al par. '8.3 Corsie preferenziali e "saltacoda" vanno intesi come una prima ipotesi di corsie preferenziali, per le quali è già possibile prevedere preliminarmente la loro sostenibilità in termini di circolazione veicolare.
Il progetto di fattibilità tecnico-economica delle linee di forza e dei nuovi itinerari minibù e il progetto di revisione del restante servizio di TPL potrà individuare altre tratte di percorso da preferenziare.
Il PUMS è tenuto a differenziare fra interventi previsti a medio termine (entro 5 anni) e opere previste a lungo termine (entro 10 anni); questa suddivisione è descritta al cap.'5 Configurazione complessiva della proposta definitiva di piano', mentre le priorità di realizzazione saranno definite nell'ambito degli strumenti di programmazione dell'Ente.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Al termine del par. 8.3 si aggiunge quanto segue:
"Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del TPL urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l'efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l'impatto sul traffico veicolare".

SEZIONE 12 – EVOLUZIONI TECNOLOGICHE E CITTÀ SMART

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.74	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Semafori digitali, corsie preferenziali e sensi di marcia variabili: si chiede se sono previste queste soluzioni prima del 2024. I sensi di marcia variabili, i semafori intelligenti anche con il controllo della velocità, i semafori coordinati possono ridurre le soste, i tempi di percorrenza e quindi anche l'inquinamento dell'aria e sono già applicate in molte città da oltre 30 anni .

Deduzioni

Si evidenzia che una serie di applicazioni “intelligenti” sono state da tempo realizzate anche a Reggio Emilia, sia per la preferenziazione dei mezzi pubblici (es svolte a sx da v.le dei Mille in viale Umberto I° e in via Cecati) sia per la definizione dei tempi semaforici od il coordinamento degli impianti su diverse intersezioni. Pur condividendo il principio di una loro ulteriore diffusione, principio espresso nel par. 11.1 della Relazione di Piano, si rimarca che il loro utilizzo puntuale e temporale non è oggetto del PUMS in quanto il piano ha valenza strategica, ma è demandato ai singoli progetti di dettaglio.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.75	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Quali sono i piani di Mobilità Sostenibile, nel dettaglio, per il nuovo polo scolastico dello Zanelli a Coviolo e della nuova Mega Arena del Campovolo (durante gli eventi con 100.000 spettatori)? Vi sono nuovi poli attrattori che sembrano non prevedere un piano di Mobilità Sostenibile ed addirittura, sembrano impattare sulla rete viaria principale della città.

Deduzioni

Per quanto riguarda il polo scolastico Zanelli, al par. '8.5 della Relazione di Piano 'Altri interventi e misure per il trasporto collettivo' è stata recepita dal piano la previsione di una nuova fermata-terminal presso il polo scolastico (Zanelli) di via Fratelli Rosselli".
Anche se non specificatamente dettagliata nel PUMS, inoltre la viabilità delle zona di via F.lli Rosselli e all'intorno del polo scolastico Zanelli è stata oggetto di specifici approfondimenti sia in sede elaborazione ed approvazione del PUA Ta-7, sia in sede di progettazione dell'ampliamento del polo scolastico Zanelli e della nuova fermata del TPL.
Per quanto riguarda il polo scolastico di via Makallè, questo è stato considerato come uno dei principali centri attrattori della città (vedi Relazione Preliminare al par. 7.2.5) e di conseguenza è servito da entrambe le Linee di forza previste dal piano e dalle linee di Minibù U e E.
Ulteriori approfondimenti di dettaglio sono demandati ad altri strumenti pianificatori, programmatori e progettuali in quanto il PUMS ha una valenza strategica.
Per quanto riguarda l'Arena Campovolo, questa è stata dimensionata per un massimo di 100 mila spettatori, valore ben inferiore a quelli dei presenti in alcuni maxi concerti che si sono tenuti al Campovolo negli anni passati.
Questo limite dimensionale alla nuova Arena è stato imposto proprio per evitare un afflusso assolutamente anomalo ed ingestibile di partecipanti, soprattutto per quanto riguarda gli arrivi in auto ed il loro stazionamento.
Le misure di gestione del flusso dei partecipanti ai concerti principali (che saranno collocati nel fine settimana e anche limitati nel numero massimo all'anno) sono state studiate nelle fasi di progettazione dell'Arena, con la definizione di provvedimenti temporanei di circolazione e sosta da attuarsi prima e dopo l'evento, per prevenire situazioni di caos e limitare l'impatto sul funzionamento del resto della città.
Relativamente alle giornate di grande afflusso legate a festività particolari o eventi straordinari, come quelle evidenziate, la programmazione dei servizi e dell'informativa all'utenza è attività propriamente gestionale, del quale il PUMS non si occupa in quanto trattasi di piano strategico.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.76	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si considerino i forti impatti ambientali di cementificazione per la nuova costruzione dei nuovi parcheggi scambiatori di Rivalta ed al casello dell'A1 in una città che soffre già di forte cementificazione.

Deduzioni

Il previsto parcheggio di interscambio a Rivalta è indicato simbolicamente nelle figure/tavole di Piano a sud della frazione lungo la SS63; ma la sua collocazione precisa sarà oggetto del progetto di fattibilità tecnico/economica della linea di forza nord-sud alla quale il parcheggio è associato e successivamente individuato in sede di elaborazione degli strumenti di pianificazione urbanistica.
Si concorda che si favorirà la scelta -se fattibile- di collocare il parcheggio su superficie già impermeabilizzata/urbanizzata piuttosto che in area verde.
I parcheggi scambiatori in oggetto sono ritenuti di importanza strategica per l'efficacia della linea di forza nord -sud e della linea G del minibù e la loro collocazione è condizionata dalla definizione dei capolinea delle linee stesse.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par. '9.4 Assetto e regolazione della sosta pubblica' si aggiunge quanto segue:
"Nelle scelte della collocazione e della realizzazione dei nuovi parcheggi scambiatori si presterà particolare attenzione a limitare l'uso di suolo verde o agricolo, ricercando prioritariamente il riuso di aree già urbanizzate/antropizzate, oppure prevedendo nel progetto dei nuovi parcheggi gli opportuni interventi di compensazione ambientale.

SEZIONE 3 – METODO DI COSTRUZIONE DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.77	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Se esistono delle priorità, come sono state definite? In base all'urgenza, alla capacità di incidere sulla situazione o a seconda della disponibilità di risorse finanziarie? Elencando le azioni da compiere senza definirne i tempi di realizzazione si rischia di compromettere i risultati attesi e comunque di rendere aleatoria qualsiasi previsione.
In questo senso, il confronto tra i TRE scenari appare sicuramente falsato dall'incertezza sulla loro completa realizzazione. Credo sia necessario concepire e programmare un numero minimo di interventi essenziali e dagli effetti relativamente rapidi (due/tre anni?) per arrestare il progressivo deterioramento ambientale e ridurre fisicamente la presenza di auto in circolazione. Un esempio potrebbe essere quello delle piste ciclabili, infatti mentre le esistenti sono spesso in pessime condizioni si continua a spendere per farne delle nuove.

Deduzioni

Il lavoro di redazione del PUMS ha comportato una serie di attività per la definizione delle priorità di intervento; queste attività sono state sinteticamente le seguenti:

- l'analisi del precedente PUM del 2008 e del grado di attuazione degli interventi previsti da tale piano (cfr par. 2.2);
- l'esecuzione ed analisi di indagini sul traffico veicolare, sui flussi ciclabili e sull'utenza dei servizi di trasporto pubblico (cfr par. 3.1 e 3.2);
- l'applicazione di un modello di simulazione del traffico veicolare (cfr Appendice A2.1);
- l'ascolto delle segnalazioni e proposte dei cittadini nell'ambito delle sedute pubbliche di accompagnamento del PUMS (cfr par. 3.5).

Rimane la responsabilità dell'Amministrazione e del gruppo di progettazione del Piano nel lavoro di sintesi tecnico/politica di questo materiale per giungere a quanto selezionato nella Relazione di Piano. Quanto agli interventi previsti dal PUMS, così come previsto dal decreto 4 agosto 2017, questi si differenziano per i tempi previsti/proposti di realizzazione:

- Nel medio termine (entro 5 anni dall'approvazione del Piano;
- Nel lungo termine (entro 10 anni dall'approvazione del Piano).

A questa articolazione temporale l'Amm.ne ha ritenuto opportuno aggiungere uno scenario "Oltre l'orizzonte decennale di attuazione del Piano" per la trattazione di tematiche risolubili solo nel lungo periodo in relazione alle capacità di spesa dell'Ente, alla necessità di concertazione con altri soggetti, ecc...
E' certo che l'efficacia di un assetto complessivo delle reti e dei servizi di trasporto è condizionata dalla completa realizzazione degli interventi previsti.
Peraltro il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica e la completa realizzazione degli interventi é demandata ai successivi strumenti previsti dalla legge di programmazione, di finanziamento, di pianificazione territoriale, ecc... dell'Ente.
Infatti nel par. '6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano' è scritto: "Tali valutazioni non hanno ruolo programmatorio o di stanziamento e ripartizione di fondi, ma hanno solo lo scopo di individuare un costo complessivo di riferimento dell'azione del Piano e il relativo impegno necessario".
Altra questione –che non si intende sottovalutare- è quella dei costi di esercizio dei servizi e di manutenzione delle reti (in particolare delle strade e dei percorsi ciclabili), che ovviamente condizionano fortemente il funzionamento dell'intero sistema della mobilità urbana. Il regolare svolgimento di queste attività correnti di esercizio e manutenzione è condizione necessaria per il raggiungimento degli obiettivi di Piano, ma non attiene alle competenze del piano stesso.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 1 – RAPPORTI CON L'ALTRA PIANIFICAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.78	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Nel PUMS non è stata inserita la coordinata dei tempi-orari delle persone, delle donne in particolare 'Il piano tempi-orari della città delle persone'. Quando nasce un bambino, la vita si complica. I tempi di vita e lavoro subiscono cambiamenti epocali. le esigenze famigliari spesso inducono molte donne a lasciare il lavoro. Nei primissimi anni di età, una buona flessibilità è data dalle strutture Nidi e SCI, con l'età della Scuola Primaria e Secondaria di I Grado, iniziano le acrobazie.
I servizi di trasporto pubblico per le scuole esistono nelle frazioni, mentre in città si è parlato molto di condivisioni sostenibili degli itinerari (bici bus o pedibus) che però sono di fatto assai rari e non garantiti per tutte le scuole. Allo stesso modo la maggior parte di utenti che frequentano centri sportivi (lo sport, l'attività fisica è un asse formativo riconosciuto) non può raggiungerli in autonomia e sicurezza fino ad una certa età. E così avviene la metamorfosi in "mamma-tassista", che per conciliare tempi di vita e di lavoro e attività dei figli si ritrova a inquinare e affollare parcheggi in via Melato o Assalini (che dedicate alla salute farebbero a meno del viavai di auto) oppure incolonnata in circonvallazione. Il Comune di Viano ha un pulmino che accompagna alla piscina di Reggio i bambini, con un educatore a bordo che li gestisce anche negli spogliatoi. A Reggio, promuovere linee dedicate condivise semplificherebbe notevolmente itinerari e conciliazione tempi-orari.

Deduzioni

La questione evidenziata è ben presente ma attiene alla sfera più complessiva dei tempi e orari della città, quindi non afferibile al solo tema della mobilità.
Le esigenze rappresentate in una città delle dimensioni di Reggio Emilia risultano così variegate sia nelle destinazioni che nelle tempistiche da non poter essere individuate e risolte in maniera efficace e sostenibile da un sistema di trasporto organizzato dal pubblico.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.79	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Le centraline forniscono dati allarmanti sulle concentrazioni di inquinanti, in particolare in viale Timavo. Si ritiene vada inserito un vero e proprio "piano di emergenza" all'interno del PUMS. Se compito del PUMS è definire strategie e pianificazioni per i prossimi 10 anni, un elemento con cui di sicuro dovremo fare i conti quotidianamente sono i dati rilevati dalle centraline. PM 10, PM 2,5, NOx d'inverno, Ozono d'estate, minacciano la salute dei 170.000 abitanti della città. E' dunque un dovere dell'Amministrazione declinare e definire tutti i provvedimenti utili a affrontare i periodi più tossici.

Deduzioni

La programmazione delle disposizione nelle giornate di emergenza ambientale è di competenza del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) predisposto dalla Regione Emilia Romagna.
La finalità principale del PAIR è quello della tutela della qualità dell'aria e quindi il piano si pone degli obiettivi specifici di riduzione degli inquinanti presenti nell'atmosfera.
Per raggiungere detti valore obiettivo, il PAIR prevede una serie di misure che in larga parte incidono e ed interessano il tema della mobilità, per cui il PAIR demanda al PUMS alcune misure da realizzarsi entro un certo termine. Il PUMS approfondisce queste indicazioni declinandole nello scenario di piano, così come descritto nel par. 4.2 e 4.3 della Relazione Preliminare.
Per quanto riguarda specificatamente le misure emergenziali esse sono adottate con appositi provvedimenti in conformità alle disposizioni regionali e agli accordi di bacino.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.80	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Qualità della vita quartiere via Filzi.
E' possibile, note le linee del PUMS, immaginare come cambierà ciò che vediamo appena usciamo dalla porta di casa, nel nostro quartiere e anche in città? Come sono state lette le segnalazioni giunte da comitati, associazioni, singoli cittadini nella stesura di tale documento? Negli anni il comitato Filzi ha spesso segnalato l'utilizzo 'anti-pum' della Via (come by-pass della circonvallazione), le code e lo smog che quotidianamente si respira sia per l'ingresso alle scuole, sia per l'utilizzo dei parcheggi da parte di chi si reca in centro (al mercoledì i residenti non riescono a parcheggiare al pomeriggio).
Inoltre quando ci sono eventi al Palasport (basket o altro) la via si riempie ulteriormente. Si tratta quindi di esempi concreti relativamente a: viabilità quotidiana di attraversamento, gestione mobilità scolastica (Scuola Media Fermi, plesso Viale Trento Trieste, asilo Michelangelo con problemi analoghi in Via Michelangelo), gestione della mobilità in corrispondenza di aggregazioni di massa. Queste circostanze resteranno senza misure che le interpretino risolvendone disagi e, soprattutto, impatto ambientale?

Deduzioni

Nella Relazione Preliminare di PUMS al par. '4.2.2 'L'assetto urbano ' la zona descritta è individuata fra quelle a più alta concentrazione dei poli di attrazione e a maggiore di squilibrio domanda/offerta.
Inoltre le condizioni di criticità della mobilità sono determinate dalla presenza dei vicini istituti scolastici e dall'utilizzo di tale viale per l'accesso al terminal della ex-Zucchi (terminal il cui ruolo strategico nell'assetto del tpl urbano è confermato dal Piano.
Premesso che la riduzione del traffico veicolare è un obiettivo generale del Piano, per questa zona il PUMS prevede specifiche strategie ed azioni migliorative della qualità complessiva dell'area:

- l'inclusione del quartiere nella Città30, che prevede la regolazione della sosta e una velocità ridotta ai 30 km/h, con molteplici effetti di risanamento ambientale e sicurezza stradale
- la riqualificazione di viale Regina Elena- F.lli Manfredi con un progetto descritto al par. '9.6.2 denominato "Tappeto arancione"', finalizzato a qualificare la percorribilità di questo asse.

Inoltre per quanto riguarda gli impatti ambientali, lo scenario di piano è stato oggetto di una valutazione approfondita, dettagliatamente descritta nel Rapporto Ambientale di VAS e VINCA ed è stata stimata la riduzione degli stessi rispetto allo stato di fatto al 2018.
Nella fascia territoriale intermedia, che corrisponde alla prevista Città30 e, approssimativamente, ai quartieri individuati nell'osservazione, le emissioni di NOx avranno una riduzione del 38%, gli NO2 del 43%, il PM 2,5 del 45% e il PM 10 del 36% con un importante beneficio per la qualità dell'aria.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.81	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Ci sono elementi fortemente impattanti la viabilità nell'"idea di città" del programma del Sindaco e della formazione di governo. Come non pensare alla pianificazione della mobilità in occasione dei frequenti grandi eventi annunciati per l'Arena spettacoli del Campovolo? Quando i "grandi eventi" sono occasionali, si fanno piani sporadici. Quando invece si costruiscono infrastrutture di grande portata, occorre sicuramente una pianificazione dettagliata e anche una stima di costi dell'impatto dei grandi eventi.
Occorre anche pensare al costo in termini di ore della Polizia Municipale spese per tale viabilità, ore che poi vengono a mancare per le altre attività. E così per tutte le altre correlazioni.

Deduzioni

L'Arena Campovolo è stata dimensionata per un massimo di 100 mila spettatori, valore ben inferiore a quelli dei presenti in alcuni maxi concerti che si sono tenuti al Campovolo negli anni passati.
Questo limite dimensionale alla nuova Arena è stato imposto proprio per evitare un afflusso assolutamente anomalo ed ingestibile di partecipanti, soprattutto per quanto riguarda gli arrivi in auto ed il loro stazionamento.
Le misure di gestione del flusso dei partecipanti ai concerti principali (che saranno collocati nel fine settimana e anche limitati nel numero massimo all'anno) sono state studiate nelle fasi di progettazione dell'Arena, con la definizione di provvedimenti temporanei di circolazione e sosta da attuarsi prima e dopo l'evento, per prevenire situazioni di caos e limitare l'impatto sul funzionamento del resto della città.
Per quanto riguarda giornate di grande afflusso legate a festività particolari o eventi straordinari, come quelli evidenziati, la programmazione dei servizi e dell'informativa all'utenza è attività propriamente gestionale, del quale il PUMS non si occupa in quanto piano strategico.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 12 – EVOLUZIONI TECNOLOGICHE E CITTÀ SMART

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.82	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Nel PUMS si dichiara un'attenzione alle tecnologie smart e alla logica smartcity. Rispetto alla situazione globale e alle esperienze diffuse in Italia/Europa/Mondo, si chiede qual è lo stato dell'arte. Spesso i nostri contributors segnalano lo scarso aggiornamento di Waze e di altri navigatori. Sapendo che Waze si relaziona gratuitamente con le Amministrazioni, sapendo che è molto diffuso e può aiutare a evitare percorsi non previsti dai piani di mobilità o da misure antismog o anche da provvedimenti occasionali e limitazioni della velocità, perchè non si pensa di stabilire questa connessione? Altro elemento delle smart city è la presenza di software che interpretano in tempo reale dati che provengono da reti di sensori, adeguando ad esempio i semafori al traffico e all'utenza (a Torino i semafori diventano verdi per i mezzi pubblici ad esempio).

Deduzioni

Si condivide l''importanza di una corretta e aggiornata informazione all'utenza che è sottolineata nel PUMS al par. '3.3.1 Obiettivi e strategie generali' e al par. '3.6 Assi di intervento'.
Il PUMS nel par. '11.1 Ruolo delle nuove tecnologie ICT' del PUMS affronta il ruolo importante dell'ICT nell'informazione all'utenza e infatti prevede quanto segue:

- sistemi di informazione sul traffico e i parcheggi, sulle tariffe di road e park pricing, sulle opportunità di interscambio, car pooling, ecc ,
- sistemi "smart" di pagamento delle tariffe.

Si condivide l'importanza di implementare sia tecnologie ed applicazioni specifiche sia applicazioni gratuite esistenti a grande diffusione."
Per quanto riguarda l'utilizzo di software che interpretano in tempo reale dati che provengono da reti di sensori, si precisa che già attualmente se ne dispone sia per la preferenziazione dei mezzi pubblici (es svolte a sx da v.le dei Mille in viale Umberto I° e in via Cecati) sia per i tempi semaforici in diverse intersezioni.
Si integra il principio espresso nel par. 11.1.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Al par. '11.1 Ruolo delle nuove tecnologie ICT' si aggiunge il punto relativo all'informazione all'utenza come segue:
"sistemi di informazione sul traffico e i parcheggi, sul trasporto pubblico, sulle tariffe di road e park pricing, sulle opportunità di interscambio, car pooling, ecc , utilizzando sia tecnologie ed applicazioni specifiche sia alimentando applicazioni gratuite esistenti a grande diffusione."

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.83	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Nel PUMS sono previste forti limitazioni di velocità e traffico, e controllo delle motorizzazioni. Oltre il PUMS assistiamo a frequenti e quotidiani comportamenti sanzionabili ma che non vengono multati. Ci si chiede come garantire l'efficacia e i risultati delle misure adottate. Dalle auto su marciapiedi e piste ciclabili all'uscita dalla scuole, ai veicoli che accelerano in zone 30, la sensazione e anche il riscontro è che la Polizia Municipale non possa, per quantità di richieste e compiti, riuscire a garantire il rispetto delle regole.

Deduzioni

Il PUMS deve assumere, come per altri piani ed ogni tipo di regolamentazione e normativa, che le proprie proposte di regolamentazione della circolazione e della sosta siano generalmente rispettate e/o vengano fatte rispettare, demandando agli organi preposti tale attività.
Il PUMS dedica il par. '12.1 Sicurezza stradale e rispetto delle regole' all'obiettivo di incrementare i livello di rispetto delle regole imposte, anche con l'utilizzo sempre più diffuso dei sistemi di controllo automatico.
A tale proposito si evidenzia che recenti disposizioni normative (L. 120/2020 dell'11/09/2020) consentono il controllo automatico (autovelox) anche su strade urbane.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 12 – EVOLUZIONI TECNOLOGICHE E CITTÀ SMART

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.84	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Riguardo alla Sharing Mobllity si chiede se sono previsti dei piani regionali per i mezzi di sharing, ad esempio nuove piattaforme di bike-sharing, carsharing che adottino le stesse APP in tutta la Regione. Al riguardo si ritiene che la Regione ER stia diventando sempre più un'unica Megalopoli, ma con servizi di Trasporto Pubblico Locale e servizi di Sharing frammentati e disuniformi.

Deduzioni

La posizione espressa è condivisa ma la questione della uniformità a scala regionale dei servizi di trasporto e di sharing e delle relative interfaccia utente va demandata alla Regione Emilia Romagna e al PRIT2025, in quanto soggetto competente alla scala territoriale regionale.
L'Amministrazione Comunale cercherà in tale ambito sinergie/progettazioni comuni con la Regione.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.85	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si chiede quali studi di marketing e statistiche dei trasporti applicati alle ferrovie locali siano stati fatti, corrispondenti alla reattività del rapporto investimento/aumento corse/transizione dall'auto alla ferrovia locale in quanto dal PUMS appare evidente la poca conoscenza della vera attrattività di un servizio ferroviario locale. Un esempio virtuoso è quello della Ferrovia Merano Malles, che fa corrispondere direttamente, al miglioramento del servizio l'aumento forte dei passeggeri.

Deduzioni

Trattandosi di un servizio (quello ferroviario) di competenza regionale, il PUMS non può che demandare la questione alla Regione Emilia Romagna e al PRIT 2025 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti).
Il PUMS si limita ad indicare una serie di possibili interventi che potrebbero incrementare l'utenza delle linee "provinciali"; sicuramente si condivide l'indicazione di monitorare l'andamento dell'utenza per verificare l'efficacia degli interventi realizzati.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.86	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si è pensato alla "cura" delle stazioni e delle fermate di treni (e trasporto pubblico) per aumentarne l'utilizzo? Reggio Emilia possiede ancora un importante struttura ferroviaria, nel PUMS si accenna al suo riutilizzo come linea tramviaria, ma non si parla del decoro e della gradevolezza delle stazioni, che nello stato in cui si trovano ora costituiscono un forte deterrente all'uso del treno. Anche per questo ritengo che le stime relative ai passeggeri attuali e potenziali non rispecchino per difetto la reale potenzialità del servizio.

Deduzioni

Si condivide il principio della rilevanza del decoro e della gradevolezza delle stazioni.
Trattasi tuttavia di interventi non di competenza del PUMS in quanto le ferrovie locali sono di proprietà della Regione Emilia Romagna.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.87	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si richiede perchè il PUMS non preveda tappe intermedie con obbligo di risultato in modo che lo stesso non sia solo un elenco di promesse e speranze. Uno "scadenzario" permetterebbe di prevedere con un certo anticipo la riuscita dell'intero Piano, per non trovarsi tra dieci anni a dichiararlo fallito, come purtroppo sta accadendo ora per il PUM2008.

Deduzioni

Le Linee Guida ministeriali sono richiamate quale riferimento normativo nel par. '2.1.2 Linee di indirizzo nazionali e la normativa a supporto della Relazione di Piano'.
In dettaglio nel par. 2.1.2 è scritto quanto segue:
"Il DM 233/2017 prevede che le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con oltre 100.000 abitanti dovranno predisporre entro 2 anni i nuovi Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, fatti salvi gli atti adottati finora. I PUMS dovranno fondarsi su un orizzonte temporale di 10 anni, e verranno aggiornati con una cadenza almeno quinquennale. Inoltre, ogni 2 anni gli Enti dovranno procedere al monitoraggio degli obiettivi previsti dai Piani per valutare i risultati effettivamente ottenuti."
Queste scadenze sono state riconosciute pienamente dal Piano, con particolare riferimento al monitoraggio, per il quale è espressamente esplicitato che le verifiche periodiche potrebbero avere cadenza annuale o biennale (v. par. 13.2).
Per quanto riguarda il PUM2008 nella Relazione preliminare di Piano è inserito il cap. '3 Stato di attuazione del PUM2008' che traccia un bilancio molto preciso dello stato di attuazione e degli impatti del PUM2008; tale bilancio è molto articolato con buoni risultati (ciclabilità, incidentalità, inquinamento, ..) e altri non raggiunti, in parte o in toto, (mancata revisione/sviluppo dei servizi tpl), con un esito di sintesi complessivamente positivo.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.88	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Il PUMS, parlando di promozione e sviluppo della ciclabilità, non pianifica nel dettaglio la manutenzione e la cura delle piste ciclabili esistenti. In molti notano piste ciclabili poco attraenti, nel PUMS non c'è accenno alla riqualificazione della rete esistente. Ad esempio: sul Lungo Crostolo, dalla Via Emilia verso la Zona Annonaria la pista è buia, con cassonetti ingombranti. Considerato il porta a porta, considerato che da quel lato della strada non abita nessuno, considerato che di fronte c'è una stazione di rifornimento dismessa, si potrebbe con poco sforzo riorganizzare quel punto, peraltro strategico per l'utenza ciclabile diretta verso Zona Annonaria, Liceo Moro e altre direzioni.

Deduzioni

Le attività di manutenzione ordinaria delle reti (in particolare delle strade e dei percorsi ciclabili) condizionano fortemente il funzionamento dell'intero sistema della mobilità urbana. Il regolare svolgimento di queste attività correnti è condizione necessaria per il raggiungimento degli obiettivi di Piano. La loro programmazione non attiene però alle competenze del piano, che ha una valenza strategica.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Informazioni all'utenza, tariffazione e sistemi di pagamento

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.89	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Sul TPL molte riflessioni, a partire dalle tante criticità avvertite e segnalate. Spesso alcuni dettagli indicano anche livelli di scarsa attenzione, ad esempio la mappa ACI (d'epoca) appesa da tempo immemore e mai aggiornata nella sede dell'Ausl di Viale Monte San Michele. Quando è iniziato l'anno scolastico, per molti genitori è stata un'impresa individuare il corretto orario dell'autolinea (a Codemondo l'hanno aggiornato alla fermata la settimana dopo l'inizio dell'anno scolastico). Alcune linee si sdoppiano in cloni o semi-cloni per le quali la numerazione sull'autobus non corrisponde a quella sulle App (ad esempio il 4 ha diversi percorsi, 4+ ma sulla app l'utente legge altri codici).

Deduzioni

Si condivide l'importanza di una corretta e aggiornata informazione all'utenza che è sottolineata nel PUMS al par. '3.3.1 Obiettivi e strategie generali' e al par. '3.6 Assi di intervento'.
Gli aspetti evidenziati sono di natura gestionale, pertanto non di competenza del PUMS che ha una valenza strategica.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.90	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Avoid-Shift-Improve: il ruolo dell'Amministrazione nella riduzione del bisogno di spostamento. Il mobility management lavora molto su multimodalità, car pooling, telelavoro, smartworking. Quante auto con un solo passeggero a bordo? Come favorire la cultura del minimo spostamento?

Deduzioni

La diffusione della cultura del minimo spostamento è stata trattata dall'Amministrazione attraverso la promozione di vari strumenti (mobility management, multimodalità, car pooling) sui quali si è lavorato anche negli anni passati e che trovano conferma nel PUMS (cfr in particolare quanto scritto al par. '11.1 Ruolo delle nuove tecnologie ICT' e cap. 12 "Progetti ed idee per nuovi comportamenti").
Inoltre l'emergenza post-Covid ha portato a nuove possibilità di "manovra" per ridurre le quantità complessive di spostamento, con la diffusione dello smartworking e del telelavoro in particolare per molti settori di lavoro intellettuale.
Si concorda sulla opportunità di rafforzare quest'ultima modalità (telelavoro e smartworking) per ridurre il più possibile la necessità di spostarsi.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Aggiungere al par. 11.1 quanto segue:
"Anche la diffusione del telelavoro e dello smartworking, soprattutto in molti settori di lavoro intellettuale, permetterà di ridurre la quantità complessiva di spostamenti in ambito urbano; ciò consentirà in particolare di ridurre i volumi di traffico e utenza negli orari di punta della domanda, con evidenti effetti positivi in termini di riduzione della congestione e dell'inquinamento."

SEZIONE 3 – METODO DI COSTRUZIONE DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.91	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Come si sono individuati i principali attrattori di mobilità della città? E' compatibile lo scenario ipotizzato con un nodo come quello dello Zanelli? Ci sono diverse situazioni in città dove appaiono contraddizioni dovute a pianificazioni incomplete o soluzioni generate da contingenze. Come armonizzare la pianificazione urbanistica, le funzioni diverse della città e soprattutto la mobilità in tali situazioni?

Deduzioni

Per necessità di sintesi nella Relazione di piano non è stata riportata l'analisi dell'assetto urbano e dei principali poli attrattori di mobilità, che è invece contenuta nel par. '4.2.2 L'assetto urbano' della Relazione preliminare di PUMS.
In particolare in quel paragrafo è stata riportata la figura "Distribuzione sul territorio dei principali poli di attrazione di mobilità" con riportati i poli attrattori, suddivisi in 13 tipologie.
Oltre alla distribuzione dei poli principali attrattori, sono state analizzate le zone di maggiore domanda sia per il tpl che per la sosta.
Anche se non specificatamente dettagliata nel PUMS, nello specifico, la viabilità delle zona di via F.lli Rosselli e all'intorno del polo scolastico Zanelli è stata oggetto di approfondimenti sia in sede elaborazione ed approvazione del PUA Ta-7, sia in sede di progettazione dell'ampliamento del polo scolastico Zanelli e della nuova fermata del TPL.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 12 – EVOLUZIONI TECNOLOGICHE E CITTÀ SMART

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.92	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Se e come si considera di gestire e consigliare delle APP di CAR-POOLING, in relazione soprattutto al controllo e gestione delle identità e della sicurezza delle persone, soprattutto le più deboli, bambini ed anziani, per le quali sarebbe difficile rivolgersi a questi servizi con sufficienti garanzie.

Deduzioni

La predisposizione delle APP relative ad un servizio di sharing- mobility attiene alle prerogative del soggetto gestore, in genere di natura privata.
L'Amministrazione non può svolgere un compito di garanzia di affidabilità e sicurezza su un servizio di trasporto svolto da privati, almeno allo stato attuale della normativa.
Qualora il servizio fosse attivato con un'iniziativa dell'Amministrazione Comunale tali garanzie dovrebbero essere richieste dal committente ed assolte dal gestore stesso.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 14 – VARIE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.93	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si richiede se è stata affrontata la tutela della biodiversità nello studio delle infrastrutture da realizzare. L'Emilia soffre di una gravissima crisi del sistema ecologico, in particolare di una drastica compromissione della biodiversità, mi sembra che per le nuove e vecchie infrastrutture non si presti la dovuta attenzione alla fauna e alla flora, anche semplicemente evitando la creazione di barriere fisiche invalicabili per non ostacolare gli indispensabili spostamenti degli animali. Vorrei sapere se la questione è stata oggetto di discussione e approfondimento.

Deduzioni

La tutela della biodiversità in rapporto alle nuove infrastrutture previste dal PUMS è trattata nel documento parte integrante del Piano “Rapporto ambientale di VAS e VINCA”, e più precisamente ai par. ‘4.4. Flora, fauna e biodiversità’, ‘10.5. Biodiversità: Rete Ecologica Regionale e Rete Natura 2000’ e 10.9 “VINCA - Valutazione d’incidenza ambientale.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Opere infrastrutturali

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.94	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Qual è la lista delle opere, delle infrastrutture, previste nel PUM 2008 che non sono state realizzate e che sono state tolte dal PUMS 2018, perchè? Quali invece quelle ancora previste e/o programmate, con quali tempistiche? Nel PUMS si fa menzione che il PUM non è stato completato.

Deduzioni

Il nuovo PUMS è stato redatto in piena "continuità" con il PUM2008, tenendo conto dell'evoluzione in questi anni della città e della mobilità urbana.
Il riepilogo di quanto previsto dal PUM2008 e dello stato di attuazione degli interventi previsti da tale piano è riportato nel Rapporto preliminare di Piano al cap. '3 Stato di attuazione del PUM 2008'.
Per quanto riguarda le motivazioni della non completa attuazione del PUM2008 si richiamano le motivazioni espresse nella Relazione di Piano al cap. 2 pag. 6.
I principali progetti previsti dal PUM2008 e non ancora attuati, sono stati ripresi dal nuovo PUMS.
Alcuni di essi, tra cui le varianti di Cella/Cadè, di Masone e la tratta interna al comune del nuovo collegamento tra la pedemontana e la variante di Canali, pur confermati, sono stati, per i tempi di progettazione/finanziamento e per aspetti di competenza/scala territoriale, ritenuti da collocarsi "oltre l'orizzonte di competenza del Piano" (cfr par. 5.3).

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 2 – RIFERIMENTI NORMATIVI E CULTURALI

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.95	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Quanto c'è di tecnico e quanto di politico nel PUMS? Nelle relazioni si legge un'ibridazione tra dati, studi tecnici e aspetti strategici appartenenti più a una visione politica. Un racconto di come sono andate le cose.

Deduzioni

Così come definito in premessa dell'allegato 1 del DM 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, ai sensi dell'art. 3, c. 7, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2106 n. 257": "il PUMS e' uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilita' urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilita' e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali".
Pertanto il PUMS (come altri piani) è esito di una scelta politica dell'Amministrazione sui temi della mobilità, supportata da analisi quantitative ed altri strumenti tecnici.
Trattasi di considerazioni non pertinenti ai contenuti del PUMS.

ACCOGLIMENTO	Non pertinente

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Flotta e alimentazione

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 7.96	238393 del 28/12/2019	Comitato tempi e Orari

Osservazione/Contenuto sintetico

Si chiede quando si prevede la conversione totale dei mezzi di trasporto pubblico da combustione a non a combustione, in particolare quanti mezzi si prevede di sostituire entro 5 anni e quanti entro 10 anni. Si ricorda che il metano è un potente gas serra quindi climalterante anche 30 volte superiore alla CO2.

Deduzioni

Sulla diffusione dei mezzi elettrici nel parco circolante in città il PUMS prevede un intervento molto incisivo con il vincolo di accesso all'Ecoesagono (allargato all'intero centro storico) ai soli mezzi LEV-ZEV, compresi i mezzi che effettuano il servizio di trasporto pubblico.
Quindi le linee minibù e le previste linee di forza del tpl urbano dovranno essere esercite con mezzi elettrici e/o tranviari.Il PUMS (cfr par. '6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano') prevede il passaggio a mezzi elettrici e/o tranviari per le seguenti linee di trasporto pubblico urbano:

- entro 5 anni per la linea di forza/tranvia nord-sud e delle 4 linee minibù,
- entro 10 anni per la linea di forza est-ovest .

La valutazione di impatto ambientale dei mezzi si svolge considerando il CO2 come gli altri inquinanti emessi (gas e polveri) e i motori a metano presentano complessivamente delle prestazioni ambientali migliori rispetto ai motori a gasolio.
Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile, si pone l'obiettivo dell'abbattimento delle emissioni e dell'uso dei carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo in tempi rapidi del parco veicolare circolante verso motorizzazioni più sostenibili, e di conseguenza per il resto della flotta anche verso motorizzazioni alimentate a metano, consentendo di ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA Città30		
OSSERVAZIONE **N° 7.97**	**PROTOCOLLO PG N°** 238393 del 28/12/2019	**PROPONENTE** Comitato tempi e Orari
Osservazione/Contenuto sintetico		
Si chiede quando verrà realizzata la Zona 30 in Viale Regina Elena.		
Deduzioni		
La realizzazione della Città30, che include al suo interno viale Regina Elena, è previsto entro i primi 5 anni di attuazione del PUMS (cfr. par. 6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano).		
ACCOGLIMENTO	**Accolta**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche al piano.		

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.1	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

In relazione alle problematiche di inquinamento acustico e atmosferico in zona Gardenia dalla ferrovia locale RE-Ciano determinate dalla tipologia di alimentazione dei treni e dei veicoli fermi al passaggio a livello, si auspica che le ferrovie locali, come evidenzia il PUMS, essendo considerate un patrimonio, vengano non solo conservate ma anche adeguatamente valorizzate.

Deduzioni

Il ragionamento è condiviso: il PUMS si occupa estesamente del rilancio delle tre linee ferrovie provinciali e nel contempo della riduzione dell'impatto ambientale del transito dei convogli (cfr in particolare i par. 4.3, 5.1 e 5.3).
Uno degli interventi ritenuti prioritari è la elettrificazione di tutte e tre le linee, interventi già finanziati dalla regione ed in fase di realizzazione, con notevole riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dai treni.
Trattasi però di interventi di competenza della Regione Emilia Romagna, in quanto proprietario della rete delle ferrovie locali, e quindi non di competenza del PUMS.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.2	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

In relazione alle problematiche di inquinamento acustico e atmosferico in zona Gardenia dalla ferrovia locale RE-Ciano determinate dalla tipologia di alimentazione dei treni e dei veicoli fermi al passaggio a livello, si auspica che le ferrovie locali vengano al più presto elettrificate, ed è urgente che questo avvenga in tempi rapidi anche per la Reggio-Ciano.

Deduzioni

Il ragionamento è condiviso: il PUMS si occupa estesamente del rilancio delle tre linee ferrovie provinciali e nel contempo della riduzione dell'impatto ambientale del transito dei convogli (cfr in particolare i par. 4.3, 5.1 e 5.3).
Uno degli interventi ritenuti prioritari è la elettrificazione di tutte e tre le linee, interventi già finanziati dalla regione ed in fase di realizzazione, con notevole riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dai treni.
Trattasi però di interventi di competenza della Regione Emilia Romagna, in quanto proprietaria della rete delle ferrovie locali, e quindi non di competenza del PUMS.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.3	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si auspica che siano ottimizzati i tempi di apertura e chiusura dei passaggi a livello delle ferrovie locali.

Deduzioni

Il tema posto in osservazione è trattato al par. '8.6 Riqualificazione del servizio ferroviario provinciale', in cui si evidenzia l'interesse dell'amministrazione all'approfondimento con specifici studi.
Il recente "Studio di pre-fattibilita' per verificare la possibilità di ottimizzare i tempi di funzionamento dei passaggi a livello in via Emilia all'Ospizio, via Papa Giovanni XXIII e via Emilia all'Angelo" commissionato dal Comune di Reggio Emilia, evidenzia i margini ridotti di riduzione dei tempi di chiusura dei passaggi a livello (p.l.).
Tali riduzioni (come evidenziato al par. 8.6 Riqualificazione del servizio ferroviario provinciale) sono legate a tre possibili interventi:

- L'elettrificazione delle linee locali con il miglioramento delle prestazioni cinematiche dei convogli;
- Il raddoppio delle banchine di fermata nelle stazioni in vicinanza dei p.l.;
- La risoluzione infrastrutturale del conflitto fra ferrovia e strada con la realizzazione di sovra/sottopassi veicolari.

Trattasi però di interventi di competenza della Regione Emilia Romagna, in quanto soggetto proprietario, su cui l'amministrazione comunale può solo avere un ruolo propositivo, e comunque normati dallo stato (USTIF) dal punto di vista della gestione della sicurezza.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.4	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

In relazione alle problematiche di inquinamento acustico e atmosferico in zona Gardenia dalla ferrovia locale RE-Ciano determinate dalla tipologia di alimentazione dei treni e dei veicoli fermi al passaggio a livello, si auspica che siano posti opportuni cartelli segnaletici di divieto di tenere i motori accesi a barriere abbassate (valido anche per i mezzi pubblici che non rispettano nemmeno il periodo di emergenza smog) sia in prossimità delle barriere che ad una opportuna distanza da esse (50/100 mt) e che venga definita una chiara normativa che regoli lo spegnimento dei motori durante la sosta/fermata/arresto valida tutto l'anno.

Deduzioni

Pur condividendo l'opportunità segnalata, trattasi di provvedimenti non di competenza del PUMS, che è un piano a valenza strategica, ma di provvedimenti da adottarsi eventualmente in fase gestionale.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al Piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.5	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Criticità in zona Filzi-Gardenia - Mobilità pubblica e privata
Viale Regina Elena è fin troppo servita dal trasporto pubblico locale essendovi 8 linee in uscita dalla città (4-6-2-3-12-13-9-G) e 6 linee in entrata (3-12-13-9-6-G), con tre fermate in prossimità della ferrovia Reggio-Ciano. Questo fa sì che ogni minuto della giornata passino due o tre autobus contemporaneamente, che si fermano in una delle tre fermate previste per far scendere e salire passeggeri. Considerando che questa è una strada di grande traffico, considerata una delle arterie principali della città, vi è un grande passaggio di mezzi privati a tutte le ore che inevitabilmente si incolonnano sia dietro gli autobus in sosta sia a passaggio a livello abbassato.
Riferisce una residente: "Considerando l'alto numero dei mezzi pubblici vetusti, con chilometraggio molto elevato, a combustione diesel, le numerosissime frenate e ripartenze, abbiamo un inquinamento acustico elevatissima e non esistono tripli vetri insonorizzati per questa tipologia di frequenza, come ben si sa, a proteggere la nostra salute. A questo si somma l'elevatissimo inquinamento dell'aria e le polveri, che continuamente vengono risollevate (e che contengono anche polveri fini, oltre ad altri inquinanti, come residui derivanti dall'usura di freni e copertoni) e riempiono le nostre abitazioni fino ai piani più alti. Diventa veramente difficile scegliere l'ora migliore per arieggiare gli ambienti delle nostre case."
(Colgo l'occasione per riportare l'opinione di diversi concittadini riguardo la causa del traffico congestionato in circonvallazione, nonostante l'esistenza delle tangenziali e degli assi di attraversamento. Si rileva che diversi cittadini, che in orari di punta si trovano a dover attraversare la città da nord-sud o da est-ovest, trovando tutta la viabilità boccata che viaggia a passo d'uomo, scelgano di conseguenza il percorso più corto che consiste entrare in città, percorrere un tratto della circonvallazione, per poi uscire dalla parte opposta).

Deduzioni

Nella Relazione preliminare di PUMS al par. '4.2.2 L'assetto urbano ' la zona descritta è individuata fra quelle a più alta concentrazione dei poli di attrazione e a maggiore di squilibrio domanda/offerta.
Inoltre il transito frequente di bus in viale Regina Elena, è determinato dalla presenza dei vicini istituti scolastici e dall'utilizzo di tale viale per l'accesso al terminal della ex-Zucchi (terminal il cui ruolo strategico nell'assetto del tpl urbano è confermato dal Piano, pertanto si concorda circa le valutazioni relative allo stato di fatto del quartiere in esame.
Premesso che la riduzione del traffico veicolare è un obiettivo generale del Piano, per questa zona il PUMS prevede specifiche strategie ed azioni:

- l'inclusione del quartiere nella Città30, che prevede la regolazione della sosta e una velocità ridotta ai 30 km/h, con effetti di risanamento ambientale
- la riqualificazione di viale Regina Elena- F.lli Manfredi con un progetto descritto al par. '9.6.2 denominato "Tappeto arancione"'.

La pianificazione del tpl urbano da parte del PUMS si concentra sulla definizione dello schema delle due linee di forza, delle linee minibù e dei sistema dei parcheggi di corrispondenza, mentre è demandata all'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia la redazione del piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano (cfr cap. '8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente').
Il nuovo piano potrà verificare, in relazione anche alle nuove linee di forza e dei Minibù, tra le altre questioni, la necessità di modificare le percorrenze su viale Regina Elena.

Per quanto riguarda i viali di circonvallazione il PUMS prende atto che attualmente essi sono utilizzati e percepiti come semplice infrastruttura di transito, per accedere al centro storico o per attraversare la città, e non prevede una revisione sostanziale della sua funzione.
Gli interventi previsti dal Piano sono quindi di mitigazione delle maggiori criticità esistenti mentre un

assetto ben diverso appare perseguibile in una seconda fase quando questi interventi di mitigazione avranno avuto effetto, con una riduzione sia dei flussi di traffico che delle loro esternalità negative. Essendo l'assetto dei viali un tema non puramente trasportistico e di mobilità in quanto la valenza di questi viali ha anche una dimensione urbanistica; al di là degli interventi sulla mobilità previsti dal PUMS, il "progetto" dei viali andrà affrontato con un lavoro interdisciplinare, che partendo da quanto previsto dal PUMS e dagli strumenti urbanistici vigenti, giunga alla proposta di riassetto e riqualificazione dei viali. L'Amministrazione si impegna pertanto ad approfondire l'aspetto complessivo della circolazione e del riassetto dei viali di circonvallazione con uno studio specifico.	
ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**
Modifica eventuale al Piano	
Nel par. 9.2 si aggiunge alla fine la seguente argomentazione: "L'assetto dei viali di circonvallazione è un problema più complesso rispetto alla semplice riduzione dei flussi veicolari e delle loro esternalità (incidentalità, inquinamento ..). Nel medio termine si prevede lo sviluppo di un progetto specifico, svolto con un lavoro interdisciplinare, che partendo da quanto previsto dal PUMS e dagli strumenti urbanistici vigenti, giunga alla proposta complessiva di riassetto e riqualificazione dei viali. Nel breve termine si procederà con interventi puntuali per la messa in sicurezza degli attraversamenti e con una riprogettazione delle intersezioni, consentendo in linea di massima, ove tecnicamente fattibile, le svolte a sinistra. Viste le nuove disposizioni normative, contenute nel DL 76/2020, che consentono l'installazione di dispositivi di controllo automatico delle velocità (autovelox) anche sulle strade urbane, si valuterà il loro utilizzo anche sui viali di circonvallazione. "L'assetto dei viali, oggi vissuto e percepito essenzialmente come asse di puro transito veicolare, potrà così essere riequilibrato nelle funzioni e riqualificato nel livello di qualità urbana, anche con azioni dal "basso", che prevedano la sperimentazione di interventi del tipo 'living street' e laboratori di coprogettazione aperti a residenti e studenti. L'Amministrazione si farà carico di queste sperimentazioni, che saranno di utilissimo contributo al progetto finale di riqualificazione dei viali di circonvallazione."	

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA *Città30*		
OSSERVAZIONE **N° 8.6**	**PROTOCOLLO PG N°** 238631 del 30/12/2019	**PROPONENTE** Cittadino
Osservazione/Contenuto sintetico		
Si auspica che la zona 30 prevista in Viale Regina Elena sia applicata al più presto, unitamente ai relativi controlli.		
Deduzioni		
La realizzazione della Città30, che include al suo interno viale Regina Elena, è prevista entro i primi 5 anni di attuazione del PUMS.(cfr. par. 6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano). Il PUMS ribadisce la strategia di incrementare l'opera di controllo sui comportamenti di guida dei ciclisti come degli automobilisti (cfr par. 12.1).		
ACCOGLIMENTO	**Accolta**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche al piano.		

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.7	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si auspica che aumentino i controlli dei mezzi più inquinanti e rumorosi come ad esempio i veicoli a due ruote con marmitta manomessa.

Deduzioni

Si concorda con l'opportunità di intensificare i controlli sui mezzi in relazione alle emissioni sonore e inquinanti. Trattasi tuttavia di attività non inerenti i contenuti del PUMS, in quanto attività gestionale demandata agli organi preposti.

ACCOGLIMENTO	**Non pertinente**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Ecoesagono/ZTL

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.8	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si auspica che che Viale Regina Elena, come tutte le vie intorno alla circonvallazioni diventino al più presto Zone di Traffico Limitato in pratica allargando il cerchio della ZTL a favore di un maggior spazio per il trasporto pubblico, la ciclabilità e la pedonabilità.

Deduzioni

Il PUMS prevede una serie di interventi per la zona di viale Regina Elena ed in particolare l'inclusione nella Città30 e un progetto di riqualificazione del viale (cfr par. '9.6.2 Progetto "Tappeto arancione"'). Il Piano non ritiene l'ampliamento della ZTL lo strumento ottimale per migliorare le condizioni di traffico nelle zone al di fuori del centro storico in quanto non risultano i presupposti sufficienti per la trasformazione dell'area in una ZTL, quali un urbanizzato denso e storico/monumentale, una viabilità irregolare e inadeguata, un forte squilibrio domanda/offerta di mobilità.

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 5 – OBIETTIVI E STRATEGIE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.9	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si auspica che diminuisca drasticamente l'uso dei mezzi privati poiché, anche se fossero tutti elettrici, diminuirebbe l'inquinamento, ma non i tempi di percorrenza e i conseguenti disagi, e contemporaneamente verrebbe a mancare lo spazio stradale:

- per l'auspicata corsia preferenziale dei mezzi pubblici, necessaria affinché siano veloci e puntuali;
- per una pista ciclabile sicura, in sede propria a due sensi di marcia;
- per il marciapiede dedicato ai soli pedoni e "transiti lenti".

Deduzioni

Il PUMS ha assunto degli obiettivi e disegna uno scenario di piano di progressiva riduzione dell'uso dei mezzi privati, proponendo soluzioni sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico, ma anche socialmente accettabili.
Il piano prevede la continuità con le politiche di sostenibilità effettuate a partire dal PUM2008, con il contenimento e riduzione progressiva della mobilità motorizzata privata e la diversione verso il trasporto pubblico e la ciclopedonalità.
In questo quadro di manovra progressiva, il PUMS prevede alcuni interventi di consistente penalizzazione della mobilità privata: ampliamento ZTL, attuazione Città30, messa a pagamento dei parcheggi di corrispondenza in prossimità del centro storico, ...

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 4 – QUADRO DIAGNOSTICO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.10	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Gran parte dell'inquinamento atmosferico nella nostra città è prodotto dal traffico veicolare: questo significa che siamo noi cittadini ad inquinare l'aria che poi respiriamo.
Negli ultimi anni sono state imposte limitazioni all'uso delle automobili più vecchie e inquinanti nel periodo invernale, ma questo non ha migliorato la qualità dell'aria.

Deduzioni

L'affermazione del PUMS riguarda l'analisi di lungo periodo, che beneficia anche degli effetti positivi del rinnovo del parco circolante con la fuoriuscita dei veicoli di categoria euro più vetusti.
Anche le analisi sul PM10 e PM2,5 riportano un trend di "lungo periodo" positivo, come confermato dalle figure del par. 4.5.2 della Relazione Preliminare di PUMS.
Questo andamento di lungo periodo può essere contraddetto dall'andamento di breve periodo, che è peraltro condizionato da altri fattori non necessariamente riferibili alla mobilità, quali le condizioni meteo registrate nell'anno.
Inoltre va precisato che studi scientifici concordano sul fatto che il contributo del traffico veicolare sull'inquinamento atmosferico è relativo ad una quota parziale differente a seconda dell'inquinante considerato, complessivamente stimabile intorno al 15%.

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Flotta e alimentazione

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.11	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Riteniamo che l'aspetto principale che si dovrebbe curare sia invece il servizio di trasporto pubblico, prestando attenzione anche alla mobilità di pedoni e ciclisti.
Attualmente il servizio di trasporto è gestito da Seta (anche se l'affidamento è scaduto) e molti dei mezzi che circolano sono obsoleti e troppo inquinanti. A inizio anno sono stati acquistati nuovi autobus, anche questi purtroppo funzionanti a gasolio.
È ovviamente necessario rinnovare il parco mezzi per arrivare a far circolare solo autobus elettrici, così come è necessario riprogettare tutto il servizio di trasporto pubblico per renderlo molto più appetibile agli occhi dei cittadini reggiani lo maggior parte dei quali, al momento, lo ritiene scadente e inutilizzabile*...omissis….*
Inoltre i continui progressi tecnologici potrebbero consentire di sostituire solo il motore di un mezzo ancora ragionevolmente nuovo, inserendo un motore elettrico al posto dell'esistente a carburante fossile. Questo sarebbe un ottimo modo per risparmiare denaro pubblico e per evitare una rottamazione, anch'essa inquinante.
Ricordiamo inoltre la convenienza economica di dotarsi di mezzi pubblici con motori elettrici, in quanto, sebbene i casti iniziali di acquisto siano più alti, permettono di ridurre drasticamente i successivi costi di manutenzione.

Deduzioni

Sulla diffusione dei mezzi elettrici nel parco circolante in città il PUMS prevede un intervento molto incisivo con il vincolo di accesso all'Ecoesagono (allargato all'intero centro storico) ai soli mezzi LEV-ZEV, compresi i mezzi che effettuano il servizio di trasporto pubblico.
Quindi le linee minibù e le previste linee di forza del tpl urbano dovranno essere esercite con mezzi elettrici e/o tranviari.
Il PUMS (cfr par. '6.5 'Stima parametrica dei costi di attuazione del piano') prevede il passaggio a mezzi elettrici e/o tranviari per le seguenti linee di trasporto pubblico urbano:

- entro 5 anni per la linea di forza/tranvia nord-sud e delle 4 linee minibù,
- entro 10 anni per la linea di forza est-ovest .

Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile e il PNRR, si pone l'obiettivo dell'abbattimento delle emissioni e dell'uso dei carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo in tempi rapidi del parco veicolare circolante verso motorizzazioni più sostenibili, e di conseguenza si concorda circa la progressiva conversione del resto della flotta di tpl urbana con mezzi alimentati a CNG e di una successiva valutazione circa l'introduzione anche di mezzi della flotta extraurbana alimentati a CNG/LNG, consentendo di ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso.

Per quanto riguarda il suggerimento di sostituire il motore di un mezzo ancora ragionevolmente nuovo inserendo un motore elettrico al posto dell'esistente a carburante fossile, si stanno compiendo delle valutazioni sulla fattibilità e sull'opportunità di utilizzo dei dispositivi necessari (retrofit). Al momento si rileva che questi interventi risultano tecnicamente complessi ed onerosi con margini di incertezza sul risultato, e quindi in linea di massima, tenuto conto che l'età media dei mezzi attuali è abbastanza alta, si ritiene più opportuno investire in nuovi mezzi.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al cap. ‘8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente’ si aggiunge quanto segue:

“Per quanto riguarda il parco mezzi utilizzato per i servizi di tpl, il piano complessivo di riprogrammazione del servizio dovrà pianificare il rinnovo dei mezzi in relazione alle linee di finanziamento in essere del il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile e del PNRR, tenendo conto del vincolo posto dal PUMS sull’uso di mezzi elettrici sulle linee che transitano nell’Ecoesagono.
Per quanto riguarda il resto della flotta del tpl, si procederà alla progressiva conversione della flotta urbana con mezzi alimentati a CNG e ad una valutazione circa l’introduzione di mezzi alimentati a CNG/LNG anche nella flotta extraurbana, consentendo di ridurre l’impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso. Potrà di conseguenza essere valutata l’opportunità di dotare il deposito di via del Chionso di un impianto di distribuzione di metano LNG.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.12	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Se per i cittadini reggiani il servizio fornito da Seta non risulta soddisfacente, tanto che preferiscono non utilizzarlo, allora ci sembra necessario che il nuovo Sindaco e il nuovo Assessore alla mobilità valutino la possibilità di cambiare il gestore del Trasporto pubblico di Reggio Emilia oppure, ancora meglio, ri-pubblicizzare il servizio.

Deduzioni

Il livello di soddisfazione dell'utenza del trasporto pubblico urbano è annualmente verificato mediante un'indagine statistica disponibili alla pagina web http://www.am.re.it/azienda/customer_satisfaction.php.

L'ultima disponibile è "A.M.RE - Agenzia Locale per la Mobilità di REGGIO EMILIA -Ricerca rivolta agli utenti del trasporto pubblico su gomma nella provincia di Reggio Emilia - Il servizio di trasporto pubblico nella percezione e nelle valutazioni degli utenti - maggio 2019".
I risultati indicano un livello di soddisfazione più che sufficiente su tutti gli aspetti considerati.
Quanto alla scelta di un cambio del gestore del tpl, si tratta di aspetto non di competenza del PUMS.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.13	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Proponiamo inoltre di istituire una Consulta della Mobilità Sostenibile (sia attiva che passiva) che aiuti l'Amministrazione a valorizzare lo mobilità di pedoni e biciclette e l'utilizzo dei mezzi pubblici. Sarà un modo migliore per convincere i cittadini reggiani a ridurre l'utilizzo dell'automobile, molto più che ricorrere solo a divieti o multe.

Deduzioni

Si concorda circa l'opportunità di costituire una Consulta per la Mobilità sostenibile, che vedrà il coinvolgimento di tutti i soggetti e le associazioni competenti sul tema della mobilità sostenibile impegnate sul territorio, anche per affiancare l'Amministrazione nella fase delicata post-Covid e facilitare la partecipazione e l'impegno della cittadinanza sui progetti e sulle politiche di Mobilità sostenibile dell'Amministrazione.
Trattandosi di una mera scelta metodologica/amministrativa non si ritiene necessario indicarla nel PUMS.

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Flotta e alimentazione

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.14	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si auspica un programma di rinnovo del parco mezzi per arrivare a far circolare solo autobus non a combustione per abbattere sia l'inquinamento acustico che dell'aria, ricorrendo eventualmente nel breve periodo al retrofit elettrico.

Deduzioni

Sulla diffusione dei mezzi elettrici nel parco circolante in città il PUMS prevede un intervento molto incisivo con il vincolo di accesso all'Ecoesagono (allargato all'intero centro storico) ai soli mezzi LEV-ZEV, compresi i mezzi che effettuano il servizio di trasporto pubblico.
Quindi le linee minibù e le previste linee di forza del tpl urbano dovranno essere esercite con mezzi elettrici e/o tranviari.
Il PUMS (cfr par. '6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano') prevede il passaggio a mezzi elettrici e/o tranviari per le seguenti linee di trasporto pubblico urbano:

- entro 5 anni per la linea di forza/tranvia nord-sud e delle 4 linee minibù,
- entro 10 anni per la linea di forza est-ovest .

Il passaggio all'elettrico avverrà preferibilmente con l'acquisto di autobus nuovi. Per quanto riguarda la riconversione dei mezzi circolanti mediante retrofit elettrico, si stanno compiendo delle valutazioni sulla fattibilità e sull'opportunità di utilizzo di questi dispositivi. Al momento si rileva che questi interventi risultano tecnicamente complessi ed onerosi con margini di incertezza sul risultato, e quindi, in linea di massima, tenuto conto che l'età media dei mezzi attuali è abbastanza alta, si ritiene più opportuno investire in nuovi mezzi.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al cap. '8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente' si aggiunge quanto segue:

"Per quanto riguarda il parco mezzi utilizzato per i servizi di tpl, il piano complessivo di riprogrammazione del servizio dovrà pianificare il rinnovo dei mezzi in relazione alle linee di finanziamento in essere del il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile e del PNRR, tenendo conto del vincolo posto dal PUMS sull'uso di mezzi elettrici sulle linee che transitano nell'Ecoesagono.
Per quanto riguarda il resto della flotta del tpl, si procederà alla progressiva conversione della flotta urbana con mezzi alimentati a CNG e ad una valutazione circa l'introduzione di mezzi alimentati a CNG/LNG anche nella flotta extraurbana, consentendo di ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso. Potrà di conseguenza essere valutata l'opportunità di dotare il deposito di via del Chionso di un impianto di distribuzione di metano LNG.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO Servizio		
OSSERVAZIONE **N° 8.15**	**PROTOCOLLO PG N°** 238631 del 30/12/2019	**PROPONENTE** Cittadino
Osservazione/Contenuto sintetico		
Si auspica la riprogettazione di tutto il trasporto pubblico.		
Deduzioni		
Il PUMS indica per il tpl urbano l'intervento principale di riassetto delle "linee di forza" e delle linee minibù; a questo schema seguirà il "piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano strettamente connesso al programma di esercizio dell'extraurbano" di competenza dell'Agenzia, come previsto al cap. 8 'Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente'.		
ACCOGLIMENTO	**Accolta**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche al piano.		

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO Servizio		
OSSERVAZIONE **N° 8.16**	**PROTOCOLLO PG N°** 238631 del 30/12/2019	**PROPONENTE** Cittadino
Osservazione/Contenuto sintetico		
Si auspica di riportare il servizio di trasporto pubblico in house.		
Deduzioni		
La scelta del gestore del trasporto pubblico è un aspetto non di competenza del PUMS, ma è regolato dall'art. 13 'Affidamento della gestione del trasporto pubblico regionale e locale' della L.R, dell' Emilia Romagna n. 30/1998.		
ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche al piano.		

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Fermate ed infrastrutture

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.17	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Riqualificazione e sviluppo del nodo Zucchi Centro.
Oggi risulta anacronistico ed impattante per il cuore della città che tutte le linee degli autobus debbano entrare ed uscire dall'area ex caserma Zucchi, nonché pericoloso. Molto probabilmente la motivazione che ha dettato tale disegno anni fa potrebbe non essere più valida oggi e riteniamo che anche questo aspetto debba essere rivalutato nell'ambito della riprogettazione della mobilità pubblica. A titolo indicativo, così come sono stati previsti i parcheggi scambiatori per la mobilità privata nel PUMS 2018, si potrebbe verificare l'efficacia di avere, non uno, ma 4 o 5 hub di interscambio in prossimità dei parcheggi scambiatori da cui potrebbero partire sia specifici autobus per servire i vari poli scolastici e lavorativi, sia minibus elettrici, snelli e veloci, preferiti dai cittadini, per servire la città, in sostituzione dei voluminosi quasi sempre vuoti autobus.

Deduzioni

Lo schema del tpl urbano prevede già oggi due hub: quello della ex-Zucchi e quello della stazione.
Le motivazioni a suo tempo dettate per la loro individuazione rimangono ancora valide per il servizio urbano, mentre per quanto riguarda l'interscambio con il servizio extraurbano è possibile valutare questa necessità nell'ambito complessivo della riorganizzazione del servizio.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Al cap. '8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente' al punto relativo al "piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano" si aggiunge quanto segue:
"Nel disegno del nuovo piano si dovrà valutare l'opportunità di inserire oltre ai due hub esistenti (ex-Zucchi e stazione/CIM) altri due nuovi hub per l'interscambio delle linee extraurbane, in particolare per le esigenze del trasporto scolastico".

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Distribuzione urbana delle merci

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.18	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Prevedere un Centro Urbano di Consolidamento concepito come una piattaforma nella quale gli operatori logistici possano accedere e scaricare le merci dirette al centro della città e al centro storico che verranno poi consegnate con mezzi possibilmente elettrici al fine di ottenere una riduzione dell'inquinamento sia acustico che dell'aria, sarebbe un ottimo ed auspicabile intervento se la localizzazione fosse esterna alla città, possibilmente in prossimità al punto di arrivo delle merci. Solo in questo modo si determinerebbe un reale vantaggio in termini di riduzione dell'inquinamento.
La zona individuata dal PUMS, tra il parcheggio Foro Boario, area ex mercato ortofrutticolo, ed il quartiere Gardenia, non raggiungerebbe questo obiettivo, poiché i vari operatori logistici arriverebbero a questo Centro Urbano di Consolidamento con mezzi diesel, inquinanti, in gran parte inferiori alla categoria euro 4.
Arriverebbero in una zona che è già considerata centro città, a 700 mt dalla circonvallazione. Non solo non si otterrebbe il vantaggio auspicato, anzi, si verificherebbe una concentrazione di inquinamento dell'aria ed acustico in questa zona già molto penalizzata oltre ad aumentare il carico veicolare su strade fin troppo congestionate, tenuto conto anche della presenza nel perimetro di due scuole: il Liceo Aldo Moro, con 1700 studenti, e l'Asilo Nido Alice, in Via Pitagora.

Deduzioni

L'ipotesi proposta dal PUMS è di collocare il Centro Urbano di Consolidamento al margine della Città30 (presumibilmente lungo via Cisalpina) facilmente raggiungibile sia dalla Tangenziale nord che dal casello autostradale, ma non troppo lontano dal centro storico in modo da permette la distribuzione finale con mezzi di ridotta autonomia e anche con cargo bike.
La collocazione precisa e la fattibilità di questo Centro dovranno essere attentamente valutate in apposito studio sia per quanto riguarda la sostenibilità economica del sistema che per quanto riguarda l'impatto sul traffico nella zona citata, come peraltro previsto al par. '9.5 Distribuzione urbana delle merci'.

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Flotta e alimentazione

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.19	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si chiede quando si prevede la conversione totale dei mezzi di trasporto pubblico da combustione a non a combustione, in particolare quanti mezzi si prevede di sostituire entro 5 anni e quanti entro10 anni. Si ricorda che il metano è un potente gas serra quindi climalterante anche 30 volte superiore alla CO2.

Deduzioni

Il PUMS (cfr par. '6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano') prevede il passaggio a mezzi elettrici e/o tranviari per le seguenti linee di trasporto pubblico urbano:

- entro 5 anni per la linea di forza nord-sud (sostitutiva dell'attuale linea 5) e delle 4 linee minibù,
- entro 10 anni per la linea di forza est-ovest (sostitutiva dell'attuale linea 2).

La valutazione di impatto ambientale dei mezzi si svolge considerando il CO2 come gli altri inquinanti emessi (gas e polveri) e i motori a metano presentano complessivamente delle prestazioni ambientali migliori rispetto ai motori a gasolio.
Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile, si pone l'obiettivo dell'abbattimento delle emissioni e dell'uso dei carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo in tempi rapidi del parco veicolare circolante verso motorizzazioni più sostenibili, e di conseguenza per il resto della flotta anche verso motorizzazioni alimentate a metano, consentendo di ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA *Città30*		
OSSERVAZIONE **N° 8.20**	**PROTOCOLLO PG N°** 238631 del 30/12/2019	**PROPONENTE** Cittadino
Osservazione/Contenuto sintetico		
Si chiede quando verrà realizzata la Zona 30 in Viale Regina Elena.		
Deduzioni		
La realizzazione della Città30, che include al suo interno viale Regina Elena, è previsto entro i primi 5 anni di attuazione del PUMS (cfr. par. 6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano).		
ACCOGLIMENTO	**Accolta**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche al piano.		

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 8.21	238631 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Quando si prevede la realizzazione della pista ciclabile in sede propria di Viale Regina Elena e Via F.lli Manfredi (parte della ciclovia 9 che collega la frazione di Sesso e la zona industriale del Crostolo al centro) prevista nel PUM 2008 ma non ancora realizzata? Se ne avvantaggerebbero soprattutto, ma non solo, gli studenti del polo scolastico Moro e delle diverse scuole presenti in Gardenia. Si verrebbe a creare una rete coerente con l'esagono, il centro città e il polo universitario, con la conseguente messa in sicurezza per tutti ciclisti compresi i lavoratori diretti alla zona.

Deduzioni

La ciclovia 9 nella parte urbana di Viale Regina Elena e Via F.lli Manfredi è esistente, seppur in assetti a tratte disomogenei e per lo più non in sede propria.
La tratta citata (Regina Elena – F.lli Manfredi) è in particolare oggetto di un progetto di riqualificazione più complessivo descritto al par. '9.6.2 Progetto "Tappeto arancione"', che dovrebbe portare all'adeguamento della ciclabile in quella tratta.
Questo progetto è previsto, come da tab. a pag 60 della Relazione di Piano, nell'arco decennale di validità del piano.

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.1	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

In relazione alle problematiche di inquinamento acustico e atmosferico in zona Gardenia dalla ferrovia locale RE-Ciano determinate dalla tipologia di alimentazione dei treni e dei veicoli fermi al passaggio a livello, si auspica che le ferrovie locali, come evidenzia il PUMS, essendo considerate un patrimonio, vengano non solo conservate ma anche adeguatamente valorizzate.

Deduzioni

Il ragionamento è condiviso: il PUMS si occupa estesamente del rilancio delle tre linee ferrovie provinciali e nel contempo della riduzione dell'impatto ambientale del transito dei convogli (cfr in particolare par. 4.3, 5.1 e 5.3).
Uno degli interventi ritenuti prioritari è la elettrificazione di tutte e tre le linee, interventi già finanziati dalla regione ed in fase di realizzazione, con notevole riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dai treni.
Trattasi però di interventi di competenza della Regione Emilia Romagna, in quanto proprietaria della rete delle ferrovie locali, e quindi non di competenza del PUMS.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.2	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

In relazione alle problematiche di inquinamento acustico e atmosferico in zona Gardenia dalla ferrovia locale RE-Ciano determinate dalla tipologia di alimentazione dei treni e dei veicoli fermi al passaggio a livello, si auspica che le ferrovie locali vengano al più presto elettrificate, ed è urgente che questo avvenga in tempi rapidi anche per la Reggio-Ciano.

Deduzioni

Il ragionamento è condiviso: il PUMS si occupa estesamente del rilancio delle tre linee ferrovie provinciali e nel contempo della riduzione dell'impatto ambientale del transito dei convogli (cfr in particolare par. 4.3, 5.1 e 5.3).
Uno degli interventi ritenuti prioritari è la elettrificazione di tutte e tre le linee, interventi già finanziati dalla regione ed in fase di realizzazione, con notevole riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dai treni.
Trattasi però di interventi di competenza della Regione Emilia Romagna, in quanto proprietaria della rete delle ferrovie locali, e quindi non di competenza del PUMS.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.3	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si auspica che siano ottimizzati i tempi di apertura e chiusura dei passaggi a livello delle ferrovie locali.

Deduzioni

Il tema posto in osservazione è trattato al par. '8.6 Riqualificazione del servizio ferroviario provinciale', in cui si evidenzia l'interesse dell'amministrazione all'approfondimento con specifici studi.
Il recente "Studio di pre-fattibilita' per verificare la possibilità di ottimizzare i tempi di funzionamento dei passaggi a livello in via Emilia all'Ospizio, via Papa Giovanni XXIII e via Emilia all'Angelo" commissionato dal Comune di Reggio Emilia, evidenzia i margini ridotti di riduzione dei tempi di chiusura dei passaggi a livello (p.l.).
Tali riduzioni (come evidenziato al par. 8.6 Riqualificazione del servizio ferroviario provinciale) sono legate a tre possibili interventi:
L'elettrificazione delle linee locali con il miglioramento delle prestazioni cinematiche dei convogli;
Il raddoppio delle banchine di fermata nelle stazioni in vicinanza dei p.l. ;
La risoluzione infrastrutturale del conflitto fra ferrovia e strada con la realizzazione di sovra/sottopassi veicolari.
Trattasi però di interventi di competenza della Regione Emilia Romagna, in quanto soggetto proprietario, su cui l'amministrazione comunale può solo avere un ruolo propositivo, e comunque normati dallo stato (USTIF) dal punto di vista della gestione della sicurezza.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.4	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

In relazione alle problematiche di inquinamento acustico e atmosferico in zona Gardenia dalla ferrovia locale RE-Ciano determinate dalla tipologia di alimentazione dei treni e dei veicoli fermi al passaggio a livello, si auspica che siano posti opportuni cartelli segnaletici di divieto di tenere i motori accesi a barriere abbassate (valido anche per i mezzi pubblici che non rispettano nemmeno il periodo di emergenza smog) sia in prossimità delle barriere che ad una opportuna distanza da esse (50/100 mt) e che venga definita una chiara normativa che regoli lo spegnimento dei motori durante la sosta/fermata/arresto valida tutto l'anno.

Deduzioni

Pur condividendo l'opportunità segnalata, trattasi di provvedimenti non di competenza del PUMS, che è un piano a valenza strategica, ma di provvedimenti da adottarsi eventualmente in fase gestionale.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al Piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.5	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Criticità in zona Filzi-Gardenia - Mobilità pubblica e privata
Viale Regina Elena è fin troppo servita dal trasporto pubblico locale essendovi 8 linee in uscita dalla città (4-6-2-3-12-13-9-G) e 6 linee in entrata (3-12-13-9-6-G), con tre fermate in prossimità della ferrovia Reggio-Ciano. Questo fa sì che ogni minuto della giornata passino due o tre autobus contemporaneamente, che si fermano in una delle tre fermate previste per far scendere e salire passeggeri. Considerando che questa è una strada di grande traffico, considerata una delle arterie principali della città, vi è un grande passaggio di mezzi privati a tutte le ore che inevitabilmente si incolonnano sia dietro gli autobus in sosta sia a passaggio a livello abbassato.
Riferisce una residente: "Considerando l'alto numero dei mezzi pubblici vetusti, con chilometraggio molto elevato, a combustione diesel, le numerosissime frenate e ripartenze, abbiamo un inquinamento acustico elevatissima e non esistono tripli vetri insonorizzati per questa tipologia di frequenza, come ben si sa, a proteggere la nostra salute. A questo si somma l'elevatissimo inquinamento dell'aria e le polveri, che continuamente vengono risollevate (e che contengono anche polveri fini, oltre ad altri inquinanti, come residui derivanti dall'usura di freni e copertoni) e riempiono le nostre abitazioni fino ai piani più alti. Diventa veramente difficile scegliere l'ora migliore per arieggiare gli ambienti delle nostre case."
(Colgo l'occasione per riportare l'opinione di diversi concittadini riguardo la causa del traffico congestionato in circonvallazione, nonostante l'esistenza delle tangenziali e degli assi di attraversamento. Si rileva che diversi cittadini, che in orari di punta si trovano a dover attraversare la città da nord-sud o da est-ovest, trovando tutta la viabilità bloccata che viaggia a passo d'uomo, scelgano di conseguenza il percorso più corto che consiste entrare in città, percorrere un tratto della circonvallazione, per poi uscire dalla parte opposta).

Deduzioni

Nella Relazione preliminare di PUMS al par. '4.2.2 L'assetto urbano 'la zona descritta è individuata fra quelle a più alta concentrazione dei poli di attrazione e a maggiore di squilibrio domanda/offerta.
Inoltre il transito frequente di bus in viale Regina Elena, è determinato dalla presenza dei vicini istituti scolastici e dall'utilizzo di tale viale per l'accesso al terminal della ex-Zucchi (terminal il cui ruolo strategico nell'assetto del tpl urbano è confermato dal Piano, pertanto si concorda circa le valutazioni relative allo stato di fatto del quartiere in esame.
Premesso che la riduzione del traffico veicolare è un obiettivo generale del Piano, per questa zona il PUMS prevede specifiche strategie ed azioni:

- l'inclusione del quartiere nella Città30, che prevede la regolazione della sosta e una velocità ridotta ai 30 km/h, con effetti di risanamento ambientale
- la riqualificazione di viale Regina Elena- F.lli Manfredi con un progetto descritto al par. '9.6.2 denominato "Tappeto arancione"'.

La pianificazione del tpl urbano da parte del PUMS si concentra sulla definizione dello schema delle due linee di forza, delle linee minibù e dei sistema dei parcheggi di corrispondenza, mentre è demandata all'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia la redazione del piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano (cfr cap. '8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente').
Il nuovo piano potrà verificare, in relazione anche alle nuove linee di forza e dei Minibù, tra le altre questioni, la necessità di modificare le percorrenze su viale Regina Elena.

Per quanto riguarda i viali di circonvallazione il PUMS prende atto che attualmente essi sono utilizzati e percepiti come semplice infrastruttura di transito, per accedere al centro storico o per attraversare la città, e non prevede una revisione sostanziale della sua funzione.
Gli interventi previsti dal Piano sono quindi di mitigazione delle maggiori criticità esistenti mentre un

assetto ben diverso appare perseguibile in una seconda fase quando questi interventi di mitigazione avranno avuto effetto, con una riduzione sia dei flussi di traffico che delle loro esternalità negative. Essendo l'assetto dei viali un tema non puramente trasportistico e di mobilità in quanto la valenza di questi viali ha anche una dimensione urbanistica; al di là degli interventi sulla mobilità previsti dal PUMS, il "progetto" dei viali andrà affrontato con un lavoro interdisciplinare, che partendo da quanto previsto dal PUMS e dagli strumenti urbanistici vigenti, giunga alla proposta di riassetto e riqualificazione dei viali. L'Amministrazione si impegna pertanto ad approfondire l'aspetto complessivo della circolazione e del riassetto dei viali di circonvallazione con uno studio specifico.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano
Nel par. 9.2 si aggiunge alla fine la seguente argomentazione: "L'assetto dei viali di circonvallazione è un problema più complesso rispetto alla semplice riduzione dei flussi veicolari e delle loro esternalità (incidentalità, inquinamento ..). Nel medio termine si prevede lo sviluppo di un progetto specifico, svolto con un lavoro interdisciplinare, che partendo da quanto previsto dal PUMS e dagli strumenti urbanistici vigenti, giunga alla proposta complessiva di riassetto e riqualificazione dei viali. Nel breve termine si procederà con interventi puntuali per la messa in sicurezza degli attraversamenti e con una riprogettazione delle intersezioni, consentendo in linea di massima, ove tecnicamente fattibile, le svolte a sinistra. Viste le nuove disposizioni normative, contenute nel DL 76/2020, che consentono l'installazione di dispositivi di controllo automatico delle velocità (autovelox) anche sulle strade urbane, si valuterà il loro utilizzo anche sui viali di circonvallazione. "L'assetto dei viali, oggi vissuto e percepito essenzialmente come asse di puro transito veicolare, potrà così essere riequilibrato nelle funzioni e riqualificato nel livello di qualità urbana, anche con azioni dal "basso", che prevedano la sperimentazione di interventi del tipo 'living street' e laboratori di coprogettazione aperti a residenti e studenti. L'Amministrazione si farà carico di queste sperimentazioni, che saranno di utilissimo contributo al progetto finale di riqualificazione dei viali di circonvallazione."

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Città30

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.6	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si auspica che la zona 30 prevista in Viale Regina Elena sia applicata al più presto, unitamente ai relativi controlli.

Deduzioni

La realizzazione della Città30, che include al suo interno viale Regina Elena, è prevista entro i primi 5 anni di attuazione del PUMS.(cfr. par. 6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano).
Il PUMS ribadisce la strategia di incrementare l'opera di controllo sui comportamenti di guida dei ciclisti come degli automobilisti (cfr par. 12.1).

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE N° 9.7	PROTOCOLLO PG N° 238643 del 30/12/2019	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si auspica che aumentino i controlli dei mezzi più inquinanti e rumorosi come ad esempio i veicoli a due ruote con marmitta manomessa.

Deduzioni

Si concorda con l'opportunità di intensificare i controlli sui mezzi in relazione alle emissioni sonore e inquinanti. Trattasi tuttavia di attività non inerenti i contenuti del PUMS in quanto attività gestionale demandata agli organi preposti.

ACCOGLIMENTO	Non pertinente

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Ecoesagono/ZTL

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.8	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si auspica che che Viale Regina Elena, come tutte le vie intorno alla circonvallazioni diventino al più presto Zone di Traffico Limitato in pratica allargando il cerchio della ZTL a favore di un maggior spazio per il trasporto pubblico, la ciclabilità e la pedonabilità.

Deduzioni

Il PUMS prevede una serie di interventi per la zona di viale Regina Elena ed in particolare l'inclusione nella Città30 e un progetto di riqualificazione del viale (cfr par. '9.6.2 Progetto "Tappeto arancione"'). Il Piano non ritiene l'ampliamento della ZTL lo strumento ottimale per migliorare le condizioni di traffico nelle zone al di fuori del centro storico in quanto non risultano i presupposti sufficienti per la trasformazione dell'area in una ZTL, quali un urbanizzato denso e storico/monumentale, una viabilità irregolare e inadeguata, un forte squilibrio domanda/offerta di mobilità.

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 5 – OBIETTIVI E STRATEGIE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.9	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si auspica che diminuisca drasticamente l'uso dei mezzi privati poiché, anche se fossero tutti elettrici, diminuirebbe l'inquinamento, ma non i tempi di percorrenza e i conseguenti disagi, e contemporaneamente verrebbe a mancare lo spazio stradale:

- per l'auspicata corsia preferenziale dei mezzi pubblici, necessaria affinché siano veloci e puntuali;
- per una pista ciclabile sicura, in sede propria a due sensi di marcia;
- per il marciapiede dedicato ai soli pedoni e "transiti lenti".

Deduzioni

Il PUMS ha assunto degli obiettivi e disegna uno scenario di piano di progressiva riduzione dell'uso dei mezzi privati, proponendo soluzioni sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico, ma anche socialmente accettabili.
Il piano prevede la continuità con le politiche di sostenibilità effettuate a partire dal PUM2008, con il contenimento e riduzione progressiva della mobilità motorizzata privata e la diversione verso il trasporto pubblico e la ciclopedonalità.
In questo quadro di manovra progressiva, il PUMS prevede alcuni interventi di consistente penalizzazione della mobilità privata: ampliamento ZTL, attuazione Città30, messa a pagamento dei parcheggi di corrispondenza in prossimità del centro storico, ….

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 4 – QUADRO DIAGNOSTICO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.10	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Gran parte dell'inquinamento atmosferico nella nostra città è prodotto dal traffico veicolare: questo significa che siamo noi cittadini ad inquinare l'aria che poi respiriamo.
Negli ultimi anni sono state imposte limitazioni all'uso delle automobili più vecchie e inquinanti nel periodo invernale, ma questo non ha migliorato la qualità dell'aria.

Deduzioni

L'affermazione del PUMS riguarda l'analisi di lungo periodo, che beneficia anche degli effetti positivi del rinnovo del parco circolante con la fuoriuscita dei veicoli di categoria euro più vetusti.
Anche le analisi sul PM10 e PM2,5 riportano un trend di "lungo periodo" positivo, come confermato dalle figure del par. 4.5.2 della Relazione Preliminare di PUMS.
Questo andamento di lungo periodo può essere contraddetto dall'andamento di breve periodo, che è peraltro condizionato da altri fattori non necessariamente riferibili alla mobilità, quali le condizioni meteo registrate nell'anno.
Inoltre va precisato che studi scientifici concordano sul fatto che il contributo del traffico veicolare sull'inquinamento atmosferico è relativo ad una quota parziale differente a seconda dell'inquinante considerato, complessivamente stimabile intorno al 15%.

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Flotta e alimentazione

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.11	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Riteniamo che l'aspetto principale che si dovrebbe curare sia invece il servizio di trasporto pubblico, prestando attenzione anche alla mobilità di pedoni e ciclisti.
Attualmente il servizio di trasporto è gestito da Seta (anche se l'affidamento è scaduto) e molti dei mezzi che circolano sono obsoleti e troppo inquinanti. A inizio anno sono stati acquistati nuovi autobus, anche questi purtroppo funzionanti a gasolio.
È ovviamente necessario rinnovare il parco mezzi per arrivare a far circolare solo autobus elettrici, così come è necessario riprogettare tutto il servizio di trasporto pubblico per renderlo molto più appetibile agli occhi dei cittadini reggiani lo maggior parte dei quali, al momento, lo ritiene scadente e inutilizzabile*...omissis….*
Inoltre i continui progressi tecnologici potrebbero consentire di sostituire solo il motore di un mezzo ancora ragionevolmente nuovo, inserendo un motore elettrico al posto dell'esistente a carburante fossile. Questo sarebbe un ottimo modo per risparmiare denaro pubblico e per evitare una rottamazione, anch'essa inquinante.
Ricordiamo inoltre la convenienza economica di dotarsi di mezzi pubblici con motori elettrici, in quanto, sebbene i casti iniziali di acquisto siano più alti, permettono di ridurre drasticamente i successivi costi di manutenzione.

Deduzioni

Sulla diffusione dei mezzi elettrici nel parco circolante in città il PUMS prevede un intervento molto incisivo con il vincolo di accesso all'Ecoesagono (allargato all'intero centro storico) ai soli mezzi LEV-ZEV, compresi i mezzi che effettuano il servizio di trasporto pubblico.
Quindi le linee minibù e le previste linee di forza del tpl urbano dovranno essere esercite con mezzi elettrici e/o tranviari.
Il PUMS (cfr par. '6.5 'Stima parametrica dei costi di attuazione del piano') prevede il passaggio a mezzi elettrici e/o tranviari per le seguenti linee di trasporto pubblico urbano:

- entro 5 anni per la linea di forza/tranvia nord-sud e delle 4 linee minibù,
- entro 10 anni per la linea di forza est-ovest .

Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile e il PNRR, si pone l'obiettivo dell'abbattimento delle emissioni e dell'uso dei carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo in tempi rapidi del parco veicolare circolante verso motorizzazioni più sostenibili, e di conseguenza si concorda circa la progressiva conversione del resto della flotta di tpl urbana con mezzi alimentati a CNG e di una successiva valutazione circa l'introduzione anche di mezzi della flotta extraurbana alimentati a CNG/LNG, consentendo di ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso.

Per quanto riguarda il suggerimento di sostituire il motore di un mezzo ancora ragionevolmente nuovo inserendo un motore elettrico al posto dell'esistente a carburante fossile, si stanno compiendo delle valutazioni sulla fattibilità e sull'opportunità di utilizzo dei dispositivi necessari (retrofit). Al momento si rileva che questi interventi risultano tecnicamente complessi ed onerosi con margini di incertezza sul risultato, e quindi in linea di massima, tenuto conto che l'età media dei mezzi attuali è abbastanza alta, si ritiene più opportuno investire in nuovi mezzi.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al cap. ‘8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente’ si aggiunge quanto segue:

“Per quanto riguarda il parco mezzi utilizzato per i servizi di tpl, il piano complessivo di riprogrammazione del servizio dovrà pianificare il rinnovo dei mezzi in relazione alle linee di finanziamento in essere del il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile e del PNRR, tenendo conto del vincolo posto dal PUMS sull’uso di mezzi elettrici sulle linee che transitano nell’Ecoesagono.
Per quanto riguarda il resto della flotta del tpl, si procederà alla progressiva conversione della flotta urbana con mezzi alimentati a CNG e ad una valutazione circa l’introduzione di mezzi alimentati a CNG/LNG anche nella flotta extraurbana, consentendo di ridurre l’impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso. Potrà di conseguenza essere valutata l’opportunità di dotare il deposito di via del Chionso di un impianto di distribuzione di metano LNG.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.12	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Se per i cittadini reggiani il servizio fornito da Seta non risulta soddisfacente, tanto che preferiscono non utilizzarlo, allora ci sembra necessario che il nuovo Sindaco e il nuovo Assessore alla mobilità valutino la possibilità di cambiare il gestore del Trasporto pubblico di Reggio Emilia oppure, ancora meglio, ri-pubblicizzare il servizio.

Deduzioni

Il livello di soddisfazione dell'utenza del trasporto pubblico urbano è annualmente verificato mediante un'indagine statistica disponibili alla pagina web http://www.am.re.it/azienda/customer_satisfaction.php.

L'ultima disponibile è "A.M.RE - Agenzia Locale per la Mobilità di REGGIO EMILIA -Ricerca rivolta agli utenti del trasporto pubblico su gomma nella provincia di Reggio Emilia - Il servizio di trasporto pubblico nella percezione e nelle valutazioni degli utenti - maggio 2019".
I risultati indicano un livello di soddisfazione più che sufficiente su tutti gli aspetti considerati.
Quanto alla scelta di un cambio del gestore del tpl, si tratta di aspetto non di competenza del PUMS.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.13	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Proponiamo inoltre di istituire una Consulta della Mobilità Sostenibile (sia attiva che passiva) che aiuti l'Amministrazione a valorizzare lo mobilità di pedoni e biciclette e l'utilizzo dei mezzi pubblici. Sarà un modo migliore per convincere i cittadini reggiani a ridurre l'utilizzo dell'automobile, molto più che ricorrere solo a divieti o multe.

Deduzioni

Si concorda circa l'opportunità di costituire una Consulta per la Mobilità sostenibile, che vedrà il coinvolgimento di tutti i soggetti e le associazioni competenti sul tema della mobilità sostenibile impegnate sul territorio, anche per affiancare l'Amministrazione nella fase delicata post-Covid e facilitare la partecipazione e l'impegno della cittadinanza sui progetti e sulle politiche di Mobilità sostenibile dell'Amministrazione.
Trattandosi di una mera scelta metodologica/amministrativa non si ritiene necessario indicarla nel PUMS.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Flotta e alimentazione

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.14	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si auspica un programma di rinnovo del parco mezzi per arrivare a far circolare solo autobus non a combustione per abbattere sia l'inquinamento acustico che dell'aria, ricorrendo eventualmente nel breve periodo al retrofit elettrico.

Deduzioni

Sulla diffusione dei mezzi elettrici nel parco circolante in città il PUMS prevede un intervento molto incisivo con il vincolo di accesso all'Ecoesagono (allargato all'intero centro storico) ai soli mezzi LEV-ZEV, compresi i mezzi che effettuano il servizio di trasporto pubblico.
Quindi le linee minibù e le previste linee di forza del tpl urbano dovranno essere esercite con mezzi elettrici e/o tranviari.
Il PUMS (cfr par. '6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano') prevede il passaggio a mezzi elettrici e/o tranviari per le seguenti linee di trasporto pubblico urbano:

- entro 5 anni per la linea di forza/tranvia nord-sud e delle 4 linee minibù,
- entro 10 anni per la linea di forza est-ovest .

Il passaggio all'elettrico avverrà preferibilmente con l'acquisto di autobus nuovi. Per quanto riguarda la riconversione dei mezzi circolanti mediante retrofit elettrico, si stanno compiendo delle valutazioni sulla fattibilità e sull'opportunità di utilizzo di questi dispositivi. Al momento si rileva che questi interventi risultano tecnicamente complessi ed onerosi con margini di incertezza sul risultato, e quindi, in linea di massima, tenuto conto che l'età media dei mezzi attuali è abbastanza alta, si ritiene più opportuno investire in nuovi mezzi.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al cap. '8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente' si aggiunge quanto segue:

"Per quanto riguarda il parco mezzi utilizzato per i servizi di tpl, il piano complessivo di riprogrammazione del servizio dovrà pianificare il rinnovo dei mezzi in relazione alle linee di finanziamento in essere del il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile e del PNRR, tenendo conto del vincolo posto dal PUMS sull'uso di mezzi elettrici sulle linee che transitano nell'Ecoesagono.
Per quanto riguarda il resto della flotta del tpl, si procederà alla progressiva conversione della flotta urbana con mezzi alimentati a CNG e ad una valutazione circa l'introduzione di mezzi alimentati a CNG/LNG anche nella flotta extraurbana, consentendo di ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso. Potrà di conseguenza essere valutata l'opportunità di dotare il deposito di via del Chionso di un impianto di distribuzione di metano LNG.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.15	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si auspica la riprogettazione di tutto il trasporto pubblico.

Deduzioni

Il PUMS indica per il tpl urbano l'intervento principale di riassetto delle "linee di forza" e delle linee minibù; a questo schema seguirà il "piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano strettamente connesso al programma di esercizio dell'extraurbano" di competenza dell'Agenzia, come previsto al cap. 8 'Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente'.

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO Servizio		
OSSERVAZIONE **N° 9.16**	**PROTOCOLLO PG N°** 238643 del 30/12/2019	**PROPONENTE** Cittadino
Osservazione/Contenuto sintetico		
Si auspica di riportare il servizio di trasporto pubblico in house.		
Deduzioni		
La scelta del gestore del trasporto pubblico è un aspetto non di competenza del PUMS, ma è regolato dall'art. 13 'Affidamento della gestione del trasporto pubblico regionale e locale' della L.R, dell' Emilia Romagna n. 30/1998.		
ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche al piano.		

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Fermate ed infrastrutture

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.17	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Riqualificazione e sviluppo del nodo Zucchi Centro.
Oggi risulta anacronistico ed impattante per il cuore della città che tutte le linee degli autobus debbano entrare ed uscire dall'area ex caserma Zucchi, nonché pericoloso. Molto probabilmente la motivazione che ha dettato tale disegno anni fa potrebbe non essere più valida oggi e riteniamo che anche questo aspetto debba essere rivalutato nell'ambito della riprogettazione della mobilità pubblica. A titolo indicativo, così come sono stati previsti i parcheggi scambiatori per la mobilità privata nel PUMS 2018, si potrebbe verificare l'efficacia di avere, non uno, ma 4 o 5 hub di interscambio in prossimità dei parcheggi scambiatori da cui potrebbero partire sia specifici autobus per servire i vari poli scolastici e lavorativi, sia minibus elettrici, snelli e veloci, preferiti dai cittadini, per servire la città, in sostituzione dei voluminosi quasi sempre vuoti autobus.

Deduzioni

Lo schema del tpl urbano prevede già oggi due hub: quello della ex-Zucchi e quello della stazione.
Le motivazioni a suo tempo dettate per la loro individuazione rimangono ancora valide per il servizio urbano, mentre per quanto riguarda l'interscambio con il servizio extraurbano è possibile valutare questa necessità nell'ambito complessivo della riorganizzazione del servizio.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al cap. '8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente' al punto relativo al "piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano" si aggiunge quanto segue:
"Nel disegno del nuovo piano si dovrà valutare l'opportunità di inserire oltre ai due hub esistenti (ex-Zucchi e stazione/CIM) altri due nuovi hub per l'interscambio delle linee extraurbane, in particolare per le esigenze del trasporto scolastico".

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Distribuzione urbana delle merci

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.18	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Prevedere un Centro Urbano di Consolidamento concepito come una piattaforma nella quale gli operatori logistici possano accedere e scaricare le merci dirette al centro della città e al centro storico che verranno poi consegnate con mezzi possibilmente elettrici al fine di ottenere una riduzione dell'inquinamento sia acustico che dell'aria, sarebbe un ottimo ed auspicabile intervento se la localizzazione fosse esterna alla città, possibilmente in prossimità al punto di arrivo delle merci. Solo in questo modo si determinerebbe un reale vantaggio in termini di riduzione dell'inquinamento.
La zona individuata dal PUMS, tra il parcheggio Foro Boario, area ex mercato ortofrutticolo, ed il quartiere Gardenia, non raggiungerebbe questo obiettivo, poiché i vari operatori logistici arriverebbero a questo Centro Urbano di Consolidamento con mezzi diesel, inquinanti, in gran parte inferiori alla categoria euro 4.
Arriverebbero in una zona che è già considerata centro città, a 700 mt dalla circonvallazione. Non solo non si otterrebbe il vantaggio auspicato, anzi, si verificherebbe una concentrazione di inquinamento dell'aria ed acustico in questa zona già molto penalizzata oltre ad aumentare il carico veicolare su strade fin troppo congestionate, tenuto conto anche della presenza nel perimetro di due scuole: il Liceo Aldo Moro, con 1700 studenti, e l'Asilo Nido Alice, in Via Pitagora.

Deduzioni

L'ipotesi proposta dal PUMS è di collocare il Centro Urbano di Consolidamento al margine della Città30 (presumibilmente lungo via Cisalpina) facilmente raggiungibile sia dalla Tangenziale nord che dal casello autostradale, ma non troppo lontano dal centro storico in modo da permette la distribuzione finale con mezzi di ridotta autonomia e anche con cargo bike.
La collocazione precisa e la fattibilità di questo Centro dovranno essere attentamente valutate in apposito studio sia per quanto riguarda la sostenibilità economica del sistema che per quanto riguarda l'impatto sul traffico nella zona citata, come peraltro previsto al par. '9.5 Distribuzione urbana delle merci'.

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Flotta e alimentazione

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.19	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si chiede quando si prevede la conversione totale dei mezzi di trasporto pubblico da combustione a non a combustione, in particolare quanti mezzi si prevede di sostituire entro 5 anni e quanti entro10 anni. Si ricorda che il metano è un potente gas serra quindi climalterante anche 30 volte superiore alla CO2.

Deduzioni

Il PUMS (cfr par. '6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano') prevede il passaggio a mezzi elettrici e/o tranviari per le seguenti linee di trasporto pubblico urbano:

- entro 5 anni per la linea di forza nord-sud (sostitutiva dell'attuale linea 5) e delle 4 linee minibù,
- entro 10 anni per la linea di forza est-ovest (sostitutiva dell'attuale linea 2).

La valutazione di impatto ambientale dei mezzi si svolge considerando il CO2 come gli altri inquinanti emessi (gas e polveri) e i motori a metano presentano complessivamente delle prestazioni ambientali migliori rispetto ai motori a gasolio.
Il PUMS, in coerenza con il Piano Strategico Nazionale delle Mobilità Sostenibile, si pone l'obiettivo dell'abbattimento delle emissioni e dell'uso dei carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo in tempi rapidi del parco veicolare circolante verso motorizzazioni più sostenibili, e di conseguenza per il resto della flotta anche verso motorizzazioni alimentate a metano, consentendo di ridurre l'impatto ambientale del trasporto pubblico nel suo complesso.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Città30

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.20	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si chiede quando verrà realizzata la Zona 30 in Viale Regina Elena.

Deduzioni

La realizzazione della Città30, che include al suo interno viale Regina Elena, è previsto entro i primi 5 anni di attuazione del PUMS (cfr. par. 6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano).

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 9.21	238643 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Quando si prevede la realizzazione della pista ciclabile in sede propria di Viale Regina Elena e Via F.lli Manfredi (parte della ciclovia 9 che collega la frazione di Sesso e la zona industriale del Crostolo al centro) prevista nel PUM 2008 ma non ancora realizzata? Se ne avvantaggerebbero soprattutto, ma non solo, gli studenti del polo scolastico Moro e delle diverse scuole presenti in Gardenia. Si verrebbe a creare una rete coerente con l'esagono, il centro città e il polo universitario, con la conseguente messa in sicurezza per tutti ciclisti compresi i lavoratori diretti alla zona.

Deduzioni

La ciclovia 9 nella parte urbana di Viale Regina Elena e Via F.lli Manfredi è esistente, seppur in assetti a tratte disomogenei e per lo più non in sede propria.
La tratta citata (Regina Elena – F.lli Manfredi) è in particolare oggetto di un progetto di riqualificazione più complessivo descritto al par. '9.6.2 Progetto "Tappeto arancione"', che dovrebbe portare all'adeguamento della ciclabile in quella tratta.
Questo progetto è previsto, come da tab. pag 60 della Relazione di Piano, nell'arco decennale di validità del piano.

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA
Ecoesagono/ZTL

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 10.1	238738 del 30/12/2019	ATI S. STEFANO 2.0’

Osservazione/Contenuto sintetico

Nel valutare la chiusura parziale del percorso che dalla via .Emilia S. Stefano conduce a Porta Castello attraversando corso Garibaldi, il comune afferma di volere privilegiare un "approccio più qualitativo che quantitativo" .
L'ATI qui coinvolta, ritiene (e teme) al contrario che ridurre l'accesso ai mezzi privati, possa più facilmente soltanto ridurre la fruizione di beni e servizi offerti nell'area. Vi sono alcune categorie che necessitano di prossimità col cliente, […]. Non ravvediamo in questo scenario un miglioramento della qualità, almeno in termini di qualità della vita delle persone (lasciando da parte la qualità ambientale che non può essere certamente risolta chiudendo parzialmente il traffico in un'area così strettamente circoscritta).
Conosciamo inoltre la tendenza degli ultimi anni da parte del pubblico a compiere (anche quando non strettamente necessario) il minor tratto possibile a piedi privilegiando spesso come meta i Centri Commerciali. Tale progetto con tutta probabilità rappresenterà una ulteriore spinta verso le aree esterne della città, verso i Centri Commerciali, incentivando una forte disaffezione (già in atto) da parte delle persone nei confronti del centro storico.
L'ulteriore abbandono dell'area storica della città, non può in alcun modo rappresentare un miglioramento in termini di qualità della vita né di chi ci risiede né di chi ci lavora né di chi dovrebbe fruirne. Sappiamo bene che le aree meno frequentate tendono fisiologicamente al degrado (fenomeno anche questo già in atto) e sono maggiormente esposte ad episodi di illegalità (furti, violenze, diminuita sicurezza in generale). [...]
Ricordando che non esiste solo la qualità dell'aria, ma anche la qualità dei servizi, dell'offerta di beni, della vita, del tempo di cui disponiamo, del lavoro ecc ... , forse in questo momento storico, nel pantano di una crisi ancora lontana dall'essere risolta, sarebbe più efficace per la gente, per il lavoro e per l'economia del centro, continuare a pensare in termini di quantità, lasciando la "qualità" qui non meglio specificata a tempi migliori.

Deduzioni

L’osservazione pare confutare ogni scelta di ampliamento di un’area pedonale o di una ZTL, e si basa sull’assunto che la fruizione dei servizi è possibile solo –o in quasi tutti i casi- con accesso in auto propria fino a stretta prossimità del servizio prescelto. Questo significherebbe il totale declino commerciale delle aree pedonali e delle ZTL presenti nelle città italiane ed europee; fenomeno che non si riscontra. Il meccanismo che regola i consumi è solo parzialmente condizionato dall’accessibilità in auto privata, in quanto dipende anche da molti altri fattori:

- la qualità dell’offerta commerciale,
- la qualità urbanistica e vivibilità della zona (compresa la non eccessiva invasività del traffico),
- le modalità di accesso alla zona alternative all’auto privata (mezzi pubblici, ciclabili e, nel caso di Reggio Emilia, auto+minibù).

Gli interventi previsti dal Piano riguardano essenzialmente l’aumento della vivibilità della zona e il miglioramento dell’accessibilità al centro con i modi alternativi all’auto privata, in particolare prevede l’incremento dell’accessibilità con i mezzi di trasporto pubblico locale. L’ampliamento della ZTL non riguarda volutamente i controviali, che sono un’importante dotazione di parcheggi per l’accesso al centro storico che può così avvenire con un tragitto a piedi di 3/5 minuti.
Inoltre le regole di controllo degli accessi alla ZTL prevedono già ora opportune deroghe per usufruire di servizi essenziali; di conseguenza l’accesso in auto nella ZTL è consentito per ragioni motivate ottenendo specifica autorizzazione.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE N° 11.1	PROTOCOLLO PG N° 2019/238790 del 3012/2019	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Pur essendo assolutamente favorevole al rafforzamento della sicurezza e dell'efficacia della mobilità pedonale, si rilevano nella relazione di piano alcuni "eccessi di idealismo" che potrebbero condizionare negativamente l'implementazione pratica, col rischio di trasformare un'idea positiva in una quotidianità problematica. Nella realtà del quotidiano, in cui, concretamente: a) spesso piove o fa molto caldo, ciò che rende spiacevole / improponibile camminare a lungo, b) facilmente si hanno con sé borse, o trolley, o la spesa, o altri pacchi di peso non trascurabile, c) parte della popolazione, sempre più anziana, fatica a camminare anche per poche centinaia di metri – tanto più che a Reggio non vi sono quasi mai panchine dove sostare lungo le strade si rileva che sopra i 300-400 m, la mobilità basata su mezzi (pubblici o privati) non può essere facilmente sostituita dall'andare a piedi, se non per persone giovani o "atleti" anche ideologicamente motivati. Di questo occorre tenere conto nelle scelte (panchine ogni 250-300m) e nel progetto del trasporto pubblico, in particolare con riferimento all'ipotesi di allontanare i minibù dall'area centrale pedonalizzata.

Deduzioni

Il Piano considera gli spostamenti a piedi come una componente importante della mobilità urbana, non limitata a certe categorie di cittadini.
Lo spostamento pedonale comporta un impegno fisico che dà benefici al benessere individuale (oltre che alla salute pubblica) e molte volte è anche vantaggioso in termini di tempi complessivi di viaggio rispetto all'uso dei mezzi motorizzati.
La messa in sicurezza e il miglioramento del comfort degli spostamenti pedonali rimane quindi un elemento strategico del PUMS, richiesto anche dalla cittadinanza negli incontri di concertazione del Piano (cfr par. 3.5).
Si concorda quindi con l'opportunità di implementare la dotazione di panchine lungo i percorsi pedonali più frequentati.
Per quanto riguarda l'eliminazione del transito del Minibù dalla via Emilia in corrispondenza dell'Area Pedonale Integrata, si conferma la scelta di Piano in coerenza con la definizione di Area Pedonale del Codice della Strada, salvo la possibilità, in sede di analisi di dettaglio dei percorsi del TPL, di valutare l'opportunità di ridurre al minimo le distanze pedonali dalla fermate del Minibù.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Si aggiunge al par. 7.1 fra gli elementi di "miglioramento dei percorsi pedonali" il seguente:
"• predisposizione di sedute/panchine a distanza cadenzata lungo i percorsi pedonali più frequentati, per consentire ai pedoni momenti di recupero delle energie."

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE N° 11.2	PROTOCOLLO PG N° 2019/238790 del 3012/2019	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si rileva che l'attraversamento pedonale/ciclabile in prossimità di certe rotatorie tende a paralizzarne il funzionamento, in quanto lo stillicidio di attraversamenti non raggruppati né regolati impedisce totalmente l'auto-regolazione propria della rotatoria, generando code e con ciò inducendo a sua volta comportamenti irrispettosi e insicuri a causa dell'esasperazione.
Gli attraversamenti in prossimità degli incroci sono, già oggi, alla base della semi-paralisi della circolazione in punti cruciali della città (porta S. Stefano, incrocio asse attrezzato/via Emilia e via Kennedy), in particolare quando accoppiati a rotatorie, che per loro natura avrebbero bisogno di poter essere sempre fluide. In presenza di attraversamenti a raso, un semaforo – oggi implementabile in modo smart – rimane spesso una soluzione più efficace e sicura. (Esempio positivo il semaforo fra Viale Umberto I e via Codro, unico in tutta la città che, a richiesta, fermi tutto il traffico nelle quattro direzioni, potenzialmente consentendo anche attraversamenti in diagonale, coniugando massima sicurezza e massima fluidità).
Occorre quindi grande attenzione a posizionare e governare tali attraversamenti, evitando che siano inutilmente frequenti e concentrandoli nello spazio e nel tempo. Posto che il codice della strada stabilisce, all'art. 190 comma 2, che il pedone abbia l'obbligo di attraversare sulle strisce se vi è un attraversamento a meno di 100 m, basta averne uno ogni 200 m per soddisfare tale vincolo, quale che sia la posizione del pedone. Attualmente su certi assi (es. viale Timavo in prossimità di porta S. Stefano, ma anche i succitati incroci con l'asse attrezzato) tale riferimento spaziale è ignorato: attraversamenti nuovi e preesistenti si sommano, susseguendosi a breve distanza (50-70m fra rotatoria, passaggio semaforizzato, incrocio via Monfenera..), generando blocchi, incertezza di comportamenti da parte di tutti gli attori, e quindi insicurezza. Sarebbe cruciale evitare lo stillicidio (effetto "pagamento pedaggio") del continuo stop&go ora per un ciclista, poi per un pedone, poi per un altro ciclista, etc., che diviene paralizzante.

Deduzioni

Il Piano deve ricercare buoni livelli di accessibilità sia ai mezzi motorizzati sia a pedoni e ciclisti: ad un attraversamento pedonale con semaforo a chiamata il tempo perso da un automobilista in attesa del verde ha lo stesso valore del tempo perso dal pedone o ciclista in attesa del verde. Nella regolazione dei semafori si cerca quindi un equilibrio fra le due componenti di domanda citate, in modo da garantire un funzionamento sufficientemente perequato.
Stesso criterio va ricercato per quanto riguarda la sicurezza degli spostamenti, coscienti che chi si sposta a piedi o in bicicletta è certamente più vulnerabile in caso di incidente rispetto ai passeggeri dei mezzi motorizzati.
Quanto all'eventuale eliminazione di alcuni attraversamenti pedonali lungo i viali di circonvallazione, per indirizzare i pedoni verso gli attraversamenti agli incroci principali (semaforizzati), ciò comporterebbe un allungamento dei tempi degli spostamenti pedonali; inoltre a distanze notevoli dagli incroci i pedoni sono portati ad attraversare anche in assenza di attraversamenti pedonali con grave rischio per la loro incolumità.
Noto è anche il problema generato della prossimità di un attraversamento pedonale ad una rotatoria, specie in caso di attraversamento pedonale semaforizzato; anche in questo caso sono stati fatti in questi anni degli modifiche della regolazione semaforica per evitare sia attese eccessive ai pedoni/ciclisti, sia le "chiamate" ripetute in rapida sequenza a penalizzare il deflusso veicolare.
Si tratta di interventi non di competenza del PUMS, che ha una valenza strategica.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.3	2019/238790 del 3012/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

La scelta di estromettere i minibù dell'area pedonale, che renderebbe più difficile raggiungere il centro soprattutto a persone anziane per le quali anche 100m possono diventare un problema, appare ispirata non tanto a considerazioni legate a problemi specifici, quanto a una posizione "di principio" ("area pedonale = solo pedoni e null'altro"). In realtà, in molte città europee la pedonalità non è intesa in senso assoluto, tale da comportare perfino l'espulsione dei mezzi pubblici, ma anzi li contiene e li incorpora, talvolta anche come elementi caratteristici. Si segnala al riguardo, a titolo di esempio, il caso di Bordeaux, dove il tram passa esattamente davanti al teatro. Anche nella vicina Bologna il trasporto pubblico percorre le aree del centro e il futuro tram mira esattamente a percorrere - anche nei Tdays - le aree pedonali.
Sarebbe quindi opportuno riavvicinare al centro il trasporto pubblico, ora sostanzialmente estromesso nell'infelice terminal Zucchi, riportando una o più linee sul percorso storico via Nobili – piazza Vittoria – viale Allegri / via Mazzini, così che piazza della Vittoria possa ritrovare il suo ruolo storico di interscambio. Ciò la renderebbe nuovamente viva e quindi più sicura. L'ipotesi di rafforzamento delle linee minibù potrebbe essere una valida occasione, una volta corretti i suddetti elementi di criticità, per fare della piazza una sorta di "mini hub urbano" utilizzando anche un diverso arredo, magari in stile "piazza fiorita" (su vasi rimuovibili in caso di eventi) con bersò a difendere dalla canicola estiva, molto verde e fiori, e magari giochi d'acqua.

Deduzioni

L'ampliamento dell'Area pedonale del centro storico è un impegno che l'Amministrazione ha assunto con l'approvazione del PAIR2020 (cfr par. 3.3.1), intervento ripreso dal PUMS come elemento strategico di riqualificazione del centro storico e di ricucitura del sistema delle "piazze" centrali.
In un'Area pedonale non sono ammessi veicoli motorizzati salvo le deroghe previste dall'Art. 3 / comma 1 / punto 2 del CdS. Fra queste deroghe vi sono "*i veicoli al servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie*"; fra queste deroghe non vi sono invece i mezzi di trasporto pubblico.
I casi di transito delle linee di trasporto pubblico nei centri storici sono attuati –negli esempi esteri- in quadri normativi differenti da quello nazionale e -negli esempi italiani- in aree in regime non già di Area pedonale ma di ZTL.
L'eventuale scelta del transito dei minibù (in versione elettrica) o -in prospettiva- del tram nella tratta centrale della via Emilia o in piazza della Vittoria richiederebbe di regolare l'itinerario di queste linee nel centro non come Area pedonale ma come ZTL (come nel regime attuale).

ACCOGLIMENTO	**Accolta parzialmente**

Modifica eventuale al Piano

Si aggiunge al par. '7.1.1 Area pedonale del centro storico' la seguente frase:
"Il passaggio all'utilizzo di mezzi elettrici per le linee minibù, comunque, potrà creare le condizioni per riconsiderare il transito di questi mezzi di trasporto nella AP del centro storico."

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.4	2019/238790 del 3012/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

L'attenzione all'utenza debole è senz'altro meritoria, ma omette di considerare che la vera utenza debole è quella pedonale, oggi spesso messa in pericolo proprio dai ciclisti. In quanto si rileva come la gran parte dei ciclisti si comporti in realtà, nella grande maggioranza dei casi, in modo incivile, prepotente e pericoloso nella pressoché totale assenza di controlli della Polizia Municipale. Ergo, se si vuole – meritoriamente – perseguire la sicurezza stradale, il primo passo dovrebbe essere eliminare le ciclopedonali urbane, separando nettamente il percorso ciclabile da quello pedonale (a partire da quelle più strette, come Viale Umberto I lato civici pari). Il pedone dovrebbe tornare a essere l'unico utente lecito dei marciapiedi, in totale sicurezza. A tale fine si presenta una proposta di riorganizzazione della carreggiata di Viale Umberto I.

Deduzioni

La scelta dei percorsi ciclopedonali misti è stata fatta negli anni passati ma sono ben chiari i problemi di sicurezza legati alla compresenza di pedoni e ciclisti nei medesimi spazi (cfr par. 7.2.1 e 7.2.4),
Nel Piano questa tematica è stata affrontata con:
•La definizione di nuove regole di circolazione, ed in particolare l'introduzione della Città30 come elemento strategico per la riduzione dell'incidentalità stradale (cfr par. 9.2);
•L'indicazione delle azioni per responsabilizzare i cittadini nei loro comportamenti e incrementare il rispetto generalizzato delle regole di circolazione (cfr par. 12.1).
Entrambi questi aspetti sono decisivi per configurare una mobilità sostenibile e ottenere una riduzione drastica dell'incidentalità, che è un obiettivo fondamentale del Piano (cfr par. '3.3.2 Obiettivi del PUMS').
Quanto alla richiesta di "eliminare le ciclopedonali urbane, separando nettamente il percorso ciclabile da quello pedonale ", questo aspetto è ampiamente trattato nel par. '7.2.1 Ripresa della strategia: città "amica" delle biciclette', argomentato sulla base di quanto dispone la 'Legge n. 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica".
Il PUMS pertanto fa propri i principi della normativa riconoscendo appieno alla bicicletta il suo stato proprio di veicolo, così come stabilito dal codice della strada, per cui si prevede nei contesti urbani, dove la componente pedonale è rilevante e gli spazi non consentono la realizzazione di piste ciclabili in sede separata, di riportare la bicicletta sulla sede stradale.
La situazione che si riscontra in viale Umberto I, in termini di spazi disponibili e di soluzioni possibili, è di fatto unica nel contesto territoriale reggiano.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.5	2019/238790 del 3012/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Sarebbe opportuno rivedere l'infelice scelta di consentire ai ciclisti di andare contro mano (quando in realtà sarebbe se mai "contro senso") in centro storico in quanto, lungi dal favorire la ciclabilità come mezzo sostenibile, essa si è rivelata e si rivela ogni giorno diseducativa, incitando e "legalizzando nella prassi" ogni genere di comportamento imprevedibile e incivile.
Il modo corretto di gestire la necessaria flessibilità nell'uso delle bici è perciò quello, ove la carreggiata lo permette, di tracciare apposita corsia ciclabile nell'altro senso, come in via Pansa e come è stato fatto ad esempio a Londra, non già di "cancellare sostanzialmente ogni regola" come ora.

Deduzioni

La circolazione a doppio senso delle biciclette nelle strade del centro storico a senso unico di marcia per i veicoli motorizzati è stata introdotta con l'ordinanza sindacale n. 1447 del 9/9/2005 con specifiche argomentazioni, limiti e regole di comportamento. Essa prevede la possibilità per le biciclette, circolando alla mano, di utilizzare la viabilità del centro storico in entrambi i sensi, essendo questa una regola che, se rispettata, non rappresenta in nessun modo una forma di diseducazione al rispetto delle altre regole del Codice della Strada.
Il PUMS non ha riscontrato motivi per modificare o ridurre/estendere questa modalità.
Permane per questa modalità, come per gli altri comportamenti di guida di ciclisti e automobilisti, la strategia ribadita dal PUMS di incrementare l'opera di controllo (cfr par. 12.1).

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.6	2019/238790 del 3012/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Appare altresì cruciale predisporre un piano educativo/repressivo, affidato alla Polizia Municipale, di presidio massiccio delle ciclopedonali e dei percorsi dove più frequentemente si verificano fenomeni di inciviltà (vedi appunto l'asse Farini / Ariosto / Diaz / Umberto I), con posti di blocco, richiami e soprattutto multe.

Deduzioni

Si concorda con le riflessioni esposte sulla necessità di implementare ulteriormente le attività di educazione all'uso della bicicletta e delle infrastrutture ciclabili al fine di mettere in sicurezza i ciclisti ed educarli al corretto utilizzo del mezzo di trasporto e delle infrastrutture. Il PUMS ribadisce inoltre la strategia di incrementare l'opera di controllo sui comportamenti di guida dei ciclisti come degli automobilisti .
Queste attività rientrano tra gli impegni, anche economici, che l'amministrazione si è assunta con l'approvazione del Piano Comunale della Sicurezza Stradale (PCSS2015) che il PUMS recepisce in toto, come scritto al par 12.1 della Relazione Preliminare.
Per quanto riguarda le modalità e la frequenza delle attività educative/repressive richieste, si tratta di attività gestionali non di competenza del PUMS che ha una valenza strategica.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.7	2019/238790 del 3012/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Non si ritiene realistico pensare alla ciclabilità come soluzione di massa per la mobilità futura: condizionare a tale visione le scelte è una pericolosa illusione che rischia di creare gravi problemi. In particolare tarare su questo le infrastrutture – peggiorando la fluidità del traffico per favorire la ciclabilità più di quanto già non sia – significa paralizzare la città anziché migliorare la vivibilità. Ciò non significa che la ciclabilità non vada perseguita, ma che occorra farlo in modo più realistico e in un'ottica di coesistenza con le altre forme di mobilità, comunque prevalenti.
La vera soluzione non può che essere una rete di trasporto pubblico efficace, al passo coi tempi, ben integrata con gli altri mezzi e in grado di coprire bene la gran parte delle esigenze di mobilità (e non solo "andare in centro" o "a scuola") .
Importante, al riguardo, considerare anche che l'avvento delle auto elettriche disaccoppierà sempre più la questione "inquinamento" (destinata a risolversi col passaggio all'elettrico) dalla questione "congestione del traffico" (destinata invece a restare o peggiorare): pertanto, sono da evitare, in prospettiva, approcci che tendano ad aumentare tale congestione, favorendo invece percorsi chiari e fluidi, sia pubblici che privati.

Deduzioni

Il PUMS non prefigura uno scenario con la mobilità ciclistica prevalente sulle altre, anzi è proprio la coesistenza fra le diverse modalità di spostamento uno dei criteri principali del Piano per un assetto urbano sostenibile.
Infatti l'impegno economico per realizzare gli interventi previsti dal Piano non privilegiano la ciclabilità rispetto alla viabilità ed alla sosta (cfr par. 6.5).
La ciclabilità e il trasporto pubblico sono indicati entrambi dal Piano come due modalità da sviluppare senza indicare una gerarchia decisa fra queste due modalità.
Per quanto riguarda il temuto peggioramento della fluidità del traffico indotto dagli interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza della ciclabilità, è presumibile che in alcune nodi e tratte (in particolare lungo le principali ciclovie) sarà necessario ridurre la capacità di deflusso del traffico automobilistico; ma questi interventi locali si inseriscono in uno scenario di Piano che risulta comunque di generale fluidificazione della circolazione veicolare (cfr par. 6.1), grazie ai nuovi collegamenti stradali previsti.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.8	2019/238790 del 3012/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

L'approccio di base della moderazione del traffico è assolutamente condivisibile: le ciclopedonali dovrebbero, a tendere, scomparire, restituendo ai pedoni i loro spazi e ricavando vere ciclabili sulla sede stradale (vedere scheda allegata per la proposta riguardante Viale Umberto I).
Relativamente ai primi due punti, occorre tuttavia tenere conto dell'effetto "implicito" di certe scelte sulla mentalità italiana, molto diversa da quella rigorosa e improntata al rispetto delle regole e degli altri tipica del nord Europa. Se da un lato moderare la velocità appare corretto, dall'altro va considerato che tale moderazione induce spesso il pedone o il ciclista a "buttarsi" proprio in virtù della minor percezione di pericolo indotta da tale moderazione, spesso ritenendo – anche come conseguenza logica della "narrazione" sottesa da tali scelte – che la strada "gli appartenga di diritto", con ciò ponendo le premesse per conflitti. (Già oggi si vedono spesso, nelle zone 30, ciclisti e pedoni che avanzano parlando al cellulare senza guardare, attraversano mentre sopraggiunge un'auto, dando per scontato che siano gli altri a dover pensare alla loro sicurezza e reagendo in modo aggressivo ai rilievi altrui). Appare quindi necessario procedere alla sistematica separazione fisica del traffico ciclabile da quello veicolare ovunque ciò sia possibile senza penalizzazioni, e comunque senza mai scendere sotto al limite del 40 km/h sulla viabilità urbana (50km/h sulla viabilità principale come circonvallazione e vie di scorrimento).

Deduzioni

Nel Piano sono affrontati i seguenti aspetti:
•La definizione di nuove regole di circolazione, ed in particolare l'introduzione della Città30 come elemento strategico per la riduzione dell'incidentalità stradale (cfr par. 9.2);
•L'indicazione delle azioni per responsabilizzare i cittadini nei loro comportamenti e incrementare il rispetto generalizzato delle regole di circolazione (cfr par. 12.1).
Entrambi questi aspetti sono decisivi per configurare una mobilità sostenibile e ottenere una riduzione drastica dell'incidentalità, che è un obiettivo fondamentale del Piano (cfr par. '3.3.2 Obiettivi del PUMS').
Quanto alla richiesta della "sistematica separazione fisica del traffico ciclabile da quello veicolare", questo aspetto è ampiamente trattato nel par. '7.2.1 Ripresa della strategia: città "amica" delle biciclette', argomentato sulla base di quanto dispone la 'Legge n. 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica".
Il PUMS pertanto fa propri i principi della normativa riconoscendo appieno alla bicicletta il suo stato proprio di veicolo, così come stabilito dal codice della strada, per cui si prevede nei contesti urbani, dove la componente pedonale è rilevante, di riportare la bicicletta sulla sede stradale.
Si evidenza inoltre che, stante le dimensioni delle sezioni stradali della rete della città, non è quasi mai possibile separare fisicamente le varie componenti di traffico (pedoni, ciclisti, autoveicoli).

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Linee di forza/tranvie

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.9	2019/238790 del 3012/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Sebbene il PUMS faccia passi avanti, resta spesso a un livello astratto e omette aspetti cruciali:
• non sottolinea l'essenziale ruolo dell'integrazione fra più mezzi (es. bus + treno), che occorre strumentare con orari effettivamente integrati e mnemonici,
• omette di connettere l'area sud della città al suo interno e con i principali attrattori,
• omette di implementare un'efficace linea circolare, attesa da decenni .
La linea nord-sud è certamente cruciale per Reggio, in quanto storicamente la parte sud ha vocazione residenziale e la parte nord artigianale/industriale/servizi: non a caso, i flussi anche veicolari sugli assi stradali nelle ore di punta seguono tale direttrice. Proprio per questo è cruciale che il percorso sia ben strutturato e tocchi in modo efficace i nodi principali. Al contrario, il percorso ipotizzato per il centro storico appare piuttosto critico per almeno tre fattori: è lungo e contorto,• non passa dalla stazione centrale, è destinato a essere sconvolto a ogni interruzione di Corso Garibaldi o piazza Gioberti per fiere, mercatini, etc., rendendo quindi poco stabile la rete.
Appare quindi ben più logico che tale linea segua il percorso dell'attuale linea 5, lungo l'asse Viale Montegrappa (al ritorno: Viale dei Mille) / stazione FS / via Makallè. L'interscambio verso il centro e le relative linee potrà avvenire in stazione, come accade in tutto il mondo.
Grande cura andrebbe posta anche a un orario perfettamente integrato con quello sia dei treni regionali, nella stazione storica, sia con Frecce e Italo, nella stazione AV: attualmente la linea 5 è invece totalmente fuori sincrono con entrambi, e, quel che è peggio, impostata su una frequenza (24 minuti) che non può matematicamente generare orari ripetibili e mnemonici. Ciò impatta anche sull'obiettivo di cui al punto 10.2 del PUMS (nodo mediopadano).

Deduzioni

Il tracciato della linea di forza "nord-sud" è stata disegnata per avvicinarsi il più possibile agli attrattori del centro storico, con le fermate di piazza Roversi e corso Garibaldi poste a meno di 300 m. da piazza Prampolini.
Il transito lungo i viali sud/est (Montegrappa/dei Mille) avrebbe consentito il transito in stazione, ma penalizzato l'accesso al centro.
Risulta invece problematico coniugare insieme le due esigenze (accesso al centro e transito dalla stazione) con un unico tragitto, se non con un percorso alquanto contorto.
La scelta fatta dal PUMS dovrà essere verificata dal progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) delle linee di forza, che dovrà confermare o meno questa ipotesi di itinerario, fatti salvi i criteri con i quali la linea è stata prefigurata dal PUMS (cfr par. '8.1 Linee di forza'). Ma sarà soprattutto la scelta della tecnologia che si intenderà utilizzare (tranvia/filobus/autobus elettrici), che di fatto porrà i vincoli di fattibilità su un itinerario piuttosto che su un altro (larghezza dei corridoi/raggi di curvatura, ecc...).
Si concorda circa la particolare cura che si dovrà porre alla formulazione degli orari della linea di forza in rapporto agli orari dei treni, anche se trattasi di aspetto di programmazione che non attiene ai contenuti del PUMS.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Nel par. 8.1 "Linee di forza" si aggiunge, a proposito del PFTE (progetto di Fattibilità Tecnico Economica) delle linee di forza, la seguente frase:
"Nel PFTE dovrà inoltre essere verificato il percorso delle linee di forza nel centro storico e/o lungo i viali, per garantire in modo equilibrato la migliore accessibilità agli attrattori del centro e alla stazione ferroviaria."

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Linee di forza/tranvie

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.10	2019/238790 del 3012/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Il percorso della linea di forza est-ovest previsto coincide con quello dell'attuale linea 2. A differenza della linea nord-sud, si rileva che non sussiste una "naturale/inevitabile" domanda di trasporto fra l'est e l'ovest della città intesa come conseguenza di dislocazioni urbanistiche, quanto, piuttosto, fra l'est/ovest e il centro. Ergo per l'asse est-ovest non è indispensabile che la linea sia unica da Rubiera a S.Ilario: ciò che conta è che sia assicurato un collegamento efficace fra entrambe queste realtà e la città nel suo complesso.
Inoltre a Reggio manca da sempre una vera linea circolare, atta a "cucire assieme" le linee radiali e consentire una efficace mobilità fra la parte sud e gli attrattori (stazione, centri commerciali, etc.).
Per questo, si propone di spezzare la linea est-ovest in due parti, chiuse a cappio sui viali – una in senso orario e una in senso antiorario. Si allega una proposta di riorganizzazione che renderebbe assai più efficace la rete, collegando l'intera città – e non solo un suo punto – con l'est e l'ovest, senza peraltro penalizzare chi avesse occasionalmente necessità di spostarsi da est a ovest "oltre" la città, data la pluralità di punti di interscambio (stazione a est, porta S.Stefano a ovest).la linea 2 in tal senso.

Deduzioni

Il PUMS ha esaminato diversi schemi di assetto delle linee di forza del tpl (cfr par. 4.3 Descrizione degli scenari alternativi di Piano); la valutazione di altre alternative di percorso sarà un utile passaggio del PFTE delle linee di forza, al quale il PUMS demanda ulteriori verifiche ed ottimizzazioni dello schema proposto (cfr par. '8.1 Linee di forza').
Quanto alla ipotesi di linea circolare, la motivazione di tale linea è data dai tempi oggi garantiti dal tpl per l'interscambio in centro (condizionati dalla velocità commerciale dei bus e dalle frequenze medie delle linee). In uno scenario di maggiore preferenziazione dei mezzi pubblici sulle principali direttrici e di incremento delle frequenze per le linee di forza, i tempi di interscambio dovrebbero migliorare significativamente rendendo meno pressante l'esigenza di introdurre una linea di raccordo tangenziale.
Si tratta comunque di una questione che il PUMS rimanda al "piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano" (cfr cap. 8), in quanto il PUMS sviluppa lo schema delle linee portanti del tpl urbano (linee di forza e linee minibù).

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Nel cap. 8 Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente si aggiunge, a proposito del piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano, le seguenti frasi:
"Nel piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano, partendo dallo schema delle linee di forza e delle linee minibù prefigurato dal PUMS, andrà revisionato lo schema completo delle linee urbane e suburbane, tenendo conto dei vincoli di sostenibilità economica del servizio.
In tale revisione andranno valutate:
l'adeguata copertura dei viali sud e delle zone residenziali ad essi contigue,
la fattibilità di una linea circolare, ad integrazione di un sistema che è basato sulle linee radiali passanti".

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Linee di Minibù

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.11	2019/238790 del 3012/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Pur condividendo l'obiettivo della linea minibù U si ritiene che il percorso verso la stazione sia troppo lungo e contorto per essere interessante per chi viene, ad esempio, dalla sede universitaria del seminario.
La cosa può funzionare solo se, come suggerito sopra, il percorso della linea di forza nord-sud viene spostato sulla via breve Viale Montegrappa / Viale dei Mille /Stazione storica e/o se viene attuato lo split della linea est-ovest nei due segmenti chiusi a cappio sul centro, che implementano automaticamente una linea circolare ad alta frequenza. Sotto tali condizioni vi sarebbe l'alternativa rapida, e il minibù U svolgerebbe il ruolo di cerniera.
Ove invece si confermasse la previsione del PUMS di instradare la futura linea nord-sud nel centro storico, occorrerebbe allora instradare il minibù U, dopo il seminario, lungo l'asse Viale Montegrappa (al ritorno, viale dei Mille) / stazione, evitando il lungo giro dal centro, che costituirebbe un doppione della linea di forza e quindi uno spreco di risorse.
Si ribadisce l'importanza di collegare l'area sud (il Seminario in particolare) con la stazione ferroviaria in modo rapido, senza inutili giri in centro e lato nord che triplicherebbero i tempi.

Deduzioni

La linea minibù U è stata disegnata dal Piano in modo da collegare tutte e tre le sedi universitarie di Unimore di Reggio Emilia (le sedi esistenti di San Lazzaro e di viale Allegri -ex caserma Zucchi- e quella prevista nell'ex Seminario) , le residenze universitarie presenti in centro storico e la stazione (cfr par. 8.2 Linee minibù).
L'obiettivo è di facilitare le relazioni che si genereranno fra le tre sedi (spostamenti di alunni e personale docente).
Lo studio di fattibilità previsto per le Linee di forza (par. 8.1) potrebbe valutare ed individuare eventuali connessioni dirette della sede dell'ex seminario con la stazione.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifica al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e 'saltacoda'

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.12	2019/238790 del 3012/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Con riferimento alle corsie "saltacoda", il PUMS prevede la preferenziazione di via Gramsci, deviando il traffico privato su viale Morandi. Nel farlo si presuppone che tale viale sia sempre fluido, il che talora non è. Non poter percorrere via Gramsci verso nord può significare non arrivare in tempo alla stazione AV: ciò costituisce un problema molto serio, dato che i treni, notoriamente, non aspettano.
Appare pertanto opportuno limitare la preferenziazione alla direzione sud, verso la città, dove un eventuale allungamento di tempi è sicuramente meno critico, lasciando invece percorribile a tutti l'asse di via Gramsci verso nord.
Si suggerisce pertanto di limitare l'intervento alla sola corsia preferenziale in direzione centro fra via Green e via Romano, cancellando (o comunque posponendo a un eventuale secondo momento) quella verso l'esterno, da attuarsi solo ove risulti strettamente indispensabile e comunque solo a valle dell'attivazione di un servizio navetta ferroviaria molto frequente fra la stazione centrale e la stazione AV.

Deduzioni

Il PUMS nelle sue scelte ha tenuto conto dell'esigenza di equilibrare e regolarizzare il transito dei mezzi pubblici con la non penalizzazione del traffico veicolare privato.
Una conferma si può trovare nel par. '8.3 Corsie preferenziali e "saltacoda"' in cui si afferma che "L'inserimento di queste preferenziali deve comunque garantire il mantenimento di un discreto livello di accessibilità per il traffico automobilistico alle traverse dell'asse storico in esame e alle attività commerciali presenti lungo strada."
In ogni caso questi interventi saranno oggetto di verifica nella successiva fase di redazione del progetto di fattibilità tecnico/economica delle linee di forza e dei minibù.
In particolare per via Gramsci la fattibilità di entrambe le corsie preferenziali andrà verificata in relazione all'assetto definitivo della Linea di Forza nord-sud.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par. 8.1 Linee di forza si aggiunge, a proposito del PFTE (progetto di Fattibilità Tecnico Economica) delle linee di forza, la seguente frase:
"Nel PFTE dovranno inoltre essere verificati gli interventi di inserimento di tratte in corsia riservata e di preferenziazione semaforica, funzionali a garantire la regolarità dei transiti e le coincidenze fra le due linee, ponendo attenzione alle eventuali conseguenze di generazione di situazioni di congestione per il traffico veicolare."

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.13	2019/238790 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

L'eccessiva concentrazione di linee sui viali a nord della città è un problema già ora, e stona rispetto all'assenza di qualunque collegamento "da porta a porta" sui viali sud. Si noti al riguardo che la situazione attuale è identica a quella degli anni '80: mentre nei decenni successivi erano state instradate sui viali sud le linee 2 e 3, esse sono state poi via via rimosse – nonostante l'area a sud sia, fin dal piano regolatore del dopoguerra, quella a maggiore vocazione residenziale. Ciò rende impossibile utilizzare il trasporto pubblico per recarsi in un centro commerciale, o a svolgere commissioni, senza cambi alla Zucchi.
Per questo appare necessario reinstradare sui viali sud due o più linee, con il duplice scopo:
a) velocizzare l'accesso alla stazione storica tramite il percorso più breve, così accorciando anche il collegamento con la stazione AV; in tale filone si colloca la proposta di creare una"linea circolare virtuale" tramite lo spezzamento e la chiusura a cappio dell'attuale linea 2 ,
b) consentire un accesso diretto ai principali poli di attrazione e in particolare all'area ovest della città (es. Meridiana, OBI, etc.).

Deduzioni

Il differente utilizzo dei viali nord e di quelli sud da parte del trasporto pubblico è determinato sostanzialmente dall'assetto urbanistico e della viabilità del centro storico.
Mentre nel comparto sud del centro è disponibile un itinerario secante (Ariosto-Garibaldi-Emilia S. Stefano) di discreta capacità, che permette di avvicinare il tpl al sistema delle piazze centrali, nel comparto nord un analogo itinerario non è disponibile (comunque non dopo la pedonalizzazione di piazza della Vittoria).
Lo schema si è consolidato nel tempo con l'inserimento di corsie preferenziali bus sui viali nord, che consentono una percorrenza abbastanza rapida e regolare di questi viali da parte dei bus (cfr par. 8.3 Corsie preferenziali e "saltacoda").
Ciononostante nell'ambito della revisione dell'assetto del restante servizio di TP previsto dal PUMS sarà opportuno valutare sia l'adeguata copertura dei viali sud e delle zone residenziali ad essi contigue che la fattibilità di una linea circolare.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Nel cap. 8 "Trasporto Pubblico: una rete integrata ed efficiente" si aggiunge, a proposito del piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano, le seguenti frasi:
"Nel piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano, partendo dallo schema delle linee di forza e delle linee minibù prefigurato dal PUMS, andrà revisionato lo schema completo delle linee urbane e suburbane, tenendo conto dei vincoli di sostenibilità economica del servizio.
In tale revisione andranno valutate:

- l'adeguata copertura dei viali sud e delle zone residenziali ad essi contigue,
- la fattibilità di una linea circolare, ad integrazione di un sistema che è basato sulle linee radiali passanti".

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Città30

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.14	2019/238790 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Il PUMS prevede l'estensione della Zona30 anche agli assi urbani principali a medio/alta capacità, attualmente regolati a 50 km/h. tale ipotesi di regolamentazione appare irrazionale, irrealistica e non necessaria, posto che l'attuale differenziazione funziona bene e costituisce un buon equilibrio che non è il caso di modificare. Il PUMS fa affermazioni auto-referenziali e parte dal presupposto non già di correggere un problema, che attualmente non c'è, ma di voler fare una modifica "per principio", di fatto per ragioni ideologiche.
Tale scelta non è assolutamente condivisibile: i cosiddetti "evidenti benefici" non hanno in realtà nulla di evidente, né effettive motivazioni a supporto. Anziché la fluidificazione, si otterrebbe con ogni probabilità la paralisi del traffico, come già accaduto con la rotatoria di S.Stefano (che non avrebbe mai dovuto essere costruita) e con quelle sull'asse attrezzato (che infatti lo ingolfano).
Da non sottovalutare anche l'aspetto "esasperazione conducenti": non si può chiedere alle persone di guidare a passo d'uomo per chilometri. Non è realistico, né necessario: appare soltanto punitivo a priori. Anche l'osservazione secondo cui ciò non produrrebbe incrementi di tempi di percorrenza è discutibile, in quanto costruita su uno scenario scelto ad hoc per dimostrare l'assunto stesso, effettuando le misurazioni esattamente quando i viali si saturano. Rendere stabile, h24, tale scenario significa solo trasformare i viali in una coda perenne e quindi in camere a gas, come già l'infausta rotatoria di S. Stefano ha fatto sui viali nord. Oltretutto, il limite del 30 km/h generalizzato finirebbe per stimolare indirettamente, da parte dei pedoni e dei ciclisti, una continua invasione di carreggiata, come già oggi accade nelle zone 30, nel più totale dispregio sia del Codice della Strada, sia delle norme di prudenza e buon senso (gente che cammina guardando il cellulare, che attraversa senza neanche guardare, etc.).
La lesività degli incidenti stradali dovrebbe essere limitata limitando il numero di incidenti, cosa ottenibile solo forzando tutti gli attori della strada a rispettare le regole – inclusi pedoni e ciclisti, oggi quasi sempre indisciplinati e mai sanzionati – operando adeguati presidi con sanzioni sistematiche, oltre che naturalmente tramite progetti di educazione stradale in particolare lungo le ciclopedonali, sui marciapiedi, etc. La zona 30 farebbe l'opposto e genererebbe solo code, rendendo assurdi i tempi di percorrenza e finirebbe solo a complicare la vita alle persone "per principio", in modo davvero ideologico e senza ratio.

Deduzioni

L'intervento denominato Città30 è incentrato sull'obiettivo strategico di ridurre gli incidenti stradali e il loro grado di lesività, nonché gli impatti emissivi che sono strettamente legati alle velocità di marcia.
Se le velocità medie di percorrenza nella viabilità urbana sono già attualmente nell'intorno dei 30 km/h, significa che il nuovo limite andrà solamente a ridurre le punte di velocità che gli automobilisti toccano fra un'intersezione e la successiva (i tempi di percorrenza in ambito urbano sono infatti condizionati dai tempi di accesso e transito alle intersezioni, siano queste rotatorie, semafori o incroci a precedenza); l'esito del nuovo limite sarà quello di una marcia più omotachica e fluida, con evidenti benefici per la sicurezza stradale.
Il limite dei 30 km/h andrà a scoraggiare in particolare chi utilizza la viabilità intorno al centro storico (in particolare i viali di circonvallazione) per attraversare la città, mentre dovrebbe avere effetti positivi sull'accessibilità al centro storico. In corrispondenza di quasi tutte le immissioni in circonvallazione si intende ripristinare le svolte a sinistra ed intervenire per aumentare l'attraversabilità della circonvallazione. Di conseguenza aumenterà la possibilità di entrare in centro storico anche da parte delle automobili.
Quindi la Città30 non cambia la velocità reale di percorrenza, ma è uno strumento a favore di una maggior sicurezza, di una migliore accessibilità e di un migliore impatto ambientale in termini emissivi.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Ecoesagono/ZTL

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.15	2019/238790 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Il PUMS prevede l'estensione della ZTL a tutto l'esagono, eliminando gli attuali corridoi di attraversamento. Si ritiene questa scelta più ideologica che dettata da esigenze reali, posto che attualmente l'asse corso Garibaldi /via Ariosto vede un traffico molto scarso. Al contempo si rischia di creare disagi a persone che possano avere necessità occasionali di accedere, costringendo a fare permessi e quindi sottostare a ulteriore burocrazia.
Per contemperare tali esigenze una possibile via può essere quella di mutuare il modello bolognese dei ticket "gratta ed entra", che consentono in modo semplice, senza doversi recare presso uffici e anche senza preavviso, di poter occasionalmente accedere alla ZTL, pur preservando il carattere di ZTL all'intero centro città, secondo un modello di centro storico protetto ma permeabile.
"La nuova delimitazione della ZTL elimina sostanzialmente ogni percorso "improprio" di attraversamento del centro storico, ed in particolare l'itinerario Emilia Santo Stefano-Corso Garibaldi e via Ludovico Ariosto che risulterà anch'esso riservato al transito dei veicoli autorizzati e al passaggio dei mezzi pubblici (linee di forza e minibù)."
I citati percorsi di attraversamento non appaiono in verità né sovraccarichi né utilizzati in modo improprio: basta percorrere via Ariosto o corso Garibaldi per trovarli quasi sempre semi-deserti dal punto di vista veicolare. Vietarne l'uso non appare quindi rispondere a una logica di protezione o di velocizzazione del trasporto pubblico (in sé condivisibili, ove ne ricorressero i presupposti) ma a una visione quasi "ideologica" che sembra però dimenticare che occasionalmente a tutti può venire bisogno di transitare in centro o avvicinarsi a esso, per una pluralità di motivi.
Si rileva che, al contrario, in città vicine come Bologna il centro storico è protetto ma permeabile: chiunque può acquistare tagliandi "gratta ed entra" (max 3 al mese), al costo di 6 euro ciascuno, che consentono l'accesso alla ZTL per il giorno di vidimazione, ottenuta in pochi istanti via sms: ciò contempera la giusta esigenza generale di protezione con la altrettanto ragionevole presenza di un meccanismo flessibile e pratico per chi occasionalmente abbia necessità di accedere alla ZTL, senza burocrazia.
Si suggerisce quindi di adottare tale approccio, magari limitando a 1-2 tagliandi il massimo acquistabile mensilmente per una data targa. Ciò consentirebbe sì di eliminare la "eccezione negativa" degli assi consentiti attualmente, come da obiettivo PUMS, ma al contempo di offrire a tutti (cittadini e non) un modo, giustamente oneroso ma efficace, per rispondere a esigenze occasionali anche imprevedibili.

Deduzioni

Con l'estensione della ZTL il PUMS recepisce le misure previste dal PAIR come descritto al par. 4.2 della Relazione di Piano 'Obiettivi di risanamento ambientale'.
L'itinerario Emilia Santo Stefano-Garibaldi-Ariosto è l'unico percorso "secante" il centro storico rimasto aperto al traffico generico; si tratta di un itinerario interessato –nello scenario di Piano- dal transito di una linea di forza del tpl e di una linea minibù, nonché interessato da una serie di progetti di riqualificazione urbanistica (piazze Gioberti e Roversi già realizzati e piazza Diaz di prossima realizzazione).
Per queste ragioni la scelta del Piano è quindi di liberarla dal traffico veicolare generico, al di là del fatto che il traffico attuale generi o meno stati di congestione e intralcio ai mezzi pubblici.
Diversa è la questione sulla regolamentazione degli accessi veicolari –anche di tipo occasionale- alla ZTL.

L'ampliamento della Zona a Traffico Limitato comporta abitualmente un aggiornamento dei criteri di filtro degli accessi e delle modalità operative per ottenere i permessi di accesso, come peraltro previsto al par. 9.3 Centro storico: dalla Zona a Traffico Limitato all' "Ecoesagono", individuando anche nuove modalità in analogia ad altre città o rese disponibili dalle nuove tecnologie.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**
Modifica eventuale al Piano	
Nel paragrafo 9.3 si aggiunge la seguente frase: “In generale andranno riviste le regole di accesso alla ZTL e ottimizzate le modalità operative per ottenere i permessi di accesso, in particolare per semplificare le autorizzazioni per gli spostamenti di accesso al centro determinati da necessità occasionali.”	

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Opere infrastrutturali

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.16	2019/238790 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Il PUMS prevede, giustamente, la razionalizzazione dei nodi fra asse attrezzato e via Emilia / via Kennedy. Tuttavia, un primo effetto fluidificante potrebbe essere ottenuto già con interventi di razionalizzazione degli attraversamenti ciclopedonali, causa prima della congestione anche in orari non di punta, che attualmente paralizzano entrambe le rotatorie da ambo i lati (nord e sud), per complessivi quattro blocchi nello spazio di poche centinaia di metri.
Gli interventi proposti consistono in:
1) su entrambi i nodi, eliminare l'attraversamento lato sud, mantenendo solo quello nord. Su un asse attrezzato infatti la logica non può essere la stessa del centro storico: qui la priorità deve essere la fluidità del traffico, non che il pedone o il ciclista risparmi trenta metri,
2) nel caso dell'attraversamento di fronte al centro commerciale Meridiana, si rileva che a pochi metri, verso nord, l'asse stradale già ora si porta in rilevato: a soli 20 m a nord dell'attuale attraversamento, il dislivello potrebbe consentire di realizzare un sottopasso ciclopedonale con relativa facilità, eliminando del tutto la necessità di semaforizzare l'attraversamento,
3) Similmente, nell'attraversamento con la via Emilia, sebbene con maggiore difficoltà, sarebbe possibile studiare anche in quel caso un sottopasso sfruttando il dislivello già presente sul lato ovest (strada di accesso al parcheggio di un centro commerciale).

Deduzioni

I problemi della fluidità del traffico veicolare e della sicurezza dei pedoni in attraversamento in quella tratta di via Hiroshima hanno spinto l'Amministrazione a inserire il riordino di questa tratta stradale quale opera connessa al progetto di prolungamento della Tangenziale nord, in modo da dare una risposta il più possibile definitiva ai detti problemi.
Su questa opera è prevista la realizzazione nei prossimi mesi di uno studio specifico che valuti quali interventi/strumenti si debbano implementare per rispondere ai problemi evidenziati e con quali priorità e tempistiche. E' pertanto demandato a tale strumento la valutazione di tali aspetti, in quanto il PUMS ha una valenza di natura strategica.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al Piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Opere infrastrutturali

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.17	2019/238790 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Il PUMS prevede finalmente il completamento della variante di parco Ottavi. A valle di essa sarebbe opportuno rivedere l'intera organizzazione dello snodo acquedotto, riorganizzando il traffico solo in senso nord-sud su 3+3 corsie, eliminando le attuali mini-rotatorie e con obbligo di svolta a destra per i veicoli provenienti da est e da ovest. Ciò cancellerebbe uno dei "punti neri" della viabilità reggiana, al solo costo – per talune manovre – di un percorso leggermente più lungo, ampiamente compensato dal guadagno generalizzato di fluidità.
L'obiettivo è del tutto condivisibile. Come riassunto sopra, a valle di tale realizzazione sarebbe auspicabile razionalizzare drasticamente il nodo-acquedotto, eliminando le "rotondine" e riorganizzando il traffico su 3+3 corsie nord-sud, come segue:
1) Veicoli provenienti da via Gorizia esterna: obbligo di svolta a destra all'acquedotto e da lì su via Inghilterra. I veicoli diretti a nord utilizzano la variante di Parco Ottavi o invertono la marcia alla rotonda con via Francia; quelli diretti in via Premuda o via Gorizia interna procedono per via Unione Sovietica.
2) Veicoli provenienti da via Gorizia interna o via Premuda: obbligo di svolta a destra all'acquedotto e da lì su via Chopin. I veicoli diretti a Cavriago utilizzano la variante di Parco Ottavi, quelli diretti a sud percorrono via Unione Sovietica e si immettono su via Inghilterra tramite via Francia.
Ciò consentirebbe di avere:
• 3 +3 corsie intorno alla rotatoria dell'acquedotto, di cui quella esterna per immissioni e svolte da/verso via Gorizia e via Premuda
• 2+2 corsie centrali dirette nord-sud senza ostacoli, eliminando interferenze e code.

Deduzioni

Il progetto di riordino della circolazione stradale nel nodo dell'acquedotto è stato attuato a fine 2010, per mitigare i problemi preesistenti di congestione, soprattutto nel ramo da via Inghilterra, e di pericolosità dovuta alla eccessive velocità dei veicoli in corona.
Il PUMS non ha rilevato motivi per rimettere mano all'assetto del nodo, tenendo anche conto che il completamento della variante di Parco Ottavi dovrebbe alleggerire in parte i volumi di traffico che impegnano il nodo stesso.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Opere infrastrutturali

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 11.18	2019/238790 del 30/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Il PUMS evidenzia la necessità generale di fluidificazione, ma non indica come ottenerla sull'asse della circonvallazione, pure cruciale per la città.
Si rileva che in piazzale Tricolore molto si potrebbe ottenere semplicemente spostando alcuni cordoli di delimitazione fra "onda rossa" e "onda verde" nonché spostando di pochi metri le piste ciclabili, costruite in passato in punti infelici senza pensare alle conseguenze.
L'incrocio di Piazzale Tricolore (Porta S. Pietro) è cruciale per la viabilità cittadina. In varie fasce orarie vi sono code che tuttavia, a un attento esame, appaiono causate da una banalità come l'infelice posizionamento di alcuni cordoli, facilmente modificabili in pochi giorni e con minima spesa:
• La delimitazione, sul lato nord rispetto alla via Emilia, fra "onda rossa" e "onda verde" risale a tempi precedenti la suddivisione onda rossa/onda verde stessa, con la conseguenza che lo spazio destinato all'onda verde è più piccolo del necessario (inutile strozzatura) mentre quello destinato all'onda rossa è sproporzionatamente grande. (La regolazione semaforica dell'onda rossa su viale Piave è pure infelice, causando inutili code)
• Le due piste ciclabili sono state realizzate sottraendo spazio al centro della carreggiata anziché ai lati (come pure si sarebbe facilmente potuto fare), generando, sull'onda verde, una inutile riduzione a "una corsia a mezzo" che, dalle tre precedenti di viale dei Mille + via Matteotti, strozza completamente l'incrocio senza alcun motivo
Fortunatamente è facile intervenire (vedere elaborato grafico allegato all'osservazione in originale):
• Spostando più a ovest l'aiuola di separazione onda rossa/onda verde a nord della via Emilia
• Spostando la corsia ciclabile del lato est più verso via Emilia esterna.

Deduzioni

Trattasi di osservazioni e proposte che possono essere utili per una riprogettazione di dettaglio del nodo di piazza Tricolore.
Il PUMS, per la sua natura strategica, non affronta le progettazioni di dettaglio e le demanda a progetti successivi specifici o a piani particolareggiati.
L'assetto e la regolazione di questo nodo saranno comunque oggetto di revisione nell'ambito del progetto di fattibilità tecnica ed economica delle linee di forza.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE N° 12.1	PROTOCOLLO PG N° **238793** del 30/12/2019	PROPONENTE Comune di Bagnolo in Piano

Osservazione/Contenuto sintetico

In linea con la programmazione cicloviabilistica del comune di Bagnolo in Piano, si propone di dare priorità alla valorizzazione del territorio attraverso percorsi cicloturistici. Si propende per una connessione diretta col Comune di Reggio Emilia con l'obiettivo di delineare una ciclovia turistica interna, a est di via Gramsci e del Canale Tassone.
L'asse che va da via Pioppa a Bagnolo in Piano e prosegue con via Spagni in località Pratofontana, è in gran parte già percorribile e giunge da nord alla Stazione Mediopadana dell'Alta Velocità.
La programmazione ciclabile del comune di Bagnolo vuole valorizzare l'aspetto cicloturistico della connessione a nord col Comune di Novellara e alla prossima realizzazione della Ciclovia Carpi-Guastalla, oggetto di Protocollo di Intesa con la Regione Emilia Romagna in RPI/2019/728 del 16-12-2019.

Deduzioni

Il PUMS, al par. 7.2.5 “Rete dei percorsi verdi, le Greenway e le connessioni rurali”, demanda all’aggiornamento del Biciplan in corso di redazione il compito di individuare la rete dei percorsi verdi e renderla riconoscibile, fruibile, interconnessa, partendo dai percorsi previsti nel Biciplan 2008 e dal progetto ‘Cintura verde’.
In sede di predisposizione del Biciplan verrà presa in considerazione la proposta.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al par. ‘7.2.5 Rete dei percorsi verdi, le “Greenway” e le connessioni rurali’ si aggiunge quanto segue:
“E’ fondamentale coordinare i percorsi delle Greenway con i comuni confinanti in modo che vi sia continuità con le ciclovie turistiche presenti o previste in tali comuni.”

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Riqualificazione degli assi storici e dei viali di circonvallazione

OSSERVAZIONE N°	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
13.1	239217 del 31/12/2019	Gruppo residenti “Quelli del Gattaglio”

Osservazione/Contenuto sintetico

Premesso che siamo un gruppo di residenti del quartiere Gattaglio con figli in età scolare. Utilizziamo quotidianamente l’attraversamento pedonale di viale Timavo in corrispondenza dell'intersezione con via Matilde di Canossa. Questo rappresenta infatti un punto di connessione fondamentale tra il nostro quartiere e il resto della città e, più in particolare, con il centro storico (futuro “Ecoesagono”).
Tale attraversamento risulta essere particolarmente pericoloso a causa della geometria stradale del viale che favorisce l'alta velocità e comportamenti imprudenti da parte degli automobilisti che non rispettano né le strisce pedonali né i limiti di velocità prescritti dal codice della strada.
…...
Questa situazione non favorisce di certo la fruibilità del centro storico, la sicurezza e vivibilità della città e neppure l’utilizzo di mezzi di trasporto più sostenibili.
Proposta:
Si suggerisce una soluzione di minima da attuare in tempi brevi e con costi contenuti, la quale pur non alterando sostanzialmente l’attuale sistema viabilistico, mira a ridurre la velocità automobilistica, modificare comportamenti incongrui dei conduttori dei veicoli e di conseguenza aumentare la sicurezza dell'attraversamento ciclopedonale in oggetto.
Il progetto proposto prevede una riconfigurazione della sezione viaria all’altezza dell’intersezione Viale Timavo - Via Matilde di Canossa che si configura nelle seguenti azioni:
modifica dell'andamento delle corsie attraverso una deviazione della direzione di marcia;
•restringimento delle sezioni delle corsie;
•introduzione del limite di 30 km/ora;· aumento degli spazi destinati ai pedoni (marciapiedi correttamente dimensionati, isola salvagente, ecc...);
•miglioramento dell'illuminazione pubblica del viale e nello specifico dell'attraversamento;
•separazione della corsia ciclabile bidirezionale dal percorso ad uso esclusivo dei pedoni;
•rimozione dell’obsoleta cartellonistica pubblicitaria dimensionata ad uso esclusivo della percezione veicolare a scapito della visibilità pedonale e del pedone/ciclista da parte delle vetture stesse.
Questo intervento si dovrebbe inoltre collocare in un ripensamento e ridisegno complessivo del tema della sicurezza degli attraversamenti pedonali e ciclopedonali senza semaforo presenti su tutta la Circonvallazione cittadina. In allegato gli ulteriori attraversamenti simili da trattare in modo analogo.

Deduzioni

Il PUMS prevede una variazione dell’assetto dei viali di circonvallazione con i seguenti interventi:

- l’inserimento dei viali nella Città30, quindi con limite generalizzato di velocità a 30 km/ora (come richiesto in osservazione), e la conseguente revisione della regolazione ad “onda verde” in modo da rendere continuo il transito veicolare a 25÷30 km/h;
- la progressiva riconversione del traffico dei viali, penalizzando i flussi che attraversano la città e favorendo i flussi diretti in centro storico o nei quartieri adiacenti.

Altri dettagli di intervento proposti in osservazione, sono disomogenei rispetto al livello di pianificazione strategica svolto dal PUMS.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 5 – OBIETTIVI E STRATEGIE

OSSERVAZIONE N°	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
13.2	239217 del 31/12/2019	Gruppo residenti “Quelli del Gattaglio”

Osservazione/Contenuto sintetico

Ai residenti del centro cittadino sta decisamente a cuore una prospettiva di città che vada verso la mobilità efficiente e sostenibile. Fino ad oggi Reggio Emilia, pur con importanti investimenti ed iniziative, resta una città con un modello viabilistico sostanzialmente fermo agli anni Settanta, con una netta prevalenza del trasporto privato su automobili, un'insufficiente dotazione di mezzi pubblici e di corsie preferenziali destinate agli stessi, un'insufficiente e discontinua dotazione di piste dedicate alla mobilità attiva.
Proposta:
Si recepiscono positivamente gli spunti forniti dagli scenari denominati "Diversione modale" e "Risanamento" i quali dovrebbero però essere sviluppati assieme con maggiore coraggio prendendo le soluzioni più avanzate sia dell'uno che dell'altro, facendo di Reggio la città della mobilità sostenibile. Occorre agire sia sugli investimenti, che sul piano della comunicazione ai cittadini, i quali devono essere i primi promotori del cambiamento, motivati dal miglioramento del traffico, della qualità dell'aria, della sicurezza. Occorre che la mobilità sostenibile venga percepita come un marchio di qualità delle città emiliane; occorre, inoltre, agire con decisione e scardinare il consenso acritico verso l'uso dell'auto privata.
L'obiettivo si raggiunge adottando iniziative sugli esempi allegati tratti dalle Linee Guida regionali per il sistema della Ciclabilità (progetto Life prepAIR) riferito a varie esperienze europee, attraverso le seguenti azioni:

- intervento sulle geometrie stradali, riducendo gli spazi per le auto e aumentando quelli per i mezzi pubblici e la mobilità attiva (pedonale, ciclabile, ecc.);
- il trasporto pubblico deve essere un servizio collettivo civile ed efficiente. Occorrono maggiori investimenti sul trasporto pubblico che deve essere competitivo sul piano della velocità e della comodità rispetto alle auto (se la gente non è più costretta a spendere per le auto avrà più soldi da investire nel trasporto pubblico);
- dissuasione dell'ingresso in città con auto privata attraverso la riduzione dei parcheggi in zone centrali e l'aumento progressivo delle tariffe di sosta in avvicinamento al centro;
- introduzione del limite di 30 km/ora in tutta l'area urbana;
- grande cura per la continuità dei percorsi ciclabili sulle direttrici prioritarie attraversamento l'eliminazione dei dislivelli, il completamento dei raccordi, il miglioramento della sicurezza delle intersezioni, ecc…

Deduzioni

Nei ragionamenti e proposte fatte in osservazione si ritrovano molte delle idee e delle proposte presenti nel PUMS.
Il PUMS ha assunto degli obiettivi e disegna uno scenario di piano di progressiva riduzione dell’uso dei mezzi privati, proponendo soluzioni sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico, ma anche socialmente accettabili.
Il piano prevede la continuità con le politiche di sostenibilità effettuate a partire dal PUM2008, con il contenimento e la riduzione progressiva della mobilità motorizzata privata e la diversione verso il trasporto pubblico e la ciclopedonalità.
In questo quadro di manovra progressiva, il PUMS prevede alcuni interventi di consistente penalizzazione della mobilità privata in linea con le azioni proposte: ampliamento ZTL, attuazione Città30, messa a pagamento dei parcheggi di corrispondenza in prossimità del centro storico, aggiornamento del Biciplan, …

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Riqualificazione degli assi storici e dei viali di circonvallazione

OSSERVAZIONE N°	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
13.1	239217 del 31/12/2019	Gruppo residenti “Quelli del Gattaglio”

Osservazione/Contenuto sintetico

Premesso che siamo un gruppo di residenti del quartiere Gattaglio con figli in età scolare. Utilizziamo quotidianamente l’attraversamento pedonale di viale Timavo in corrispondenza dell'intersezione con via Matilde di Canossa. Questo rappresenta infatti un punto di connessione fondamentale tra il nostro quartiere e il resto della città e, più in particolare, con il centro storico (futuro “Ecoesagono”).
Tale attraversamento risulta essere particolarmente pericoloso a causa della geometria stradale del viale che favorisce l'alta velocità e comportamenti imprudenti da parte degli automobilisti che non rispettano né le strisce pedonali né i limiti di velocità prescritti dal codice della strada.
…...
Questa situazione non favorisce di certo la fruibilità del centro storico, la sicurezza e vivibilità della città e neppure l’utilizzo di mezzi di trasporto più sostenibili.
Proposta:
Si suggerisce una soluzione di minima da attuare in tempi brevi e con costi contenuti, la quale pur non alterando sostanzialmente l’attuale sistema viabilistico, mira a ridurre la velocità automobilistica, modificare comportamenti incongrui dei conduttori dei veicoli e di conseguenza aumentare la sicurezza dell'attraversamento ciclopedonale in oggetto.
Il progetto proposto prevede una riconfigurazione della sezione viaria all’altezza dell’intersezione Viale Timavo - Via Matilde di Canossa che si configura nelle seguenti azioni:
modifica dell'andamento delle corsie attraverso una deviazione della direzione di marcia;
•restringimento delle sezioni delle corsie;
•introduzione del limite di 30 km/ora;· aumento degli spazi destinati ai pedoni (marciapiedi correttamente dimensionati, isola salvagente, ecc...);
•miglioramento dell'illuminazione pubblica del viale e nello specifico dell'attraversamento;
•separazione della corsia ciclabile bidirezionale dal percorso ad uso esclusivo dei pedoni;
•rimozione dell’obsoleta cartellonistica pubblicitaria dimensionata ad uso esclusivo della percezione veicolare a scapito della visibilità pedonale e del pedone/ciclista da parte delle vetture stesse.
Questo intervento si dovrebbe inoltre collocare in un ripensamento e ridisegno complessivo del tema della sicurezza degli attraversamenti pedonali e ciclopedonali senza semaforo presenti su tutta la Circonvallazione cittadina. In allegato gli ulteriori attraversamenti simili da trattare in modo analogo.

Deduzioni

Il PUMS prevede una variazione dell’assetto dei viali di circonvallazione con i seguenti interventi:

- l’inserimento dei viali nella Città30, quindi con limite generalizzato di velocità a 30 km/ora (come richiesto in osservazione), e la conseguente revisione della regolazione ad “onda verde” in modo da rendere continuo il transito veicolare a 25÷30 km/h;
- la progressiva riconversione del traffico dei viali, penalizzando i flussi che attraversano la città e favorendo i flussi diretti in centro storico o nei quartieri adiacenti.

Altri dettagli di intervento proposti in osservazione, sono disomogenei rispetto al livello di pianificazione strategica svolto dal PUMS.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 5 – OBIETTIVI E STRATEGIE

OSSERVAZIONE N°	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
13.2	239217 del 31/12/2019	Gruppo residenti “Quelli del Gattaglio”

Osservazione/Contenuto sintetico

Ai residenti del centro cittadino sta decisamente a cuore una prospettiva di città che vada verso la mobilità efficiente e sostenibile. Fino ad oggi Reggio Emilia, pur con importanti investimenti ed iniziative, resta una città con un modello viabilistico sostanzialmente fermo agli anni Settanta, con una netta prevalenza del trasporto privato su automobili, un'insufficiente dotazione di mezzi pubblici e di corsie preferenziali destinate agli stessi, un'insufficiente e discontinua dotazione di piste dedicate alla mobilità attiva.
Proposta:
Si recepiscono positivamente gli spunti forniti dagli scenari denominati "Diversione modale" e "Risanamento" i quali dovrebbero però essere sviluppati assieme con maggiore coraggio prendendo le soluzioni più avanzate sia dell'uno che dell'altro, facendo di Reggio la città della mobilità sostenibile. Occorre agire sia sugli investimenti, che sul piano della comunicazione ai cittadini, i quali devono essere i primi promotori del cambiamento, motivati dal miglioramento del traffico, della qualità dell'aria, della sicurezza. Occorre che la mobilità sostenibile venga percepita come un marchio di qualità delle città emiliane; occorre, inoltre, agire con decisione e scardinare il consenso acritico verso l'uso dell'auto privata.
L'obiettivo si raggiunge adottando iniziative sugli esempi allegati tratti dalle Linee Guida regionali per il sistema della Ciclabilità (progetto Life prepAIR) riferito a varie esperienze europee, attraverso le seguenti azioni:

- intervento sulle geometrie stradali, riducendo gli spazi per le auto e aumentando quelli per i mezzi pubblici e la mobilità attiva (pedonale, ciclabile, ecc.);
- il trasporto pubblico deve essere un servizio collettivo civile ed efficiente. Occorrono maggiori investimenti sul trasporto pubblico che deve essere competitivo sul piano della velocità e della comodità rispetto alle auto (se la gente non è più costretta a spendere per le auto avrà più soldi da investire nel trasporto pubblico);
- dissuasione dell'ingresso in città con auto privata attraverso la riduzione dei parcheggi in zone centrali e l'aumento progressivo delle tariffe di sosta in avvicinamento al centro;
- introduzione del limite di 30 km/ora in tutta l'area urbana;
- grande cura per la continuità dei percorsi ciclabili sulle direttrici prioritarie attraversamento l'eliminazione dei dislivelli, il completamento dei raccordi, il miglioramento della sicurezza delle intersezioni, ecc…

Deduzioni

Nei ragionamenti e proposte fatte in osservazione si ritrovano molte delle idee e delle proposte presenti nel PUMS.
Il PUMS ha assunto degli obiettivi e disegna uno scenario di piano di progressiva riduzione dell’uso dei mezzi privati, proponendo soluzioni sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico, ma anche socialmente accettabili.
Il piano prevede la continuità con le politiche di sostenibilità effettuate a partire dal PUM2008, con il contenimento e la riduzione progressiva della mobilità motorizzata privata e la diversione verso il trasporto pubblico e la ciclopedonalità.
In questo quadro di manovra progressiva, il PUMS prevede alcuni interventi di consistente penalizzazione della mobilità privata in linea con le azioni proposte: ampliamento ZTL, attuazione Città30, messa a pagamento dei parcheggi di corrispondenza in prossimità del centro storico, aggiornamento del Biciplan, …

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Riqualificazione degli assi storici e dei viali di circonvallazione

OSSERVAZIONE N°	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
15.1	239223 del 31/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Visto che l'attuale sistema onda verde/onda rossa produce forti rallentamenti, specialmente quando le corsie preferenziali degli autobus convergono con quelle delle auto ed in prossimità di incroci regolati da semafori, si propone di creare la cosiddetta circonvallazione tutta a senso unico, a 4 corsie di marcia, una delle quali (quella interna) preferenziale per bus e taxi.
Pertanto si potrebbero abolire i semafori con emissioni regolate da stop/precedenze. Negli incroci più sensibili, come piazza Duca d'Aosta e piazza del Tricolore si potrebbero realizzare strutture sopraelevate, come da allegato, per pedoni e biciclette e invertire i sensi di marcia per viale Montegrappa e viale Monte san Michele.

Deduzioni

La proposta in osservazione è in contrasto con gli obiettivi, le strategie e gli assi di intervento del PUMS in termini di assetto della viabilità e della circolazione descritti al par, 3.3.2 e 3.3.3.
Creare un tracciato di tipo superstradale intorno al centro storico significherebbe rinforzare drasticamente il ruolo di barriera urbana che i viali purtroppo svolgono fra il centro storico e il resto della città.
Per l'attraversamento della città in auto ci sono le tangenziali, con adeguate capacità di deflusso, mentre i viali di circonvallazione sono dei viali urbani, da preservare e migliorare nella loro qualità urbana ed ambientale.

ACCOGLIMENTO	**Non accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Linee di Minibù

OSSERVAZIONE N°	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
15.2	239223 del 31/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Al fine di migliorare il collegamento tra stazione Mediopadana e il centro storico con trasporto pubblico si propone di creare un percorso che preveda l'utilizzo di viale Morandi, tramite un bus navetta che parta dalla stazione e arrivi direttamente, passando per via Pansa, in zona teatri, come da allegato. Inoltre potrebbe essere previsto un parcheggio multipiano nella zona casello autostradale di Reggio Emilia.

Deduzioni

Per quanto riguarda il collegamento del centro storico con la stazione AV Mediopadana, questo è garantito nello scenario di Piano da una nuova 'linea di forza' del tpl urbana lungo il tracciato Rivalta-centro-stazione AV (cfr par. '8.1 Linee di forza').
Con la definizione di "linea di forza" si intende un servizio di trasporto pubblico ad alta capacità, con alta frequenza di transito, sviluppato il più possibile in sede propria. La tecnologia del sistema di trasporto, i tracciati e le caratteristiche del servizio saranno definite sulla base degli studi di fattibilità e della disponibilità e della disponibilità di finanziamenti specifici da parte dello Stato o della Regione.
A tal proposito si ricorda che lo sviluppo e implementazione dei servizi di trasporto pubblico deve necessariamente avvenire nel quadro di un impegno economico accresciuto da parte dello Stato o della Regione.
Riguardo all'ipotesi di un parcheggio presso il casello autostradale, essa si ritiene assolta dalla previsione già presente nel PUMS, che prevede la realizzazione di un parcheggio nell'ambito dello sviluppo delle aree adiacenti al casello autostradale (cfr par. '9.4 Assetto e regolazione della sosta pubblica'); poiché l'area è di proprietà privata, sarà il progetto che definirà le sue caratteristiche (multipiano o altro assetto) in relazione alle normative urbanistiche di riferimento.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al paragrafo 8.1 prima delle parole "L'estensione delle due linee richiede…" si aggiunge:
"Con la definizione di "linea di forza" si intende un servizio di trasporto pubblico ad alta capacità, con alta frequenza di transito, sviluppato il più possibile in sede propria. La tecnologia del sistema di trasporto, i tracciati e le caratteristiche del servizio saranno definite sulla base degli studi di fattibilità e della disponibilità e della disponibilità di finanziamenti specifici da parte dello Stato o della Regione."

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Opere infrastrutturali

OSSERVAZIONE N°	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
15.3	239223 del 31/12/2019	Cittadino

/

Osservazione/Contenuto sintetico

Al fine di ridurre la congestione nell'attraversamento della frazione di Sesso, si potrebbe creare una variante che eviti il centro della frazione di Sesso sfruttando in parte via Luigi Barchi che potrebbe essere implementata fino a raggiungere viale Bice Bertani Davoli, magari con una sopraelevata, come da allegato, sfruttando quindi strade già esistenti.

Deduzioni

Si ritiene di riconsiderare tratti di viabilità esistente nell'ambito considerato, creando solo le necessarie connessioni al fine di realizzare una viabilità minore utile a risolvere una criticità locale.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Ecoesagono/ZTL

OSSERVAZIONE N° 16.1	PROTOCOLLO PG N° 239270 del 31/12/2019	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Propongo di prendere in considerazione un ampliamento della fascia "Ecoesagono'; nei punti chiave identificati.
Analizzando il primo punto (Porta Castello), all'incrocio tra via Ariosto e viale Monte Grappa, bisogna limitare al minimo le auto in ingresso dalla circonvallazione, in particolare quelle esterne alla ZTL, ampliando fino a piazza Diaz il limite della ZTL possiamo farlo, dando la precedenza alla fluidità della linea di forza. Inoltre il primo tratto di viale Monte Grappa, è più stretto, con la presenza dell'antica porta Castello, da poter quindi valorizzare nel contesto di Piazza Fontanesi. Questo farà aumentare anche i parcheggi a disposizione dei residenti, che in questo punto, soprattutto negli orari serali, subiscono una notevole pressione da parte di utenti non residenti. In questo modo si garantirebbe in ogni caso l'accesso dei non residenti al parcheggio a rotazione ex Caam, ponendo l'ingresso per loro su via Tiziano. In questa maniera si scoraggia l'uso dello stesso Viale Umberto (che presenta linea di forza), da parte di chi è diretto al parcheggio ex-Caam o a quelli lungo i controviali, favorendo quindi l'utilizzo di Viale Simonazzi per tale accesso.
Analizzando invece il secondo punto (Porta S. Pietro), è un nodo problematico per le numerose vie che vi si incrociano in un unico punto, per cui bisognerebbe razionalizzare la mobilità veicolare per dedicare piu spazi per i residenti, per i ciclisti e per i pedoni, in attesa di capire se la linea di Tram possa passare di qui. In particolare l'ultimo tratto di Viale Montegrappa potrebbe essere incluso nella ZTL, per costringere i non residenti in uscita dali parcheggio ex Caam, a svoltare su via Tintoretto per tornare sulla Circonvallazione, liberando l'incrocio di S. Pietro spesso intasato in uscita, soprattutto per chi svolta a sinistra su viale Piave. Inoltre si potrebbe ipotizzare di precludere l'ingresso ai non residenti, da Piazza Tricolore sia per chi è diretto su viale Monte S. Michele, sia per chi è diretto su viale Monte Grappa, ampliando anche qui l'Eco-Esagono.
Inoltre si potrebbe ipotizzare di riconvertire gli spazi oggi adibiti per la sosta lungo i controviali (su tutti e tre i lati a nord della via Emilia) per trasformarli in una corsia preferenziale continua, eventualmente da inserire nella ZTL, che colleghi rapidamente i due hub del TPL Zucchi ed Europa, grazie al completamento del sottopassaggio di Via Lama Golese, consentendo un potente efficientamento del TPL in termini di orari e frequenze, soprattutto durante le ora di punta. Nel caso che il tram si decida di farlo passare per viale Monte Grappa, invece che per Corso Garibaldi, allora si dovrebbe prevedere a mio avviso l'estensione totale della ZTL a tutto l'Esagono.

Deduzioni

L'espansione della ZTL del centro e la sua riqualificazione quale Ecoesagono è stata definita nel PUMS tenendo conto delle esigenze di "protezione" del centro storico e nel contempo di mantenimento di sufficienti livelli di accessibilità al centro con auto privata.
La scelta del Piano è stata quindi di ricercare un nuovo equilibrio fra protezione e accessibilità, ampliando la ZTL ma escludendo da tale ampliamento i controviali della circonvallazione, viale Monte Grappa e viale Monte San Michele che funzionano da polmone di sosta per gli accessi auto+piedi ai servizi del centro storico.
Si tratta di sosta privilegiata, in quanto permette l'accesso pedonale diretto al centro storico, e per questo soggetta a tariffa oraria.

Per quanto riguarda in generale l'estensione dell'Ecoesagono si conferma la scelta contenuta nel PUMS di espansione della ZTL ma senza includere i controviali della circonvallazione; eventuali ampliamenti ulteriori della ZTL del centro saranno oggetto dei futuri aggiornamenti del Piano.
Le considerazioni in osservazione riguardano anche riorganizzazioni di dettaglio della circolazione e della sosta alle porte e nei controviali, per favorire la sosta dei residenti e per velocizzare il transito dei mezzi pubblici.

Sotto questo aspetto, anche nelle scelte di dettaglio in attuazione dell'Ecoesagono, si ritiene di considerare le seguenti opzioni:

- Ridurre al minimo gli ingressi "forzosi" nel centro storico per poter imboccare i viali o uscirne, come succedeva in via Guasco e come succede in piazza Fiume e piazza Diaz, consentendo le svolte a sinistra direttamente all'incrocio sui viali;
- Ridurre i percorsi più estesi di ricerca sosta all'interno delle mura (ma esterni alla ZTL), che generano un eccesso di transiti nel sistema dei controviali;
- Valutare la possibilità di utilizzo dei controviali come corsie preferenziali per il transito dei bus e minibù.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Si aggiunge al par. '9.3 Centro storico: dalla Zona a Traffico Limitato all' "Ecoesagono"' quanto segue:
"Con l'ampliamento della ZTL, nelle scelte di dettaglio dell'assetto circolatorio dei viali e dei controviali, sarà opportuno considerare le seguenti opzioni:

- Ridurre al minimo gli ingressi "forzosi" nel centro storico per poter imboccare i viali o uscirne, consentendo le svolte a sinistra direttamente all'incrocio sui viali;
- Ridurre i percorsi più estesi di ricerca sosta all'interno delle mura (ma esterni alla ZTL), che generano un eccesso di transiti nel sistema dei controviali;
- Valutare la possibilità di utilizzo dei controviali come corsie preferenziali per il transito dei bus e minibù."

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE N° 16.2	PROTOCOLLO PG N° 239270 del 31/12/2019	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Alle già 4 fasce identificate nel PUMS proporrei la creazione una quinta fascia, che permetta di avere uno strumento in più nella gestione della mobilità, nelle zone più centrali e congestionate della città. La fascia proposta, compresa tra l'Ecoesagono e la Città30, avrebbe l'obiettivo di scoraggiare ulteriormente l'uso dell'auto nelle zone a ridosso dell'Ecoesagono, per favorire in maniera ancora più forte il TPL, e renderlo in queste zone ancora più competitivo rispetto al mezzo privato, inoltre se sulla Città 30 si può lavorare più sul ciclista, in questa zone l'attenzione prevalente sarà per il pedone nella sua fase di accesso all'Ecoesagono.
Rispetto alla Città 30: disincentivi più incisivi all'uso dell'auto, incentivi più decisivi per il TPL.
In caso di politica basata sulla tariffa dell'accesso all'auto, come integrazione alla strategia della tariffazione della sosta, potrà essere attiva negli orari di punta, sorvegliata con appositi varchi, pensando a tutte le esclusioni del caso per residenti anziani, disabili, etc..
In questo modo, favorire la logica dell'aggiramento, da parte degli utenti che necessitano di attraversare la città da parte a parte, sarà possibile una volta che le tangenziali siano state completate.
In alternativa alla tariffazione dell'accesso, mantenere la fascia nel piano ma dedicarla alla supertariffa sosta auto, in maniera da poterla comunicare meglio al cittadino che dovrà recepirla.
In ognuno dei due casi si punta a favorire l'utilizzo dei parcheggi di attestamento al centro storico da parte degli utenti diretti in centro rispetto a quelli di accesso sui controviali, da riservare a categorie deboli, corsie kiss e drive, residenti, commercianti, rotazione.
Liberare spazio viario per il traffico del TPL per poter realizzare corsie preferenziali continue almeno nel nodo centrale dei viali. Migliorare l'efficienza e la competitività del trasporto pubblico nelle ore di punta, evitando ingorghi e accumuli di ritardo, grazie alla creazione di una fascia particolarmente dedicata che permetta, la creazione di nuove corsie salta-coda.
Espandere la pedonabilità tipica del centro storico, ampliandola fino alla cerchia dei parcheggi di attestamento, e alle stazioni, con particolare cura ai corridoi di connessione pedonale tra il centro i poli attrattori che lo circondano, la città è più vicina di quanto sembra.
Ipotizzare in questa fascia di approfondire uno studio sulla continuità dei portici pubblici esistenti, per iniziare a tener conto anche dei corridoi porticati, nella progettazione della pedonabilità.
Favorire la conversione parziale dei viali, da semplici aree di accesso e sosta veicolari, a zone più respirabili, vivibili e verdi per lo svago e il tempo libero, a servizio della città storica, povera di aree verdi.

Deduzioni

Per quanto riguarda le tariffe di sosta queste sono già differenziate per comparto e distanza dal centro, e il Piano prevede un meccanismo di monitoraggio periodico per adeguare le tariffe (a crescere o a decrescere) per ottenere in ogni comparto un adeguato equilibrio domanda/offerta e di conseguenza "filtrare" quota di domanda verso comparti più esterni (cfr par. '9.4 Assetto e regolazione della sosta pubblica').
Quanto all'ampliamento oltre il centro storico della fascia di "qualità" degli spazi pubblici e del massimo comfort per gli spostamenti ciclopedonali, questo nel PUMS non è perseguito definendo una fascia intermedia sub-centrale, che andrebbe a contenere tipologie urbanistiche di vario tipo, ma è perseguito sviluppando il sistema dei "raggi" di mobilità sostenibile (cfr par. '9.6 Accesso al centro e riqualificazione degli assi storici').
Si tratta del sistema dei "tappeti", che tende a ricercare le qualità urbanistiche e le potenzialità offerte dalle tratte di penetrazione verso il centro degli assi storici, e su questi costruire un ampliamento della qualità urbana assimilabile a quella del centro storico.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Città30

OSSERVAZIONE N° 16.3	PROTOCOLLO PG N° 239270 del 31/12/2019	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Propongo di prendere in considerazione un ampliamento della fascia "Città 30", nei punti chiave identificati. Analizzando il primo punto (Foro Boario, Liceo Moro), lungo via XX Settembre, in presenza di una scuola e del ponte sul Lungo Crostolo, il Pums prevede il transito della cerchia intermedia che sancisce il limite della Città 30, quindi significa traffico sostenuto durante tutto il giorno a velocità superiori ai anche ai 50. Ritengo che a seguito della futura demolizione del cavalcavia della tangenziale nord sul Crostolo, si possa pensare di prevedere ad un collegamento tra la rotonda di via Copernico e via Valle, attraverso un nuovo ponte su l Crostolo, e una connessione diretta con via Fratelli Manfredi (interessata anche da traffico pesante per merci), su cui è possibile identifica re un nuovo parcheggio scambiatore interno nel parcheggio Manfredi Nord, in sostituzione a quello del Foro Boario che potrebbe essere messo a pagamento. In questa maniera noi possiamo ampliare la Città 30 fino a comprendere il lungo Crostolo fino al nuovo ponte, via XX settembre, il Moro e il Foro Boario, soprattutto se consideriamo che la pressione di traffico in Gardenia è tra le più insostenibili, allontanando la cerchia intermedia potrebbe ottenere tutto il quartiere più respiro, rimarrebbe escluso via Fratelli Manfredi che sancirebbe il limite della fascia fino alla rotonda del tondo. Per ridurre ulteriormente l'utilizzo di viale XX Settembre si potrebbe ipotizzare un ridisegno dei sensi di circolazione tra il ponte di via XX settembre e il ponte di via Brigata Reggio che tenda a favorire l'utilizzo del nuovo ponte per chi utilizza la cerchia intermedia rispetto ai due esistenti.
Analizzando invece il secondo punto (via Martiri di Cervarolo, via Croce entrambe sono vie molto residenziali non adatte alla circolazione via ria, entrambe presentano dissuasori di velocità, e meritano di essere comprese meglio nella Città 30. Ritengo ipotizzabile anche qui un ampliamento della fascia Città 30, in maniera da poter includere almeno via Martiri Cervarolo.
In questo caso propongo di deviare parte del traffico su via Caduti in missione di pace, completando l'ultimo pezzetto che le manca per connettersi su via Luxemburg, ridisegnando la viabilità tra le rotonde di via Luxemburg e viale Piacentini. Per regolare gli attraversamenti sulle vie Croce e Caduti in missione di pace, si può pensare di favorire l'utilizzo di uno piuttosto che l'altro, a seconda dei sensi di circolazione consentiti in entrata.

Deduzioni

Per quanto riguarda l'estensione della Città30, questa è stata definita nel PUMS sulla base dell'attuale assetto della viabilità urbana (senza nuove connessioni quali quelle citate in osservazione).
L'intento del PUMS è quello di ampliare il più possibile la Città30 oltre il centro storico ricomprendendo la maggior parte dei quartieri residenziali densi, e nel contempo mantenere esterni –da 50 km/h- degli itinerari intermedi fra i viali di circonvallazione e le tangenziali.
Si concorda con l'esigenza di ricomprendere nella Città30 l'area tra via B. Croce, via Martiri di Cervarolo e via Che Guevara.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nelle Tavole di PUMS e nelle figure della Relazione di Piano viene modificato il perimetro della Città30 in modo da ricomprendere l'area tra: via B. Croce, via Martiri di Cervarolo e via Che Guevara.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 16.4	239270 del 31/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Alle già 4 fasce identificate nel PUMS e alla quinta fascia proposta nella osservazione precedente, proporrei la creazione di una sesta fascia, che permetta di avere uno strumento in più nelle mani del comune per migliorare l'efficienza della Fascia Esterna identificata nel PUMS.
In questa fascia infatti non si vogliono attuare particolari restrizioni all'uso della macchina, già "bastonata" in tutte le fasce più interne, ma si vuole piuttosto creare un'ulteriore strumento operativo in mano al comune, per poter gestire meglio emergenze ambientali legate alla qualità dell'aria, in almeno due modi alternativi:

- o per attuare restrizioni ulteriori, solamente nei casi di forti emergenze dei livelli di respirabilità dell'aria, sempre più frequenti.
- oppure installando del varchi con telecamere che rendano certi ed effettivi i limiti previsti alla circolazione della fascia più esterna, senza bisogno di impiegare i vigili in poco efficaci posti di blocco .

In questo modo si originerebbe una fascia che comprenderebbe la parte di città più densa e compatta, quella con la peggior respirabilità dell'aria quella con maggiore pressione di traffico veicolare, quella con maggior probabilità di formazione di code, quella racchiusa dalle tangenziali, che la separerebbero naturalmente dalla fascia più esterna già identificata nel PUMS che risulta avere problemi diversi.

Inoltre i parcheggi di corrispondenza esterni delle linee di forza, che rappresentano un'alternativa ideale all'ingresso in questa ipotizzata fascia sono posizionati esattamente ai suoi limiti esterni, questa fascia renderebbe più attrattivi questi parcheggi scambiatori, essendo un alternativa già prevista nel PUMS, e ne incentiverebbe sicuramente l'uso.

Nella rimanente fascia più esterna, quella esterna alle tangenziali, già prevista nel PUMS, la diversa conformazione del territorio, l'apertura della campagna ed un traffico sicuramente meno sostenuto e più scorrevole prefigurano criticità ambientali molto diverse e meno problematiche, rispetto alla concentrazioni urbana, motivo per cui tendere alla creazione della suddetta fascia per poterle gestire in maniera specifica, essendo di verse le specificità dei 2 territori. In questa maniera completiamo a mio avviso, tutte le fasce identificabili, e su queste ritengo che si debba costruire una comunicazione che dia una chiave di lettura schematica del PUMS, sia per tecnici, sia per cittadini, che crei un linguaggio condiviso per comunicare tra loro come ho tentato di fare nelle immagini. Ad ogni fascia dovrebbe idealmente corrispondere: una cintura verde, un anello ciclabile, un anello di P. di interscambio auto dedicato, un anello veicolare di circonvallazione viaria. Sarebbe funzionale ai fini della costruzione comunicativa al cittadino tentare di seguire questo schema logico.

Deduzioni

Il sistema di regolazione della circolazione è impostato nel PUMS con la seguente classificazione della viabilità:

- La viabilità interna all'Ecoesagono, con limiti di accesso alle auto private,
- La viabilità interna alla Città30, con limite generalizzato a 30 km/h e regolazione della sosta;
- La restante viabilità urbana (interna al centro abitato), con limite generalizzato a 50 km/h;
- La viabilità extraurbana e/o tangenziale.

La semplicità dello schema proposto appare un elemento importante per renderlo leggibile da parte degli automobilisti e facilitare il rispetto delle regole (e scoraggiare i ricorsi in caso di infrazione).

La creazione di fasce intermedie di ulteriore differenziazione dei regimi di circolazione e sosta non appare un sicuro vantaggio; ciò non toglie che localmente potranno essere definiti interventi specifici

di regolazione a risoluzione di criticità particolari. Per quanto riguarda specificatamente le misure emergenziali esse sono adottate con appositi provvedimenti in conformità alle disposizioni regionali del PAIR e agli accordi di bacino.	
ACCOGLIMENTO	**Non accolta**
Modifica eventuale al Piano	
Non comporta modifiche al piano.	

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Linee di forza/tranvie

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 16.5	239270 del 31/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Nel PUMS vengono identificati i raggi di mobilità sostenibile, cioè i principali assi storici di mobilità mista (auto, TPL, Ciclista e Pedone) di accesso al centro storico, dove favorire le mobilità sostenibili (TPL, Ciclista, pedone), Questi saranno quindi gli assi su cui concentrare in linea generale le linee del TPL.
Gli obiettivi dei raggi in questione sono i seguenti:
Individuare i principali assi storici dove incentivare l'utilizzo del TPL e in particolare delle Linee di forza previste dal PUMS, riducendo le contaminazioni del mezzo privato al minimo e ridisegnando gli incroci per favorire sempre la precedenza delle linee del TPL, rispetto alle strade che incrociano perpendicolarmente i raggi.
Identificare gli 8 principali incroci sulla Circonvallazione dove favorire l'accesso del TPL rispetto all'auto privata nella fase di ingresso e uscita dalla Circonvallazione.
Sulla parte esterna dei raggi invece possiamo identificare gli 8 punti dove il traffico veicolare proveniente dalle direttrici provinciali viene progressivamente deviato su varianti più adatte, mano a mano che ci si addentra in ambito urbano.
In questi punti esterni, in particolare per quanto riguarda gli assi interessati dalle linee di forza, è auspicabile che venga adottata per il traffico veicolare, la strategia dedicata dal PUM5 per via Gramsci: un sistema di corsie preferenziali TPL solo in ingresso, da nord e da sud, che spezzi la verticalità della circolazione privata, favorendo invece la fluidificazione del traffico lungo il raggio sostenibile dedicato al trasporto pubblico.
Se necessario immaginare di realizzare cavalcavia per la circolazione viaria che scavalchino le linee di forza nei punti di traffico maggiore, evitando incroci diretti a raso, favorendo quindi l'efficienza della linea di forza, che non dovrà mai intersecare grossi assi di traffico veicolare che possano rallentare o bloccare la sua corsa. I punti più critici direi che risultano essere: l'incrocio tra SS63 e via Inghilterra e l'incrocio tra Via Emilia e via Hiroshima.

Lavorare dal punto di inizio al punto di fine dei Raggi, ci permetterà di renderli davvero sostenibili, togliendo il traffico veicolare in eccesso e non adatto alla circolazione su questi assi e rendere possibile la gerarchizzazione delle linee di TPL e un suo efficiente svolgimento senza interferenze sul resto della mobilità cittadina.

Deduzioni

Le indicazioni contenute in osservazioni riguardano soluzioni di dettaglio che saranno affrontate nella progettazione dei “tappeti” e in generale dei raggi di mobilità sostenibile (cfr par. ‘9.6 Accesso al centro e riqualificazione degli assi storici’).

Per quanto riguarda le tratte di corsie preferenziali per i mezzi pubblici, quelle indicate in PUMS (cfr par. ‘8.3 Corsie preferenziali e “saltacoda”’) sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all’impatto sul traffico veicolare.

Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Nel par.' 8.3 Corsie preferenziali e "saltacoda"' aggiungere quanto segue:
"Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l'efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l'impatto sul traffico veicolare".

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE N° 16.6	PROTOCOLLO PG N° 239270 del 31/12/2019	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

RADIALI INTERNE O RAGGI DI PENETRAZIONE VEICOLARE TRA LE FASCE
In integrazione al sistema delle tangenziali e alle radiali esterne, in opposizione ai raggi di mobilità sostenibile riterrei giusto identificare dei Corridoi/Raggi di Penetrazione/Accesso Veicolare delle/alle/tra le fasce urbane, che invece, saranno quegli assi, con caratteristiche più adatte alla mobilità del mezzo privato, dove convogliare le auto nella fase di penetrazione tra le fasce concentriche per sgravare i raggi sostenibili.

Gli obiettivi dei corridoi/raggi in questione sono i seguenti:

- Identificare quei corridoi veicolari più adatti alla circolazione delle auto, il più possibile paralleli ai raggi delle linee di forza, su cui poter convogliare il traffico viario che deve penetrare attraverso le varie fasce, prendendo in considerazione il tragitto che collega i parcheggi di accesso al centro storico o alle stazioni, fino allo svincolo delle tangenziali relativo, potenziandole per l'uso dell'automobile.
- Connettere facilmente i principali parcheggi di interscambio auto (Interni, Attestamento, Accesso al Centro), posti appositamente lungo questi corridoi, per aumentare l'efficienza dell'interscambio del mezzo privato, e ridurre al minimo le interferenze e l'impatto della mobilità privata sugli assi dedicati ai raggi sostenibili,
- Liberare dal traffico gli assi storici dedicati alle linee di forza, essendo i corridoi veicolari proposti, paralleli alle linee di forza, e quindi adatti ad assorbire il traffico dell'auto attraverso diverse strategie di ridisegno della mobilità, tra cui le corsie preferenziali ad ingresso nei quartieri (come identificato per Mancasale tra via Gramsci e Via Morandi),
- Identificare gli svincoli delle tangenziali dedicati a questi corridoi, per poterli potenziare e comunicare meglio al cittadino,
- Identificare 5 incroci della circonvallazione dove permettere l'ingresso e l'uscita delle auto da/per tutte le direzioni, e più specificatamente per raggiungere parcheggi di accesso al centro storico lungo i controviali e quelli a rotazione.

I 5 corridoi possibili dal mio punta di vista sono i seguenti:

- OVEST: via Martiri di Piazza Tien an Men, via XX Settembre, via Regina Elena.
- NORD: via Raffaello, via Morandi, via Paterlini, via Filangeri.
- EST: nuova variante di San Maurizio*, viale Ramazzini o via Turri.
- SUD-EST: via Luxemburg, via Che Guevara, Via Martiri di Cervarolo, viale Simonazzi
- SUD-OVEST: via Francia, via Cecati.

Si potrebbero identificare almeno altri 4 corridoi che però non hanno lo sbocco diretto sulla circonvallazione, quindi non ho ritenuto di doverli identificare, perché non hanno le caratteristiche di penetrare tutte le fasce, ma fungono comunque da varianti al traffico viario per alcuni tratti degli altri 4 raggi sostenibili.
* Nuovo asse proposto che si innesti tra la Pista d'atterraggio e il Parco Campovolo come variante della via Emilia a nord della ferrovia. in supporto all'intasato viale Partigiano e via dell'Aereonautica. oltre che a servizio degli eventi della nuova Arena.

Deduzioni

L'individuazione degli itinerari sviluppata in osservazione è interessante, ma non è chiara la sua finalizzazione.
Nel PUMS sono individuati "raggi di mobilità sostenibile"; a fianco o in alternativa di questi non sono ricercati itinerari dove favorire il deflusso del traffico privato e/o incrementarne la capacità.
Nella scenario del PUMS la sostenibilità dei "raggi" è determinata dal riequilibrio modale e dalla riduzione dei flussi di auto private, in particolare dei veicoli che attualmente raggiungono la

circonvallazione allo scopo di attraversare la città. Pertanto non si accoglie la ri-articolazione proposta dei raggi di penetrazione. Diversamente si condivide,(v. oss. 16.1) l'indicazione di prevedere la possibilità di tutte le manovre (anche in svolta a sinistra) nelle intersezioni dei viali con i principali assi di penetrazione urbana.	
ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**
Modifica eventuale al Piano	
Aggiungere al par. '9.3 Centro storico: dalla Zona a Traffico Limitato all' "Ecoesagono"' quanto segue: Con l'ampliamento della ZTL, nelle scelte di dettaglio dell'assetto circolatorio dei viali e dei controviali, sarà opportuno considerare le seguenti opzioni: • Ridurre al minimo gli ingressi "forzosi" nel centro storico per poter imboccare i viali o uscirne, consentendo le svolte a sinistra direttamente all'incrocio sui viali.	

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE N° 16.7	PROTOCOLLO PG N° 239270 del 31/12/2019	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

La Cintura rappresenta il limite urbano naturale o artificiale che crea una sorta di confine che determina il passaggio da una fascia all'altra, se da una parte, deve favorire il non ingresso e quindi l'aggiramento della fascia più interna (per le auto), dall'altra deve proteggere la fascia più interna tramite la creazione di cinture verdi e in prevalenza favorire gli spazi pubblici ciclabili e pedonali. Vediamo quali sono le cinture proposte:
1ª CINTURA: Limite Ecoesagono -> Favorire il Pedone
Possiamo riqualificare i Viali di Circonvallazione disincentivando la sosta e la circolazione viaria, per favorire quella del TPL, pedonale e ciclabile, ipotizzando quindi una 1ª cintura verde attorno la sosta e la circolazione viaria attorno al centro storico
2a CINTURA: Limite Città Storica -> Favorire il Ciclista
Possiamo garantire un uso più sostenibile di tutto il lungo Crostolo e specularmente anche di Viale Risorgimento, ormai sgombro dal grande traffico dell'ora di punta. Diventa ipotizzabile quindi la creazione di una cintura verde attorno alla Città Storica in una zona molto densa di abitazioni e carente di verde, su cui privilegiare l'attraversamento ciclabile Nord-Sud, proposta che si concilia con l'idea della nuova giunta della ciclabile nord-sud.
3a CINTURA: Limite Città 30 -> Favorire le Auto Interne
La 3a Cintura rappresenta la cerchia intermedia della viabilità, la cerchia di strade che racchiude e avvolge la Città 30, dove equilibrare nel giusto modo la viabilità viaria mista a quella sostenibile, e dove incentivare in particolar modo l'accerchiamento della fascia da parte dell'auto.
4 CINTURA. Limite Città Respirabile -> Favorire le Auto Esterne
La quarta e ultima cintura, è rappresentata dagli attuali ambiti di Cintura, dove si coniugano parchi fluviali verdi e cerchia delle tangenziali. In questo caso abbiamo la possibilità di prevedere, non all'interno del piano, ma in un'ottica di lungo periodo, un ampliamento della cintura attuale, fino a raccordarsi con il Modolena ad Ovest includendo cosi i centri abitati già consolidati, di Pieve e Foscato, cosi come è stato fatto con la nuova tangenziale sud-est di recente realizzazione, per i quartieri di S. Maurizio e Buco del Signore. A nord invece, si può ipotizzare di ampliare la cintura fino all'autostrada, che rappresenta un ulteriore limite artificiale, realizzando eventuali nuove tangenziali parallele all'autostrada e all'alta velocità fortemente adatto per essere scelto come nuovo limite urbano del futuro, anche se si presta meno rispetto all'ampliamento ad ovest, in quanto sostituire la tangenziale nord diventa meno plausibile.

Deduzioni

Trattasi di considerazioni interessanti, in buona parte coincidenti con quanto scritto nel Piano, in particolare il criterio di spingere gli automobilisti ad aggirare la parte centrale/densa della città per gli attraversamenti urbani.
Non è però chiara come la definizione di queste cinture si rifletta in scelte o misure del PUMS e per molti aspetti vengono trattati argomenti non di stretta competenza del Piano.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE N° 16.8	PROTOCOLLO PG N° 239270 del 31/12/2019	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

ASSI di Attraversamento Nord-Sud
Molto importante da prendere in considerazione nella fase di accerchiamento della città, l'importanza dei flussi Nord-Sud, principali fonti di disagio nelle ore di punta per i lavoratori.
Ritengo importante identificarne almeno 4 adatti all'attraversamento: Nord-Sud, 2 ad Ovest e 2 ad Est, i due più INTERNI saranno dedicati al traffico urbano locale, di accerchiamento alla Città30, mentre i due più ESTERNI saranno rivolti al traffico di attraversamento della Città.
Il grosso del traffico, venendo indirizzato più esternamente, verso i limiti del centro abitato sulla Via Emilia, dovrà prevedere quindi un percorso più rapido e scorrevole, con maggiore presenza di svincoli, per limitare al minimo i possibili rallentamenti o blocchi, e diventare quindi competitivo rispetto all'attraversamento più interno, potenziare le tangenziali sarà quindi fondamentale per la sostenibilità del resto della città.
Vediamo i 4 assi proposti:

- Interno *OVEST:* viale Hiroshima, Zona Annonaria
- Esterno *OVEST:* nuovo asse da prevedere, Esterno a Pieve
- Interno EST: viale del Partigiano, Campovolo
- Esterno EST: viale Piacentini, S. Maurizio

Attualmente l'asse Ovest più interno è rappresentato dal lungo Crostolo, dopo l'abbattimento del cavalcavia attuale della tangenziale, si potrà prevedere di disincentivare il suo utilizzo per l'attraversamento Nord-Sud, spezzando la sua linearità verticale, attraverso il ridisegno dei sensi di circolazione o la creazione di Corsie Preferenziali in entrata sui entrambi i lati, in questo modo possiamo favorire la ciclabilità e l'uso dello spazio pubblico sull'unico asse fluviale interno alla città.
Bisognerebbe secondo me prevedere un nuovo attraversamento Nord-Sud più ad ovest, che coincida con l'ampliamento suggerito nel lungo periodo (non nella durata del piano) della Fascia proposta (Cintura Urbana) e la relativa 4a Cintura, andando a sfruttare in parte i tracciati delle varianti tra Cadelbosco, Roncocesi e Pieve e, proseguendo verso sud, seguendo il corso del Modolena. Il modello da seguire a mio avviso rimane quello utilizzato tra il Rodano e viale Piacentini, che coniuga bene le criticità ambientali, favorendo una pacifica convivenza tra 2 usi apparentemente inconciliabili, e allo stesso tempo realizzando una cintura verde, che da protezione alla città, il corso del Modolena dovrebbe quindi risultare nella parte interna, a protezione della città.

Deduzioni

La funzione del Lungocrostolo come asse di attraversamento urbano nord-sud viene ridimensionata dal PUMS sia con la eliminazione del collegamento diretto con la Tangenziale Nord sia con la sua inclusione quasi completa nella Città30.
Il suo utilizzo per inserire corsie preferenziali bus va valutato nel progetto più complessivo di ridisegno delle linee di trasporto pubblico urbano. Nello schema (linee di forza e linee minibù) proposto dal PUMS la viabilità che affianca il torrente Crostolo è utilizzato solo per una breve tratta dal minibù E lungo il percorso Park Volo-Centro-Stazione.
Quanto all'ipotesi di un asse nord-sud più esterno rispetto all'asse Inghilterra-Chopin (all'incirca in corrispondenza del torrente Modolena); il PUMS non ritiene necessario e quindi non prevede un nuovo asse stradale di questo tipo.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 8 – SCENARIO DI PIANO E SUA VALUTAZIONE

OSSERVAZIONE N° 16.9	PROTOCOLLO PG N° 239270 del 31/12/2019	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

ANELLI PARCHEGGI D'INTERSCAMBIO AUTO
Ad ogni fascia concentrica dovrebbe corrispondere un anello di parcheggi scambiatori dedicato, che si differenzi da quelli più interno o più esterni, sulla base dei modi che si vogliono incentivare. Vediamoli di seguito:
1. P. ACCESSO (Da disincentivare auto) - > Accesso EcoEsagono
2. P. ATTESTAMENTO (Incentivare Auto-Bici , Auto-Piedi) -> Accesso Città Storica
3. P. Interscambio INTERNI (Incentivare Auto-Minibù/Auto-Bici)-> Accesso Città 30
4. P. Interscambio ESTERNI (Incentivare Auto-Tram) -> Accesso Città Densa
5. P. Interscambio CAPOLINEA (Incentivare Auto-Tram) -> Accesso Limite Urbano
6. P. Interscambio MODALE (Incentivare Auto-Treno/ Auto-TPL) - > Accesso alla Città

Deduzioni

Viste le deduzioni espresse e il non accoglimento relativamente alle precedenti osservazioni 16.2 e 16.4 che richiedevano l'istituzione di ulteriori due fasce, si ritiene che l'articolazione proposta per i parcheggi non sia accoglibile.
Pertanto si conferma la classificazione delle aree di parcheggio riportata al par. '9.4 Assetto e regolazione della sosta pubblica' del PUMS.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 16.10	239270 del 31/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

PERCORSI/RAGGI DI MOBILITA' DOLCE
Propongo di dare particolare attenzione alla scala della Città 30, a quei raggi di mobilità dolce che connettono rapidamente i quartieri della Città 30, i Poli attrattori presenti, i parcheggi scambiatori interni e quelli di attestamento al centro storico, fino ad accedere all'Ecoesagono, quindi dal primo anello ciclabile a quello più esterno.
Gli obiettivi dei corridoi/raggi in questione sono i seguenti:
Individuare i migliori percorsi ciclo-pedonali esterni all'ecoesagono, che si ritagliano spazi di quiete, lontani dal traffico, su cui concentrare gli interventi per favorirne un utilizzo ciclo-pedonale all'interno di tutta la Città 30, e in particolare nella fascia Città Storica.
Espandere la mobilità dolce, in particolare ciclabile, tipica dell'Ecoesagono, fino a comprendere tutta la Città 30, attraverso la creazione di corridoi fortemente dedicati, che prevedano nei punti più centrali dei nodi della mobilità corsie preferenziali separate tra pedone e ciclista dove non presenti.
Individuare i tragitti che connettano più agevolmente l'Ecoesagono con i P. di interscambio interni e con i poli attrattori interni alla Città 30, in questa maniera nei parcheggi di interscambio interni possiamo pensare di fornire un servizio (similmente al minibù) gratuito anche per le biciclette, che possa quindi integrarsi con quello già previsto dal PUMS, incentivando l'uso delle biciclette condivise, anche alle parti più esterne della città 30.
In particolare nella città storica, sfavorire l'uso dell'automobile lungo questi percorsi ipotizzando anche di spezzare o segmentare la mobilità veicolare, oppure ridisegnando i sensi di marcia, per sfavorirne un utilizzo da parte di utenti estranei al quartiere, in maniera da creare solo precisi varchi per accedere alla fascia Città Storica, identificabili rapidamente con gli 8 raggi di mobilità sostenibile e i 5 corridoi di penetrazione veicolare urbana.
In questa maniera possiamo identificare le nuove Ciclovie principali, i nuovi Anelli e le ciclovie secondarie, che dovranno essere presi in considerazione per il nuovo Biciplan, in coerenza con il nuovo PUMS, volto ad implementare l'interscambio auto-bici, a servizio della Città30.
Allo stesso modo includiamo anche i percorsi secondari della rete ciclabile nello schema di base necessario per la realizzazione del futuro Metrominuto, realizzandone una versione più completa.

Suggerisco di prendere in considerazione l'istituzione di nuove ciclovie urbane principali nel Biciplan ad esempio per le direttrici di via Kennedy, via Mascagni o via Mozart. Suggerisco di prendere in considerazione la creazione di un 2° anello ciclabile dedicato all'aggiramento della fascia Città Storica, che sfrutti gli spazi ritagliati dai limiti del fiume ad ovest e dalla ferrovia a Nord, per aggirare facilmente la Città Storica, il secondo anello del Pums diverrebbe cosi il terzo con qualche modifica e l'ultimo diverrebbe il quarto, da completare anche su lato nord.

Deduzioni

Trattasi di considerazioni interessanti, in buona parte coincidenti con quanto scritto nel Piano.
Su alcuni punti di dettaglio si evidenzia quanto segue:

- Per quanto riguarda l'interscambio auto+bici per l'accesso al centro storico il PUMS prevede "la realizzazione di una velostazione presso il parcheggio Cecati e di cinque velopark in corrispondenza dei parcheggi scambiatori interni Foro Boario, Volo, Funakoshi, Francia e Luxemburg" (cfr par. '7.4.3 Sosta e ricovero delle biciclette') e di bikebox in corrispondenza delle principali fermate del Tpl su gomma e dei principali attrattori di traffico.
- Per quanto riguarda le ipotesi di ulteriori ciclovie:
    - Via Mascagni è potenzialmente la più interessante, in quanto copre una quartiere popoloso; però si svilupperebbe in parallelo alla ciclovia 1 della via Emilia a meno di 250 m. da questa, inoltre non presenta una continuità fino al centro storico;

○ Via Kennedy e via Mozart non pare presentino i medesimi livelli di domanda – potenziale- garantiti dalle altre ciclovie; ○ Le ciclovie ad anello, anche per esperienze in altre città, sono le ciclovie con maggiori difficoltà a crescere in utenza e da realizzarsi con adeguati standard prestazionali in quanto attraversano la città consolidata e non seguono le infrastrutture esistenti a differenza delle altre ciclovie. In sede di predisposizione del Biciplan verranno prese in considerazione le proposte.	
ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**
Modifica eventuale al Piano	
Non comporta modifiche al piano.	

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE N° 16.11	PROTOCOLLO PG N° 239270 del 31/12/2019	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

PERCORSI/RAGGI DI MOBILITA' VERDE
Propongo di completare lo sguardo alla scala della Città 30, istituendo i raggi verdi di mobilità che connettono tra loro le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali, del territorio, dalla città alla campagna, quindi dal secondo anello ciclabile fino alla cintura fluviale. Gli obiettivi sono i seguenti:
Individuare i migliori percorsi ciclo-pedonali esterni alla Città Storica, che si ritagliano spazi di verde, lontani dal traffico, su cui concentrare gli interventi per favorirne un utilizzo ciclo-pedonale all'interno Cintura Urbana, e in particolare nella Città 30.
Espandere le connessioni ciclabili, legate al verde urbano, tipica della cintura fluviale, fino ad entrare nella Città Storica, attraverso la creazione di corridoi fortemente dedicati, che prevedano nei punti più rarefatti di verde, di implementare vere e proprie reimpianti e ripermeabilizzazione del suolo.
Individuare i tragitti che connettano più agevolmente [a città storica e il Centro Storico con i Parchi maggiormente presenti nelle fasce più esterne. in questa maniera permettere di raggiungere nella maniera più rapida possibile un apertura di uno dei cunei verdi.
In questa maniera possiamo identificare i nuovi raggi verdi, e i percorsi fluviali di cintura, che dovranno essere presi in considerazione per il nuovo Biciplan, in coerenza con il nuovo PUMS, volto a far penetrare i parchi fluviali in città.
Allo stesso modo includiamo anche i percorsi verdi della rete ciclabile nello schema di base necessario per la realizzazione del futuro Metrominuto, realizzandone una versione più completa, dovrà infatti includere i principali parchi della città e i percorsi fluviali.
Suggerisco di prendere in considerazione la creazione di un nuovo percorso ciclo-fluviale partendo da quello che rimane del Canale Maestro, con una deviazione rispetto a[tracciato storico ormai interrato, che cinga la città da est come il Crostolo fa ad Ovest, riprendendo l'idea di una Ciclabi[e Nord-Sud a servizio della stazione, sfruttando ad esempio [a parte alta di Viale Risorgimento e ad esempio via Bligny, reimpiantando verde e riducendo la circolazione viaria in favore di quella ciclopedonale, fino a collegarsi a nord con il canale lungo via del Chionso per poi ritornare lungo l'asse originale lungo via Gramsci del Canale di Reggio o deviando su Pratofontana.
Suggerisco inoltre la realizzazione di una ciclabile verde che corra lungo la ferrovia storica da parte a parte della città, in attesa di definire il futuro delle ferrovie regionali che potrebbero comunque essere coinvolte in un progetto simile.
Suggerisco di prendere in considerazione la creazione di un anello ciclabile e che questo sia verde. e che sfrutti gli ambiti di cintura fluviale per creare un ulteriore cerchia ciclabile, più funzionale allo svago e al tempo libero che ad esigenze vere e proprie di mobilità.

Deduzioni

Il PUMS, al par. 7.2.5 “Rete dei percorsi verdi, le Greenway e le connessioni rurali”, demanda all’aggiornamento del Biciplan in corso di redazione il compito di individuare la rete dei percorsi verdi e renderla riconoscibile, fruibile, interconnessa, partendo dai percorsi previsti nel Biciplan 2008 e dal progetto cintura verde.
In sede di predisposizione del Biciplan verranno prese in considerazione le proposte.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 16.12	239270 del 31/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

CORRIDOI/VIE PEDONALI PORTICATI/E MODERNE
Propongo di dare particolare attenzione, nella fascia Città Storica, a quei corridoi di mobilità pedonale che connettono rapidamente i quartieri della Città Storica, i Poli attrattori presenti e i parcheggi di attestamento al centro storico, fino ad accedere alle piazze e all'Area Pedonale. Gli obiettivi dei corridoi in questione sono i seguenti:
Individuare i migliori percorsi pedonali che fuoriescono dall'Area Pedonale, ritagliandosi spazi di quiete, lontani dal traffico, su cui concentrare gli interventi per favorirne un utilizzo dedicato, tra l'Area Pedonale, l'Ecoesagono e la Città Storica.
Espandere la mobilità lenta tipica dell'Area Pedonale, fino a comprendere tutta la Città Storica, attraverso la creazione di corridoi fortemente dedicati, che prevedano nei punti più centrali dei nodi della mobilità corsie preferenziali separate tra pedone e ciclista, dove non presenti, e una protezione maggiore durante gli attraversamenti ciclopedonali della circonvallazione.
Individuare i tragitti che connettano più agevolmente l'Area Pedonale con i P. di Attestamento al Centro Storico, per incentivarne l'uso e favorirne l'utilizzo, in questa maniera, possiamo pensare di fornire un nuovo servizio, comprendere gratuitamente noleggi temporanei di micro-mobilità elettrica a seguito del pagamento della tariffa della sosta giornaliera, incentivando l'uso di mezzi leggeri, per accedere al centro storico, avvicinandolo di fatto ai luoghi preposti alla sosta.
In particolare nella città storica, sfavorire l'uso dell'automobile lungo questi percorsi ipotizzando anche di spezzare o segmentare la mobilità veicolare, oppure ridisegnando i sensi di marcia, per sfavorirne un utilizzo da parte di utenti estranei al quartiere, in maniera da creare solo precisi varchi per accedere alla fascia Città Storica, che grossomodo coincidano con i raggi di mobilità sostenibile individuati dal PUMS.

Iniziare a prendere in considerazione la copertura o meno di questi percorsi. Mappando tutti i portici pubblici esistenti, per iniziare a sviluppare una rete di portici che riproduca in tutta la fascia Città Storica una pedonabilità diffusa e coperta come avviene a Bologna (ovviamente i portici bolognesi sono elementi storici in centro storico, noi dovremo tentare di riprodurli fuori dal centro storico, di tipo moderni), sfruttando i tratti di portici interni ed esterni al centro storico esistenti, connettendoli tra loro nei punti chiave con moderne coperture, che garantiscano una pedonabilità diffusa anche nei quartieri esterni al centro.
In questa maniera, su questi percorsi possiamo garantire un percorso protetto che, in caso di maltempo, minimizzi l'impatto sulle scelte modali, e possa rendere più agevole il passaggio a piedi dall'auto al centro storico, intendendolo come se fosse un servizio aggiuntivo, compreso con il pagamento della sosta che incentivi la scelta dei parcheggi di Attestamento, rispetto a quelli lungo i controviali, sprovvisti di tale vantaggio.

In questa maniera possiamo identificare i nuovi percorsi, i nuovi portici, che dovranno essere presi in considerazione per il nuovo Metrominuto, in coerenza con il nuovo PUMS, per implementare l'interscambio auto-Pedone, a servizio della Città Storica.

Deduzioni

Si concorda sul ruolo ed importanza dei portici esistenti e sulla necessità di un approfondimento e rafforzamento della pedonalità tra centro storico, parcheggi di attestamento, attrattori e quartieri periferici.
Per quanto riguarda l'ipotesi di prevedere nuovi percorsi porticati, si tratta di interventi che comportano una valutazione più complessa di natura urbanistica e non attengono ai contenuti specifici del PUMS.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**
Modifica eventuale al Piano	
Al par. '7.1.1 Area pedonale del centro storico' si aggiunge quanto segue: "Particolare attenzione dovrà essere rivolta al rafforzamento dei collegamenti pedonali tra il centro storico, gli attrattori e i parcheggi di attestamento".	

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 16.13	239270 del 31/12/2019	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

PORTE-VARCHI DI ACCESSO ALL'ECOESAGONO e PRINCIPALI VIE STORICHE
Propongo l'identificazione delle principali vie del centro storico e delle porte storiche o dei varchi più recenti di accesso, con l'obiettivo di fornire uno schema di base da seguire per chi realizzerà poi il Metrominuto, e anticipando alcune specifiche da richiedere in seguito a chi svolgerà il lavoro.

PORTE PRINCIPALI: identificabili circa con le porte rinascimentali, disposte agli angoli dell' Esagono, sono ad oggi quelle più conosciute:

- Porta S. Stefano
- Porta S. Nazario o del Soccorso alla Cittadella
- Porta S. Croce (l'unica riportata alla luce)
- Porta S. Pietro
- Porta Castello Nuovo
- Porta Brennone (l'unica dismessa tra queste nel ‘600)

PORTE SECONDARIE: identificabili con le porte medievali murate nel rinascimento, disposte lungo i lati dell'Esagono, ad oggi sconosciute ai più:

- Porta S. Cosmo e Gosmerio
- porta S. Marco
- Porta Ponte Levone
- Porta S. Zenone
- Porta Castello Vecchia (sopravvissuta come struttura murata)

VARCHI: identificabili con i varchi di accesso moderni, ricavati dopo l'abbattimento delle mura, ad oggi molto utilizzati per accedere al centro.

- Varco Zucchi (da via Regina Elena)
- Varco Astoria (da via Pansa)
- Varco S. Maria (da nuovo sottopasso via Lama Golese)
- Varco Monte Grappa (da viale Simonazzi)
- Varco Ghiara (da viale Magenta)

A mio avviso è importante che nel Metrominuto, vengano segnalate, oltre alle porte o ai varchi di accesso al centro storico, le Piazze, le Chiese, i Monumenti, il Tracciato delle antiche Mura. I percorsi di mobilità dolce che dalle porte o varchi si snodano verso l'esterno, completeranno la struttura del Metrominuto, i quartieri e i principali poli attrattori esterni al centro storico fino a comprendere tutta la Città30, almeno fino al 4° anello ciclabile proposto nelle osservazioni precedenti.
L:identificazione delle porte (vecchie e nuove) vuole essere un modo per ricostruire nell'immaginario collettivo un modo semplice quanto efficace di orientarsi, basato sul riconoscimento della porta di riferimento, del luogo in cui siamo, ripristinando anche i nomi di quelle andate dimenticate. Le porte e le vie di accesso al centro storico erano un tempo facilmente individuabili come land-mark tanto che ancora oggi chiamiamo così alcuni di quei luoghi, senza che la porta esista da oltre un secolo. Se risulta essere un modo per orientarsi all'interno delle mura, allo stesso modo può svolgere la stessa funzione per l'orientamento fuori delle mura, siccome tutti i raggi (sia sostenibili, che dolci che porticati) corrispondono ad una porta o un varco di riferimento.

Deduzioni

L’osservazione presentata si può riferire non soltanto al MetroMinuto, che è una mappa sintetica per evidenziare la contiguità e vicinanza dei molti luoghi presenti in città e quindi facilmente raggiungibili a piedi e in bicicletta, ma anche alla mappa delle ciclovie da distribuire all’utenza e posizionare sui

pannelli informativi. Nelle due mappe citate, il PUMS ha già previsto l'indicazione dei "principali attrattori della città", ai quali si valuterà, in sede della loro elaborazione, l'opportunità di aggiungere i nomi originali-toponimi delle porte urbane e degli altri varchi di accesso al centro storico.	
ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**
Modifica eventuale al Piano	
Nel par. '7.4.6 Il "MetroMinuto"' si aggiunge quanto segue: "Nel MetroMinuto e nella mappa divulgativa dell'assetto delle ciclovie si valuterà di riportare anche i toponimi delle porte urbane e degli altri varchi di accesso al centro storico, nomi che –pur perduti nella toponomastica- permangono nella parlata comune".	

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Linee di forza/tranvie

OSSERVAZIONE N° 18.1	PROTOCOLLO PG N° 1371 del 04/01/2020	PROPONENTE Comune Quattro Castella

Osservazione/Contenuto sintetico

In relazione alla gestione delle criticità viabilistiche afferenti il quadrante SUD, si segnala che la previsione di un "parcheggio di corrispondenza" in località Rivalta non sgraverebbe la frazione e la direttrice stessa del traffico proveniente dalla montagna e dalla direttrice Albinea/Montecavolo, riuscendo ad intercettare solo una parte del 28.000 veicoli/giorno che transitano in quell'ambito.
Si propone pertanto di definire presso l'abitato di Puianello, nelle aree contigue il ponte sul Crostolo, il parcheggio di corrispondenza dell'area sud; tale ambito sarebbe capace di intercettare i flussi provenienti dalla SS 63-direzione montagna, SP 23-direzione Val d'Enza e SP21-direzione Albinea.
La collocazione in tale area del parcheggio di corrispondenza comporta l'estendimento della linea di forza "nord sud" del trasporto pubblico in corrispondenza del nodo strategico Statale 63 – Pedemontana con evidenti vantaggi di intermodalità per il trasporto su gomma.
L'attrattività del nodo in oggetto scaricherebbe notevolmente la convergenza su Rivalta delle direttrici provenienti da est (Albinea-Scandiano) e da ovest (Montecavolo-Quattro Castella) che non sono intercettate dalla doppia variante stradale in progetto. In tale contesto si realizzerebbe inoltre uno spazio di collegamento con la "ciclabile delle Caprette", creando uno spazio intermodale che, debitamente attrezzato, assurgerebbe al ruolo di hub della mobilità sostenibile dell'area sud.

Deduzioni

L'alleggerimento del traffico nella frazione di Rivalta dovrebbe essere l'effetto di due interventi previsti dal PUMS:

- la realizzazione della variante stradale di Rivalta della SS63,
- la realizzazione del parcheggio di corrispondenza (a sud della frazione) con la linea di forza nord-sud del tpl.

Il primo intervento è stato riprodotto con il modello di simulazione del traffico, e comporta una riduzione significativa –anche se non risolutiva- del traffico in attraversamento di Rivalta.

Lo spostamento del parcheggio di corrispondenza dall'area a sud di Rivalta nella zona di Puianello dovrebbe comportare dei benefici di traffico ma implica il prolungamento della linea di forza nord-sud di circa 4 km (prolungamento quindi rilevante in termini di percorrenze bus, rispetto al tracciato da Rivalta a stazione AV stimato di 11.700 m).
Così come il prolungamento della linea di forza nord-sud nella zona industriale di Mancasale, anche questo prolungamento andrebbe analizzato con attenzione nel PFTE della nuova linea.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Al par. 8.1 Linee di forza il periodo:
"11.700 m. per la linea nord-sud più l'eventuale prolungamento a nord in zona industriale di Mancasale"
viene sostituito da:
"11.700 m. per la linea nord-sud, più l'eventuale prolungamento a nord in zona industriale di Mancasale e l'eventuale prolungamento a sud in frazione Puianello, ove potrebbe essere collocato il nuovo parcheggio di corrispondenza".

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Linee di forza/tranvie

OSSERVAZIONE N° 18.2	PROTOCOLLO PG N° 1371 del 04/01/2020	PROPONENTE Comune Quattro Castella

Osservazione/Contenuto sintetico

In relazione alla gestione delle criticità viabilistiche afferenti il quadrante SUD, si segnala che secondo i criteri di intermodalità l'attrattività dei dispositivi di interscambio a sud del capoluogo è fortemente depotenziata dalla scelta di non transitare dalla stazione FS in quanto tale scelta costringe a un ulteriore cambio di mezzi pubblici che li rende immediatamente poco attrattivi sulla direttrice indirizzata al trasporto ferroviario0 regionale. Gli utenti che provengono dalle fasce collinari e montane sono intercettabili attraverso l'intermodalità a patto di non frammentare eccessivamente i percorsi.
Per quanto riguarda la linea di forza N-S del trasporto pubblico, si ritiene pertanto importante prevedere nel tracciato anche la Stazione Fs Centrale al fine di intercettare anche utenze importanti, quali studenti e pendolari con particolare interesse per i capoluoghi emiliani (PC, PR, MO, BO).

Deduzioni

Il tracciato della linea di forza "nord-sud" è stata disegnata per avvicinarsi il più possibile agli attrattori del centro storico, con le fermate di piazza Roversi e corso Garibaldi poste a meno di 300 m. da piazza Prampolini.
Il transito lungo i viali sud/est (Montegrappa/dei Mille) avrebbe consentito il transito in stazione, ma penalizzato l'accesso al centro.
Risulta invece problematico coniugare insieme le due esigenze (accesso al centro e transito dalla stazione) con un unico tragitto, se non con un percorso alquanto contorto.
La scelta fatta dal PUMS dovrà essere verificata dal progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) delle linee di forza, che dovrà confermare o meno questa ipotesi di itinerario, fatti salvi i criteri con i quali la linea è stata prefigurata dal PUMS (cfr par. '8.1 Linee di forza'). Ma sarà soprattutto la scelta della tecnologia che si intenderà utilizzare (tranvia/filobus/autobus elettrici), che di fatto porrà i vincoli di fattibilità su un itinerario piuttosto che su un altro (larghezza dei corridoi/raggi di curvatura, ecc...).

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par. 8.1 "Linee di forza" si aggiunge, a proposito del PFTE (progetto di Fattibilità Tecnico Economica) delle linee di forza, la seguente frase:
"Nel PFTE dovrà inoltre essere verificato il percorso delle linee di forza nel centro storico e/o lungo i viali, per garantire in modo equilibrato la migliore accessibilità agli attrattori del centro e alla stazione ferroviaria."

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE N° 18.3	PROTOCOLLO PG N° 1371 del 04/01/2020	PROPONENTE Comune Quattro Castella

Osservazione/Contenuto sintetico

La ciclabile delle Caprette se correttamente infrastrutturata può assurgere al ruolo non solo di pista "ricreativa" ma di vera e propria superciclabile per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.
In virtù di un tracciato non urbano, con quasi totale assenza di promiscuità con il traffico e la viabilità urbana e grazie alla crescente diffusione di mezzi a trazione assistita, si può configurare, almeno nel periodo marzo/ottobre, come il sistema di spostamento verso Reggio Emilia più rapido e a minor impatto, con tempi di attraversamento molto più competitivi dei sistemi stradali tradizionali.
Tutto questo a condizione che vengano affrontati alcuni nodi critici (es sovrappasso con Via del Burracchione) e soprattutto che si realizzi una carreggiata in sede propria e con opportuna pavimentazione . Si aggiunge che sulla stessa direttrice, Rivalta sarà collegata con Puianello e Vezzano a seguito del completamento in estate 2020 del segmento Vasca di Corbelli – Puianello.
Si richiede pertanto di prevedere una superciclabile lungo l'attuale tracciato della ciclabile delle Caprette, prevedendo l'allestimento su parte della carreggiata di un percorso in sede propria e con opportuna pavimentazione ed un nuovo attraversamento ciclabile su via del Burracchione il cui attraversamento ciclabile diventerà arduo e rischioso in seguito alla variante di collegamento con la SS63.

Deduzioni

Per quanto riguarda la ciclabile della Caprette (o passeggiata del Crostolo), questa, nel disegno del PUMS, dovrebbe mantenere le caratteristiche di "Greenway", verificando le opportunità di consolidamento del fondo e gli assetti degli attraversamenti degli assi stradali principali.
In ogni caso, questa ciclovia è vincolata da alcuni passaggi in alveo e da una sovrapposizione con tessuti edilizi e reti viarie esistenti tale da renderla vocata prevalentemente alla funzione ricreativa di svago e passeggiata.
Alle funzioni richieste dall'osservazione e di risposta alla stessa si rimanda all'osservazione 22.1 della FIAB.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Opere infrastrutturali

OSSERVAZIONE N° 19.1	PROTOCOLLO PG N° 3203 del 09/01/2020	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

In via Rosselli è in programma la realizzazione di un nuovo insediamento scolastico destinato a incrementare notevolmente la popolazione scolastica, con un incremento oltre il 40%, in un contesto di mobilità già critico.
Il PUMS, pur evidenziandola realizzazione del nuovo insediamento, non prevede alcuna analisi rispetto agli effetti sulla mobilità della zona, nella analisi della situazione attuale e negli scenari a 5 e 10 anni.
La non menzione nel PUMS di una analisi sulle conseguenze della mobilità aggiuntiva, giustifica la necessità di una corretta informazione degli abitanti della zona tra l'inizio di via Rosselli da via Canalina alla rotonda di via Nubi di Magellano, informazione tesa a rendere edotta la cittadinanza sulle previsione, e sui tempi, di realizzazione degli interventi .
Si ritiene necessario approfondire adeguatamente i flussi esistenti e quelli incrementali e valutare i miglioramenti della infrastruttura stradale e della mobilità, in particolare:
- la realizzazione tempestiva della rotonda prevista tra via Compagnoni, via Unione Sovietica e via Rosselli, con l'adeguamento del percorso verso la rotonda di via Francia, e relativo sbocco, normalmente oggetto di lunghe code negli orari di inizio delle lezioni,
- l'adeguamento della rotonda Conad per velocizzare il traffico, consentendo accesso anticipato a svincolo da nord verso via Rosselli e consentendo da sud accesso anticipato verso via Francia,
- valutare l'inserimento di via Rosselli (dalla rotonda di via Nubi di Magellano all'intersezione con via Canalina) in Zona 30, anche al fine di ridurre l'inquinamento automobilistico legato ai flussi esterni (da e verso la collina) da via Rosselli stessa.

Deduzioni

Per quanto riguarda il polo scolastico citato, al par. 8.5 della Relazione di Piano 'Altri interventi e misure per il trasporto collettivo' è stata recepita dal piano la previsione di una nuova fermata-terminal presso il polo scolastico (Zanelli) di via Fratelli Rosselli".
Anche se non specificatamente dettagliata nel PUMS, la viabilità delle zona di via F.lli Rosselli e all'intorno del polo scolastico Zanelli è stata oggetto di specifici approfondimenti sia in sede elaborazione ed approvazione del PUA Ta-7, sia in sede di progettazione dell'ampliamento del polo scolastico Zanelli e della nuova fermata del TPL.
Rispetto a quanto evidenziato si precisa che:
- è prevista la realizzazione di una rotatoria tra via F.lli Rosselli- via Compagnoni-via Unione Sovietica a carico degli attuatori del PUA Ta-7 come opera fuori comparto da realizzarsi contestualmente al resto degli interventi,
- è previsto un adeguamento della intersezione fra via F.lli Rosselli e l'accesso da nord da via Inghilterra nell'ambito della realizzazione delle opere della nuova fermata/terminal del TPL con la realizzazione di una nuova rotatoria,
- per quanto riguarda le Zone 30, sono stati recentemente adottati provvedimenti di regolamentazione della circolazione e di moderazione del traffico nelle vie Ungheria, Guido da Suzzara, Bacchi Andreoli, P. Nizzi e Sormani Moretti (ord. dir. n. 641 del 25/11/2020) ed il PUMS individua il primo tratto di F.lli Rosselli tra via della Canalina e via Compagnoni all'interno della Città30 da realizzare contestualmente al resto della Città30.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al Piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Flotta e alimentazione

OSSERVAZIONE N° 19.2	PROTOCOLLO PG N° 3203 del 09/01/2020	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Visto l'indiscutibile valore ambientale di riduzione della CO2 nell'utilizzo del biometano rispetto al metano, si pone l'obiettivo della totale alimentazione a biometano degli autobus del trasporto pubblico locale attualmente gestito da Seta e Til.
Infatti, ad esempio, i bus a metano emettono circa 1,2 Kg/km di CO2, un bus emette circa 42.000 Kg di CO2/anno, con queste caratteristiche si scenderebbe a circa 2.000 Kg CO2/anno, con una riduzione del 95,2% di queste emissioni.
Occorre quindi definire nel PUMS le modalità di interlocuzione con l'attuale gestore SETA per il rapido avvio e indicare all'agenzia di mobilità di inserire come prioritario il requisito dell'alimentazione a biometano nel prossimo bando per l' assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

Deduzioni

Il biometano può essere un'opzione valida per la compensazione della carbon footprint se si considera l'intera filiera di produzione del biometano, si concorda pertanto sull'opportunità di utilizzo prioritario dello stesso.
Ad oggi il gestore sta già introducendo quote di biometano nelle future forniture dell'impianto di distribuzione di metano in via di costruzione presso il deposito di via del Chionso. L'obiettivo della "totale" alimentazione a biometano è ad oggi molto sfidante e la sua fattibilità dipenderà dagli sviluppi del settore della produzione di biometano liquido e dalle dinamiche di andamento dei prezzi in relazione all'equivalente di provenienza fossile.

Non è compito del PUMS definire le modalità di interlocuzione con il gestore.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 2 – RIFERIMENTI NORMATIVI E CULTURALI

OSSERVAZIONE N° 20.1	PROTOCOLLO PG N° 3329 del 09/01/2020	PROPONENTE CNA e LAPAM Confartigianato RE

Osservazione/Contenuto sintetico

La premessa è che i principi della mobilità sostenibile (in termini ambientali, socioeconomici e di sicurezza) sono in linea teorica assolutamente condivisibili, ma la loro attuazione non deve essere pensata ideologicamente ma con il realismo e l'equilibrio che ogni buon amministratore deve saper dimostrare.
Il primo punto riguarda la natura normativa propria del *Piano* – al di là dei riferimenti alle linee di indirizzo europee, nazionale e regionali –, in particolare il carattere sovra o sub ordinato rispetto ad altri atti pubblici di pianificazione a disposizione dell'Amministrazione comunale.
In altre parole, riteniamo che vada chiarita, in modo definitivo, la valenza prescrittiva o meno del Piano.

Deduzioni

Così come definito in premessa dell'allegato 1 del DM 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, ai sensi dell'art. 3, c. 7, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2106 n. 257": "il PUMS e' uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilita' urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilita' e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali".
Trattasi di considerazioni non pertinenti ai contenuti del PUMS.

ACCOGLIMENTO	Non pertinente

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 1 – RAPPORTI CON L'ALTRA PIANIFICAZIONE

OSSERVAZIONE N° 20.2	PROTOCOLLO PG N° 3329 del 09/01/2020	PROPONENTE CNA e LAPAM Confartigianato RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Il secondo punto, legato al precedente, si riferisce alla relazione non solo "gerarchica" ma anche "strategica" tra il *Piano* e gli strumenti di programmazione in fase di elaborazione e attuazione da parte del Comune di Reggio Emilia, con particolare riferimento allo strumento urbanistico più rilevante, ossia il *Piano Urbanistico Generale*.
Fondamentale, inoltre, è il collegamento del *Piano* con il *Piano dei lavori pubblici*, che chiama in causa il profilo economico-finanziario dell'intera operazione, che richiederà l'impiego di risorse rilevanti soprattutto di provenienza pubblica (senza escludere la possibilità di project financing).

Deduzioni

Il PUMS non produce elementi formalmente vincolanti per il governo della mobilità urbana, ma il Piano costituisce un impegno dell'Amministrazione comunale che indirizza e condiziona l'azione di governo del settore negli anni successivi..
In particolare il PUMS svolge le seguenti funzioni:

- costituisce il documento di riferimento per l'interlocuzione con gli altri Enti (Ministero, Regione, Provincia e Comuni limitrofi) sia nelle scelte infrastrutturali che condizionano le relazioni con il territorio esterno sia nelle opportunità di finanziamento delle opere da parte di Enti sovraordinati;
- costituisce il quadro programmatico dell'azione di governo della mobilità urbana, per cui la progettazione/realizzazione di un'opera deve essere coerente con lo scenario prefigurato dal Piano;
- costituisce nella sostanza la parte relativa alla mobilità di altri documenti di programmazione/pianificazione sovraordinati o locali (PAIR, PUG ..), quindi fra il PUMS e questi Piani deve esserci coerenza formale e sostanziale.

ACCOGLIMENTO	Non pertinente

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 1 – RAPPORTI CON L'ALTRA PIANIFICAZIONE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 20.3	3329 del 09/01/2020	CNA e LAPAM Confartigianato RE

Osservazione/Contenuto sintetico

A questo si aggiunge, in una dimensione più "politica", la volontà recentemente espressa dal Sindaco di attivare un percorso per la elaborazione di un Piano strategico della città – con la partecipazione attiva delle associazioni di rappresentanza delle imprese – volto a dare organicità ai numerosi "progetti" in essere e ad individuare le priorità di intervento.
Questa riflessione introduce il tema del confronto e del processo di coinvolgimento dei numerosi stakeholder, che, a differenza del passato, dovrà strutturarsi in modo più "preventivo", più sistematico e più attento alle istanze delle associazioni di rappresentanza.
In questo senso auspichiamo una gradualità degli interventi (da comunicare in modo chiaro e tempestivo) e loro verifica periodica, attraverso un monitoraggio sistematico e oggettivo che non valuti soltanto il raggiungimento degli obiettivi previsti dal Piano, ma "misuri" l'efficacia e il rapporto tra costi e benefici delle azioni realizzate e quindi la loro prosecuzione o meno.
L'ultima considerazione di natura generale riguarda i prerequisiti, le condizioni necessarie per l'attuazione (positiva) del *Piano*, ossia l'esigenza di un forte potenziamento del sistema infrastrutturale di supporto alla mobilità, si pensi ai parcheggi scambiatori, ai mezzi di trasporto pubblico (siano essi su gomma o su ferro), ai centri di interscambio, alla manutenzione e riqualificazione delle strade.

Deduzioni

Trattasi di considerazioni (gradualità degli interventi, monitoraggio periodico delle fasi attuative, potenziamento del sistema infrastrutturale) pienamente condivisibili e già ricomprese nel PUMS.

Quanto al contributo della pianificazione della mobilità urbana alla redazione di un Piano Strategico della città, si può affermare che il PUMS ha sviluppato un quadro conoscitivo e programmatico adeguato per contribuire a questo nuovo piano intersettoriale e il Piano Strategico dovrà essere coerente con le scelte di mobilità sostenibile previste dal PUMS.
Relativamente all'attuazione del piano e dello sviluppo del processo di partecipazione si sottolinea che esso non si esaurisce con l'approvazione del PUMS. In accordo con quanto richiesto in alcune osservazioni risulta opportuno sviluppare le azioni del PUMS con strumenti attuativi specifici, all'interno dei quali definire con maggiore precisione le caratteristiche dei progetti e i tempi di attuazione, assumendo in quel contesto il principio di gradualità e organicità degli intervento. Gli strumenti attuativi sono altresì le sedi opportune in cui trasferire le forme di coinvolgimento e ascolto delle proposte dei principali portatori d'interesse, a partire dalle rappresentanze di categoria, alle associazioni, fino ai cittadini."

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifica al Piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Distribuzione urbana delle merci

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 20.4	3329 del 09/01/2020	CNA e LAPAM Confartigianato RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Distribuzione urbana delle merci
Il caso di studio di Padova – anche sulla base di testimonianze in loco da noi raccolte – appare molto complesso, ed è quindi da comprendere in che misura possa essere trasferito alla nostra realtà (vedi http://www.interportopd.it/cityporto/).
Oltre all'investimento indicato (1,3 mln di euro), va compresa la sostenibilità economica di questo progetto al netto di capitali e interventi pubblici, contributi e normativa premiante.
Gli studi di fattibilità prospettati dovranno utilmente essere condivisi e oggetto di confronto sia con le rappresentanze degli operatori del trasporto/logistica, sia con quelli dei fruitori finali del servizio (commercianti e artigiani).

Deduzioni

Il tema del Centro di Consolidamento Merci previsto dal Piano sarà oggetto di uno specifico progetto di fattibilità tecnico-economica dell'impianto, con i contenuti individuati al par. 9.5 della Relazione di Piano, pertanto in linea con quanto osservato.
Trattandosi di un tema che attiene agli interessi di categoria rappresentati, dovrà necessariamente essere oggetto di valutazioni congiunte con l'Amministrazione.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 20.5	3329 del 09/01/2020	CNA e LAPAM Confartigianato RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Parcheggio Zucchi.
Agli occhi degli operatori del commercio, l'utilizzo del parcheggio Zucchi cosi come gestito negli ultimi anni in regime di concessione rappresenta un punto di criticità che meglio andrebbe valorizzato e utilizzato come naturale porta di accesso al settore nord del Centro storico.
Si ritiene debbano essere ripensate le modalità e il livello di tariffazione anche in funzione del sostegno alle attività commerciali e artigianali e di servizio della zona (con particolare riferimento all'Isolato S. Rocco).

Deduzioni

Non sono di competenza del PUMS gli aspetti gestionali oggetto della concessione in essere del parcheggio Zucchi, fatto salvo la regolazione della sosta finalizzata ad aumentarne l'accessibilità.
Quanto alle tariffe si rimanda al metodo di monitoraggio dell'equilibrio domanda/offerta di sosta (cfr par. '9.4 Assetto e regolazione della sosta pubblica'), che dovrebbe permettere di ricalibrare le tariffe del parcheggio Zucchi in base al suo effettivo utilizzo.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 20.6	3329 del 09/01/2020	CNA e LAPAM Confartigianato RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Parcheggi nei controviali.
La regolamentazione della sosta – sempre in chiave di rilancio e sostegno alle attività del Centro storico – dovrebbe prevedere l'estensione della gratuità al pomeriggio, oltre a quanto già previsto per la giornata del mercoledì. La sperimentazione, che si suggerisce possa prevedere la gratuità della sosta a partire dalle ore 17:00, va pensata in particolare per le zone di sosta che hanno minor saturazione di utilizzo.

Deduzioni

Gli aspetti di dettaglio sulla regolamentazione della sosta sono demandati all'aggiornamento del piano della sosta, così come previsto dal par. 9.4 della Relazione di Piano, in quanto il PUMS ha una valenza strategica e definisce solamente i principi a cui detto piano dovrà attenersi.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 20.7	3329 del 09/01/2020	CNA e LAPAM Confartigianato RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Regolazione della sosta nelle aree esterne al Centro storico
L'aggiornamento del 2015 del *Piano della sosta* ha determinato la tariffazione dei parcheggi in zone a destinazione mista direzionale-residenziale-commerciale (ad esempio zone HC).
Se per la parte degli usi commerciali si può convenire sull'utilità di favorire soste brevi e garantire una rotazione dei parcheggi, in assenza di una utile alternativa di servizio di trasporto pubblico o prossimità di parcheggi scambiatori, la tariffazione in queste zone più decentrate si sostanzia di fatto come un aggravio economico a carico delle imprese insediate e relativi addetti del settore terziario e servizi.
Per questo riteniamo utile la verifica del grado di utilizzazione dei parcheggi di tali zone prima di procedere ad una ulteriore estensione ad aree limitrofe.

Deduzioni

Il monitoraggio degli equilibri domanda/offerta di sosta è un passaggio necessario per eventuali ampliamenti della zone tariffate, così come previsto dal Piano al par. '9.4 Assetto e regolazione della sosta pubblica' della Relazione di Piano.
Gli aspetti di dettaglio sono demandati all'aggiornamento del piano della sosta, in quanto il PUMS ha una valenza strategica e definisce solamente i principi a cui detto piano dovrà attenersi.

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 20.8	3329 del 09/01/2020	CNA e LAPAM Confartigianato RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Concetto dell'uso dell'auto strettamente necessario
L'accesso, la circolazione, la sosta in Centro storico devono prevedere la necessaria flessibilità per garantire condizioni di praticabilità e sostenibilità economica a tutto il comparto delle botteghe artigiane di servizio.
Le difficoltà riguardanti il carico-scarico di merci (con particolare riferimento alla vendita-riparazione di articoli ingombranti) non devono costituire ragione per l'abbandono di attività artigiane in Centro storico, rischiando un ulteriore impoverimento della presenza di attività e l'effetto "vetrine vuote".
In ogni caso l'utilizzo di mezzi a ridotto impatto ambientale va sostenuto e incentivato con risorse pubbliche.

Deduzioni

I contenuti dell'osservazione sono coerenti con gli obiettivi e le strategie del piano.
L'incentivazione all'acquisto di veicoli a ridotto impatto ambientale è un aspetto gestionale non di competenza del PUMS, che ha una valenza strategica.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al par. '9.3 Centro storico: dalla Zona a Traffico Limitato all' "Ecoesagono"' al periodo "Valutazioni specifiche andranno sviluppate per i furgoni e i camioncini degli esercenti delle bancarelle del mercato ambulante del centro …" si aggiunge "e degli artigiani del centro".

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE N° 20.9	PROTOCOLLO PG N° 3329 del 09/01/2020	PROPONENTE CNA e LAPAM Confartigianato RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Parcheggio interscambio CIM - Piazzale Europa
Il Piano per questi parcheggi prevede "orientativamente la gratuità " o una "parziale tariffazione in relazione ai futuri tassi di occupazione"
Si osserva che, con l'insediamento delle nuove attività al Capannone 18 delle ex Officine Reggiane, il parcheggio di Piazzale Europa – come quelli attigui al Tecnopolo – risulta già di fatto insufficiente e sempre più spesso saturo.
L'utilizzo delle centinaia di persone già occupate nel nuovo contesto del P.R.U. Reggiane, quelle previste nel Capannone 17, le intense attività del Centro Malaguzzi compromettono l'utilizzo con funzione di interscambio dei parcheggi oggi esistenti e recentemente riqualificati.
La tariffazione di una parte di questi parcheggi non ci pare la risposta corretta se si vuole mantenere la condivisibile funzione di "interscambio" e "intermodalità" del CIM.
Va alleggerita la pressione su questi parcheggi, ricercando soluzioni all'interno dell'area delle ex Officine Reggiane tali da dare risposta in primo luogo alle maestranze e alla possibile utenza pubblica degli uffici insediati.

Deduzioni

L'applicazione della tariffa di sosta è finalizzata a stabilire un corretto equilibrio fra domanda e offerta di sosta in ciascun comparto, e, nel caso di sovraccarico, disincentivare l'arrivo in auto di coloro che hanno alternative modali e di conseguenza generare disponibilità di sosta per coloro che non dispongono di tali alternative.
Il criterio del monitoraggio e della tariffa utilizzata come fattore equilibrante il rapporto domanda/offerta (cfr par. '9.4 Assetto e regolazione della sosta pubblica') risulta valido anche per la zona CIM e ex Reggiane.
Nell'ambito del PRU Ex Reggiane sono stati quantificati i parcheggi sulla base degli standard definiti dalla normativa vigente e gli stessi sono realizzati a carico dei soggetti attuatori.
Si ritiene quindi necessario tutelare l'accessibilità al CIM per le funzioni di interscambio della mobilità e a tale scopo saranno finalizzati gli interventi di regolazione da definirsi successivamente con appositi approfondimenti.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 14 – VARIE

OSSERVAZIONE N° 20.10	PROTOCOLLO PG N° 3329 del 09/01/2020	PROPONENTE CNA e LAPAM Confartigianato RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Intermodalità: sostenere gli accordi pubblico-privato: l'esperienza dell'accordo Radio Taxi-Agenzia della mobilità
Per la necessaria valorizzazione dell'esperienza, ricordiamo gli accordi che hanno visto protagonisti gli operatori del servizio Taxi, l'agenzia della mobilità, il Comune di Reggio.
Si tratta del cosiddetto "Taxi Rosa" (e ancor prima del "Taxi shopping") che ha consentito l'integrazione tra utilizzo di mezzi privati, parcheggi pubblici e servizio taxi per agevolare un accesso facile e sicuro al Centro storico.
Gli accordi vanno rilanciati anche per favorire l'accesso alle attività economiche e ai servizi del Centro storico a tutti coloro che possono essere individuati come soggetti portatori di fragilità. .

Deduzioni

Trattasi di temi non di competenza del PUMS, in quanto il piano ha una valenza strategica.
Tali accordi sono comunque sempre possibili da parte dell'Agenzia della Mobilità.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 12 – EVOLUZIONI TECNOLOGICHE E CITTÀ SMART

OSSERVAZIONE N° 20.11	PROTOCOLLO PG N° 3329 del 09/01/2020	PROPONENTE CNA e LAPAM Confartigianato RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Evoluzioni tecnologiche e città smart
L'utilizzo di App per la sosta è da incentivare come strumento di comunicazione per rendere "facile" la lettura e la comprensione di un *Piano della sosta* non sempre di immediata e semplice interpretazione.
L'utilizzo di alcune App per il pagamento (e per le variazioni on-line in tempo reale) se promosso con accordi commerciali e agevolazioni a commercianti e artigiani può *contribuire all'*uso intelligente dei parcheggi e incoraggiare il pubblico a scegliere il Centro storico per i propri acquisti e utilizzo di servizi.

Deduzioni

Trattasi di argomentazioni e proposte già contenute nel par. '11.1 Ruolo delle nuove tecnologie ITC' del PUMS.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 21.1	10425 del 14/01/2020	Cittadini

Osservazione/Contenuto sintetico

Ferrovia Reggio Emilia-Ciano

Situazione attuale
Nei giorni feriali il servizio viaggiatori attualmente svolto è così articolato:
-11 corse da Reggio Emilia a Ciano, di cui 1 effettuata con bus (4 nel periodo estivo);
-11 corse da Ciano a Reggio Emilia, di cui 1 effettuata con bus (4 nel periodo estivo).
La mattina il servizio è carente. Nell'orario vi è infatti un intervallo di ben 5 ore e 10 minuti, sia verso Ciano (dalle 07.05 alle 12.15) che verso Reggio Emilia (dalle 08.11 alle 13.21).

Nei giorni festivi il servizio è articolato su 8 corse (4+4) tutte effettuate con bus, i cui orari probabilmente favoriscono la formazione dei turni di lavoro degli autisti, ma certamente non gli spostamenti delle persone. L'ultima corsa da Reggio Emilia parte infatti alle 18.00, quando invece l'ultima corsa feriale (un bus!) parte da Reggio Emilia alle 19.45.
Sulla linea da anni non si svolge traffico merci.
Alla fermata di Bivio Barco sulla Provinciale Reggio Emilia-Montecchio, alcuni anni fa è stato istituito l'interscambio tra treni e bus. I bus da Montecchio non arrivano più a Reggio Emilia, ma alla fermata di Bivio Barco, attendono i treni e ripartono per Montecchio. L'interscambio non è molto efficace, perché i treni incrociano a Barco e non a Bivio Barco e il primo treno che arriva a Bivio Barco è quello da Reggio Emilia. I viaggiatori diretti a Reggio Emilia, la maggior parte, sono così costretti ad attendere sul marciapiede della fermata (non esiste sala d'attesa e nemmeno una tettoia) quasi un quarto d'ora, il che è particolarmente disagevole nelle giornate fredde e piovose. Tant'è che molti, per rimanere al freddo il minor tempo possibile, arrivati con il bus a Bivio Barco, salgono sul treno per Ciano, scendono a Barco, attendono pochissimi minuti il treno per Reggio Emilia e vi salgono, ripassando poi da Bivio Barco.
La Reggio Emilia-Ciano presenta poi un problema che è comune a tutte e tre le linee, ma nel suo caso in misura maggiore: quello dei PP.L. urbani. La città si è molto sviluppata lungo il percorso della ferrovia e nel territorio urbano ci sono ben 9 PP.L.: via Fanti, via Fogliani, viale Regina Elena/Manfredi, via Filzi, Via Costituzione, via Ferrari, via Emilia all'Angelo, via Mascagni e via F.lli Bandiera. Questi PP.L. impediscono uno sviluppo del servizio ferroviario per i negativi effetti che un maggior numero di treni in circolazione sulla linea avrebbe sui loro tempi di chiusura e conseguentemente sul traffico stradale. Tempi di chiusura dettati dalle rigide regole ferroviarie volte a rendere quello ferroviario un sistema più sicuro di altri.
Sulla Reggio Emilia-Ciano è poi recentemente stato installato l'SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del Treno) che da un lato rende più sicura la circolazione dei treni, ma dall'altro ha ulteriormente irrigidito il sistema ferroviario.

Si propone nel breve periodo:

- Abbandonare la proposta di prolungare i treni che arrivano da Sassuolo Radici a Reggio S. Stefano o a Cavriago/Barco con una frequenza di 30' nelle ore di punta. Un simile esperimento fu fatto circa 25 anni fa e non diede alcun risultato. Si aggraverebbe molto il problema della chiusura dei PP.L. importanti come quelli di via Papa Giovanni, Via Emilia Ospizio, viale Regina Elena/Manfredi se il prolungamento fosse limitato a Reggio S. Stefano, ma anche quelli successivi di via Filzi, via Costituzione, via Ferrari via Emilia all'Angelo, via Mascagni e via F.lli Bandiera se il prolungamento arrivasse a Cavriago/Barco;
- Ripristinare il servizio ferroviario sia nei giorni feriali che in quelli festivi, perché un servizio misto di treni e autobus sulla stessa linea non è efficace. I bus infatti hanno normalmente tempi di percorrenza superiori a quelli dei treni e non sempre raggiungono le stazioni e fermate, ma si fermano in punti vicini, creando disagio a coloro che utilizzano mezzi privati (bicicletta, ciclomotore ecc..) per recarsi in stazione;
- Ridurre i "buchi d'orario" senza treni al mattino;

- Ridurre i tempi di percorrenza dei treni che sono stati artificiosamente aumentati un po' su tutte le linee, con lo scopo di garantire una maggiore puntualità (cosa che, peraltro, è ben lontana dall'essere raggiunta…) rendendo il servizio ferroviario maggiormente attraente. Per esempio, il treno da Ciano a Reggio Emilia delle 08.11 è passato da una percorrenza di 40' nel 1983 all'attuale di 48'.
- Realizzare le stazioni a "itinerari indipendenti" per velocizzare gli ingressi dei treni nelle medesime, e migliorare sia i tempi di percorrenza, sia la riduzione dei tempi di chiusura dei PP.L.
- Modificare il sistema SCMT che FER ha costruito con lo standard RFI, del tutto inadatto a una linea locale con le caratteristiche della Reggio-Ciano.
- Installare almeno una pensilina alla fermata di Bivio Barco per ridurre il disagio dei viaggiatori in caso di maltempo.

Si propone nel medio periodo:
Come evidenziato anche nel PUMS, le Ferrovie sono un patrimonio che non solo va conservato, ma anche adeguatamente valorizzato.
Per quel che riguarda la Reggio Emilia-Ciano, qualsiasi ipotesi di potenziamento si scontra però con il problema dei PP.L. urbani. Si potrebbe pensare ad un piano di soppressione dei PP.L., realizzando sovra o sottopassaggi, ma la città si è molto sviluppata a ridosso della Ferrovia e questa non sembra una soluzione facilmente praticabile, poiché dei 9 PP.L. solo alcuni possono essere soppressi, ma sui rimanenti, peserebbero gli aumentati tempi di chiusura dovuti al maggior numero di treni in circolazione. Occorre quindi pensare ad un sistema di trasporto moderno, veloce ed efficace alternativo alla Ferrovia. La Reggio Emilia-Ciano per le caratteristiche che presenta e per la totale assenza di traffico merci, potrebbe prestarsi ad essere trasformata in tranvia per tutto o parte del suo percorso.
Che vantaggi si conseguirebbero?

- La circolazione tranviaria è molto più snella di quella ferroviaria, pertanto tutti i PP.L. cittadini sarebbero regolati da semafori come normali incroci stradali (vedere metro tranvia di Cagliari e Sassari);
- Essendo la Reggio Emilia-Ciano la Ferrovia più "urbanizzata", con la tranvia potrebbero essere istituite nuove fermate lungo il percorso, anche a breve distanza l'una dall'altra (500 m.) che non possono essere realizzate su una classica Ferrovia;
- Nei pressi della vecchia fermata di Codemondo potrebbe essere realizzato un parcheggio scambiatore per intercettare il traffico automobilistico proveniente da Montecchio, Quattro Castella, Rubbianino, S.Bartolomeo, Ghiardo,
- L'eventuale tranvia potrebbe arrivare nella stazione RFI di Reggio Emilia dove ora si attesta la Ferrovia Reggio Emilia-Ciano, perché ci sono gli estremi perché essa possa essere resa indipendente dai binari RFI;
- La linea urbana 1 che corre parallela e non molto distante dalla Ferrovia dalla Roncina a Cavriago, potrebbe essere limitata al Foscato come avveniva alcuni anni fa.

Questa della tranvia è al momento solo una proposta di cui va valutata l'efficacia, la fattibilità ed il costo, perché occorre investire sicuramente una cifra consistente per riqualificare la linea (armamento, linea aerea, fermate, ecc.), costruire un Deposito per i tram ed acquistare i nuovi mezzi. Il vantaggio è quello di avere già pronta un'infrastruttura in sede propria, riutilizzabile in tempi molto rapidi. Visti gli ottimi risultati ottenuti a Cagliari e Sassari da un analogo intervento, ritengo valga la pena di essere approfondita.

Deduzioni

L'argomento della riqualificazione complessiva delle linee ferroviarie locali ed in specifico di riassetto della linea Reggio Emilia-Ciano, viene trattato nella Relazione di Piano al cap. 8.6 "Riqualificazione del servizio ferroviario provinciale".
Per quanto riguarda le proposte relative alle modifiche da apportare alla ferrovia esistente Reggio Emilia – Ciano relativamente alla riprogrammazione del servizio, all'assetto delle stazioni e delle fermate, alle modifiche ai sistemi di sicurezza ed alla trasformazione in tranvia di cui ai numeri dal 1 al 9 e 11, trattasi di interventi di competenza della Regione Emilia Romagna in quanto soggetto proprietario della linea ferroviaria, e comunque normati dallo Stato (USTIF) dal punto di vista della gestione della sicurezza.
Su questi temi pertanto l'amministrazione comunale può solo svolgere un ruolo propositivo.
Per quanto riguarda la realizzazione di un nuovo parcheggio scambiatore a Codemondo nei pressi

della vecchia stazione, il comune provvederà a programmare e realizzare un parcheggio scambiatore presso la fermata in ragione della domanda che si dovesse verificare qualora la stazione fosse riattivata da parte della Regione. Si concorda con il principio di non duplicazione delle linee di tpl con le linee ferroviarie, in particolare per quanto riguarda le linee extraurbane, mentre per le linee urbane, quale la linea1, si ritiene che le valutazioni debbano essere effettuate sulla situazione specifica avendo a riferimento anche altri parametri, quali la tipologia di utenza, gli orari di servizio, la destinazioni degli utenti, ….	
ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**
Modifica eventuale al Piano	
Si aggiunge al par. “Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente”, al termine dell’introduzione, alla frase “il piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano strettamente connesso al programma di esercizio dell’extraurbano” la seguente frase: “tenuto conto del principio di non duplicazione delle linee di tpl rispetto alle linee ferroviarie per quanto riguarda l’extraurbano”.	

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 21.2	10425 del 14/01/2020	Cittadini

Osservazione/Contenuto sintetico

Ferrovia Reggio Emilia-Sassuolo Radici

Situazione attuale

Nei giorni feriali il servizio attualmente svolto è così articolato:
- Da Reggio Emilia a Sassuolo Radici 9 treni e 3 bus nel periodo invernale e 7 treni più 3 bus nel periodo estivo;
- Da Sassuolo Radici a Reggio Emilia 9 treni e 4 bus nel periodo invernale e 8 treni più 5 bus nel periodo estivo;.

Un quarto dei treni passeggeri dei giorni feriali è stato sostituito da bus per lasciare libere tracce per far transitare i treni merci che, nei giorni feriali, sono ben 35 (PUMS, punto 8.6 a pag. 81). I viaggiatori della linea che secondo il PUMS andrebbe potenziata, non sono solo penalizzati dalla sostituzione di 6 treni con bus (i bus impiegano infatti dai 50 ai 53 minuti per percorrere la linea contro i 36-41 minuti dei treni), ma anche dall'intervallo mattutino che da Reggio Emilia a Sassuolo Radici è di 3 ore 10' (dalle 09.00 alle 12.10) e da Sassuolo Radici a Reggio Emilia è di 4 ore e 13' (dalle 07.57 alle 12.10) e dalla soppressione, negli anni, delle fermate di Due Maestà e Fogliano e della stazione di Bosco ora declassata a Posto di Movimento, ovvero a località di servizio adibita al solo incrocio dei treni viaggiatori e merci.
Nei giorni festivi il servizio è costituito da sole 4 coppie di corse, parte svolte col treno e parte svolte col bus, eccetto che per il periodo estivo, nel quale tutte le corse sono col bus.
Il traffico merci è molto elevato (circa 35 treni nei giorni feriali) e si svolge sia di giorno che di notte.
Il PUMS, al punto 8.6, propone per la Reggio Emilia-Sassuolo Radici un potenziamento che prevede lo spostamento del capolinea da Reggio Emilia a Reggio S. Stefano o Cavriago/Barco e treni ogni 30' nelle ore di punta. Come già riportato precedentemente, anni fa ACT fece una sperimentazione di questo tipo, ma visto l'insuccesso, l'esperimento non ebbe seguito. A differenza di allora, esiste oggi la fermata di via Fanti, che è molto comoda al centro e potrebbe essere un attrattore, sia per gli studenti del Polo di via Makallè, sia per coloro che devono recarsi in centro (vista anche la comodità della fermata bus di p.zza Giovanni P. II). Attestando però i treni su S. Stefano, rimarrebbe comunque il problema serio dei tempi di chiusura del PL di via f.lli Manfredi, che è una via di grande comunicazione, con in più le ulteriori penalizzazioni dovute dall'introduzione del SCMT.
In ogni caso, volendo ritentare l'esperimento esteso a tutte le corse, ci si scontrerebbe con la logistica dei binari della stazione RFI di Reggio, poiché la Reggio Emilia-Sassuolo Radici è collegata alla Reggio Emilia-Ciano tramite il 1° binario centrale della stazione RFI di Reggio Emilia e tale binario è l'unico che consenta di effettuare le precedenze ai treni pari sulla linea RFI Bologna-Piacenza ed è molto usato per il traffico merci per/da Dinazzano.
Per potere utilizzare il primo binario centrale il più possibile, da qualche anno è stato attrezzato il binario tronco lato Est, che anni fa era al servizio del Magazzino Merci e del Piano Caricatore per poter svolger servizio viaggiatori. Ora infatti i treni viaggiatori da e per Sassuolo Radici arrivano e partono dal 1° binario tronco Est. Inoltre un potenziamento di questo tipo del servizio ferroviario creerebbe enormi problemi al traffico stradale per l'aumento dei tempi di chiusura dei PP.L. sulla via Emilia Ospizio e su via Papa Giovanni.

Si propone nel breve periodo:

- la riorganizzazione del servizio merci per consentire il ripristino dei treni attualmente sostituiti da bus (i bus hanno tempi di percorrenza superiori del 50% rispetto i treni. Per esempio, il treno 95811 delle 16.45 impiega 36 minuti, mentre il bus 95815 delle 17.35 ne impiega 53: ben 17 minuti in più);
- di ridurre l'intervallo di 4 ore e 17 minuti mattutino nella circolazione dei treni viaggiatori nel senso Reggio – Sassuolo e l'intervallo di 3 ore e 10 minuti nel senso Sassuolo – Reggio;
- di ripristinare totalmente i treni nei giorni festivi, incrementandone il numero e posticipando

la partenza da Reggio Emilia dell'ultimo treno per Sassuolo Radici;
- di ripristinare almeno la stazione di Bosco perché ora i treni viaggiatori fermano a Reggio Ospizio e poi a Pratissolo;
- di ridurre il tempo di percorrenza del treno degli studenti che dal 1983 ad oggi è passato da 38 minuti a 47, nonostante la linea sia stata attrezzata da anni con il CTC al posto del DU e non vi sia più il perditempo dovuto allo scambio dei dispacci telefonici registrati per la regolazione della circolazione dei treni.

Si propone nel medio/lungo periodo
Qualsiasi intervento sugli orari più strutturale di quanto precedentemente esposto è precluso dall'inteso traffico merci e dai PP.L. in ambito urbano per i motivi già esposti. Occorrono quindi degli interventi strutturali che consentano di inviare i treni allo Scalo di Dinazzano tramite un altro itinerario al di fuori della città. Da anni si parla della bretella Dinazzano-Marzaglia che risolverebbe ogni problema, anche se a mio parere sarebbe più opportuna da Dinazzano a Rubiera per una semplificazione del traffico merci.
Realizzata la bretella e dirottato il traffico merci, potrebbero essere possibili infrastrutture alternative ai PP.L. come eventuali sottopassi ferroviari della via Emilia e via Papa Giovanni, ora impossibili perché ne risulterebbero pendenze della ferrovia non compatibili col transito dei pesanti treni merci.
Certo è, come affermato dal PUMS al punto 8.6, che "il procrastinarsi di queste scelte, mantenendo l'attuale livello di servizio e gli attuali livelli di domanda, lascia inalterati i problemi di scarsa efficacia trasportistica delle 3 linee e quelli di impatto ambientale sui quartieri attraversati".

Deduzioni

L'argomento della riqualificazione complessiva delle linee ferroviarie locali ed in specifico di riassetto della linea Reggio Emilia-Sassuolo, viene trattato nella Relazione di Piano al cap. 8.6 "Riqualificazione del servizio ferroviario provinciale".
Per quanto riguarda le proposte relative alle modifiche da apportare alla ferrovia esistente Reggio Emilia – Sassuolo in merito alla riprogrammazione del servizio e al ripristino della stazione di Bosco, di cui ai numeri da 1 a 5, trattasi di interventi di competenza della Regione Emilia Romagna, in quanto soggetto proprietario della linea ferroviaria e comunque normati dallo Stato (USTIF) dal punto di vista della gestione della sicurezza.
Su questi temi pertanto l'amministrazione comunale può solo svolgere un ruolo propositivo.

In merito alla bretella Dinazzano Marzaglia, la necessità della sua realizzazione è ribadita dal PUMS nel par. '5.3 Sviluppo delle politiche e delle reti oltre l'orizzonte di competenza del Piano' e nel par. '8.6 Riqualificazione del servizio ferroviario provinciale'. Peraltro, trattandosi di opera che si sviluppa fuori dal territorio comunale e di intervento di competenza regionale, il PUMS non può che demandare la questione al PRIT 2025 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) della regione Emilia Romagna.
Per quanto riguarda la realizzazione di possibili infrastrutture alternative ai PP.L. come eventuali sottopassi ferroviari della via Emilia e via Papa Giovanni, il tema è trattato al par. '8.6 Riqualificazione del servizio ferroviario provinciale', in cui si evidenzia l'interesse dell'amministrazione.
Trattasi anche in questo caso di interventi di competenza della Regione Emilia Romagna in quanto soggetto proprietario, su cui l'amministrazione comunale può solo avere un ruolo propositivo, e comunque normati dallo stato (USTIF) dal punto di vista della gestione della sicurezza.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 21.3	10425 del 14/01/2020	Cittadini

Osservazione/Contenuto sintetico

Ferrovia Reggio Emilia-Guastalla

Situazione attuale
Nei giorni feriali il servizio viaggiatori attualmente svolto è così articolato:
- 12 treni da Reggio Emilia a Guastalla più 1 bus (orario estivo 11 treni e 2 bus).
- 12 treni da Guastalla a Reggio Emilia + 2 bus (orario estivo 10 treni e 4 bus).

Di tutte le corse svolte col treno 5 coppie arrivano e partono da Reggio S. Lazzaro.
La mattina, nel senso Reggio Emilia a Guastalla, vi è un intervallo di 3 ore nel servizio (dalle 08.19 alle 11.19); nel senso opposto l'intervallo è di 2 ore, dalle 09.00 alle 11.01.
La cosa degna di nota nel nuovo orario in vigore dal 15/12/2019 è che nel periodo invernale l'ultima corsa in partenza da Reggio è un treno alle ore 19,17, anticipando di quasi mezz'ora il precedente orario delle 19,45, molto utile per chi lavora in esercizi che chiudono alle 19,30. Inoltre, tale modifica impedisce il proseguimento del viaggio su Guastalla per chi proviene da Sassuolo e da Ciano i cui treni arrivano a Reggio alle ore 19,20 e 19,35 rispettivamente.
Nei giorni festivi il servizio è costituito da sole 4 coppie di corse, parte svolte col treno e parte svolte col bus, eccetto che per il periodo estivo, nel quale tutte le corse sono col bus.
Il traffico merci è limitato al tratto Guastalla-S. Giacomo che fa parte della stazione di Guastalla.
A differenza dei treni che effettuano servizio sulle altre 2 linee che arrivano e partono dai binari della stazione RFI, i treni della Reggio-Guastalla arrivano e partono dalla stazione FER di Reggio Emilia, situata nell'esiguo spazio tra gli ex spogliatoi di RFI e Piazzale Europa. Tramite deviatoi manovrati con il consenso dei Dirigenti Movimento di FER e di RFI, è comunque possibile far arrivare e partire treni da e per Guastalla anche dal 5° e 6° binario della stazione RFI come avveniva un tempo. Dalla stazione FER parte il binario che termina a S. Lazzaro. Il movimento viaggiatori di questa stazione è scarsissimo e risulta un vero spreco di risorse la dotazione infrastrutturale di questa stazione (3 binari, due marciapiedi con pensilina e 4 deviatoi con tangente che consente i 60 km/h) per la quale basterebbe il solo binario di corsa.
I dati ufficiali della RER riportano 39 viaggiatori saliti e 41 viaggiatori discesi in tutto il mese di novembre 2018 a fronte di 240 treni effettuati, il che significa che ogni treno ha trasportato una media di 0,33 viaggiatori.
Per la Reggio Emilia-Guastalla il PUMS prevede il mantenimento del servizio attuale, non prendendo nemmeno in considerazione un servizio specifico per la stazione AV Mediopadana e delegando "sostanzialmente alle linee bus urbane il collegamento fra la stazione AV Mediopadana e il centro città". Forse perché i dati dei viaggiatori saliti e discesi alla Mediopadana dagli attuali treni sono scarsissimi. I dati ufficiali della RER per il mese di novembre 2018 riportano 35 viaggiatori saliti e 33 discesi a fronte di 624 treni effettuati, con una media giornaliera di 0,10 viaggiatori/treno.
Il PUMS prevede inoltre il collegamento diretto della Reggio Emilia-Guastalla con la linea Sassuolo Radici attraverso la stazione di Reggio Emilia, collegamento già previsto tra le opere degli Accordi TAV del 1997-1998 e mai realizzato. Se dovesse essere realizzato, il collegamento fra le due linee non arriverebbe ai binari FER della stazione di Reggio Emilia, ma al 5° e (forse) 6° binario della stazione RFI.

Si propone nel breve periodo:
- La linea Reggio Emilia-Guastalla è quella su cui circola il maggior numero di treni e su cui vi è 1 solo bus sostitutivo nei giorni feriali. Nonostante questo, si può comunque proporre per il breve periodo: la velocizzazione della linea per ridurre i tempi di percorrenza;
- la riduzione dell'intervallo di 2 ore nella circolazione dei treni;
- il ripristino completo del servizio ferroviario nei giorni festivi, a maggior ragione, perché entro la fine del 2019 dovrebbero essere terminati i lavori di elettrificazione e i treni elettrici inquinano meno degli autobus;
- la soppressione delle corse da e per Reggio S. Lazzaro e usare i km/treno risparmiati

eventualmente per altri servizi.

- creare a Guastalla un sistema di coincidenze per i treni sulle tre direttrici: Reggio, Parma, Suzzara.
- verificare l'opportunità di un collegamento diretto Reggio-Suzzara, sia per i pendolari che possono gravitare su Reggio (es. studenti universitari) che per un efficace collegamento con la stazione AV, che amplierebbe notevolmente il bacino di utenza servito dalla ferrovia (30.000 abitanti delle due località).

Si propone nel medio periodo
Occorre valutare se e come può essere reso interessante un servizio di collegamento con la stazione Mediopadana. Ad un recente seminario tenutosi a Bologna, si è parlato della imminente elettrificazione della linea e di un possibile servizio Reggio AV-Mantova: l'ipotesi può essere interessante, anche se uno studio commissionato dalla RER ne avrebbe evidenziato una limitata utilità.

Deduzioni

L'argomento della riqualificazione complessiva delle linee ferroviarie locali ed in specifico di riassetto della linea Reggio Emilia-Guastalla, viene trattato nella Relazione di Piano al cap. 8.6 "Riqualificazione del servizio ferroviario provinciale".
Per quanto riguarda le proposte nel breve periodo relative alle modifiche da apportare alla ferrovia esistente Reggio Emilia – Guastalla e Reggio-Suzzara in merito alla riprogrammazione del servizio, di cui ai numeri da 1 a 6, trattasi di interventi di competenza della Regione Emilia Romagna, in quanto soggetto proprietario della linea ferroviaria e comunque normati dallo Stato (USTIF) dal punto di vista della gestione della sicurezza.
Su questi temi pertanto l'amministrazione comunale può solo svolgere un ruolo propositivo.
Per quanto riguarda il servizio di collegamento di una tratta della linea con la stazione AV Mediopadana, poiché i lavori di elettrificazione citati sono attualmente in corso, questo sarà possibile non appena i lavori saranno terminati.

ACCOGLIMENTO	**Non di competenza**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Servizio

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 21.4	10425 del 14/01/2020	Cittadini

Osservazione/Contenuto sintetico

Relativamente alla rete delle ferrovie locali verificare l'opportunità di eliminare, quanto più possibile, le corse bus parallele alle ferrovie.

Deduzioni

Si concorda con il principio di non duplicazione delle linee di tpl con le linee ferroviarie, in particolare per quanto riguarda le linee extraurbane, mentre per le linee urbane si ritiene che le valutazioni debbano essere effettuate sulla situazione specifica avendo a riferimento anche altri parametri, quali la tipologia di utenza, gli orari di servizio, la destinazioni degli utenti, ….

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Si aggiunge al par. 9 "Trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente", al termine dell'introduzione, alla frase "il piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano strettamente connesso al programma di esercizio dell'extraurbano" la seguente frase: "tenuto conto del principio di non duplicazione delle linee di tpl rispetto alle linee ferroviarie per quanto riguarda l'extraurbano".

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 21.5	10425 del 14/01/2020	Cittadini

Osservazione/Contenuto sintetico

Nel PUMS, i tratti RFI Reggio Emilia-Modena e Reggio Emilia-Parma vengono citati marginalmente.
A nostro parere andrebbero invece presi in attenta considerazione per due motivi:

- costituiscono, assieme alle altre tre Ferrovie ex ACT, una non comune infrastruttura ferroviaria che attraversa molti fra i principali Comuni della Provincia (Guastalla, Novellara, Bagnolo, Cavriago, Bibbiano, S. Polo, Ciano, Scandiano, Casalgrande, Rubiera, S. Ilario) che ha al proprio centro Reggio Emilia;
- la via Emilia è uno degli assi portanti del trasporto pubblico di Reggio Emilia. La linea urbana 2 rimane in ambito provinciale, copre infatti il tratto da Rubiera a S. Ilario, ma un potenziamento del servizio ferroviario tra Modena, Reggio Emilia e Parma, con eventualmente l'istituzione di (poche) nuove fermate come è stato fatto a Bologna per creare il SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano) sarebbe senz'altro auspicabile per poter collegare in modo migliore Modena e Parma alla stazione Mediopadana e per soddisfare la richiesta di mobilità di coloro che si spostano fra le tre città per studio, lavoro, ecc. Le fermate dovrebbero essere semplici marciapiedi con sottopassaggio e pensilina, simili alle fermate urbane ferroviarie dell'area bolognese. Se ne potrebbe pensare una fra Reggio e Rubiera e una fra Reggio e S. Ilario, contestualmente alla riattivazione della stazione di Villa Cadè.

Deduzioni

Per quanto riguarda la linea storica Milano-Bologna, questa costituisce la direttrice principale del Servizio Ferroviario Regionale, con servizi di buona frequenza fra i capoluoghi provinciali posti lungo la direttrice.
La funzione della linea storica a scala provinciale risulta invece limitata alle relazioni Sant'Ilario-Reggio Emilia e Reggio Emilia-Rubiera, con tratte rispettivamente di circa 16 e 13 km senza fermate intermedie (ad est è presente la fermata intermedia di San Lazzaro, ma servita dai convogli della linea da/per Guastalla).
In termini di potenzialità appare interessante la realizzazione di una fermata intermedia fra Sant'Ilario e Reggio Emilia, data la presenza di varie frazioni in questa tratta; una soluzione potrebbe essere la riattivazione della stazione di Villa Cadè, da dotarsi di parcheggio di corrispondenza, a servizio sia dei residenti nella frazione che dei veicoli provenienti dalla via Emilia e dalla Val d'Enza., anche grazie alla realizzazione del nuovo tracciato della variante alla Strada Statale 9, che permetterebbe l'accessibilità ad un parcheggio di corrispondenza della fermata ferroviaria di un ampio territorio, alleggerendo il traffico di attraversamento dei centri urbani di Reggio Emilia e Sant'Ilario."
Questa fermata avrebbe la funzione di "porta ovest" ferroviaria della città di Reggio Emilia, con possibilità di interscambio auto-treno per l'accesso al centro città.
Questo intervento permetterebbe di razionalizzare i servizi della linea bus urbana 2, che attualmente coprono la tutta la tratta della via Emilia da Reggio fino a Sant'Ilario. "

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al par. "8.6 Riqualificazione del servizio ferroviario provinciale" si aggiunge quanto segue:

"Per quanto riguarda la linea storica Milano-Bologna, questa costituisce la direttrice principale del Servizio Ferroviario Regionale, con servizi di buona frequenza fra i capoluoghi provinciali posti lungo la direttrice.

La funzione della linea storica a scala provinciale risulta invece limitata alle relazioni Sant'Ilario-Reggio Emilia e Reggio E.-Rubiera, con tratte rispettivamente di circa 16 e 13 km senza fermate intermedie (ad est è presente la fermata intermedia di San Lazzaro, ma servita dai convogli della linea da/per Guastalla).
In termini di potenzialità appare interessante la realizzazione di una fermata intermedia fra Sant'Ilario e Reggio, data la presenza di varie frazioni in questa tratta; una soluzione potrebbe essere la riattivazione della stazione di Villa Cadè, da dotarsi di parcheggio di corrispondenza, a servizio sia dei residenti nella frazione che dei veicoli provenienti dalla via Emilia e dalla Val d'Enza**,** anche grazie alla realizzazione del nuovo tracciato della variante alla Strada Statale 9, che permetterebbe l'accessibilità ad un parcheggio di corrispondenza della fermata ferroviaria di un ampio territorio, alleggerendo il traffico di attraversamento dei centri urbani di Reggio e Sant'Ilario."
Questa fermata avrebbe la funzione di "porta ovest" ferroviaria della città di Reggio, con possibilità di interscambio auto-treno per l'accesso al centro città.
Questo intervento permetterebbe di razionalizzare i servizi della linea bus urbana 2, che attualmente coprono la tutta la tratta della via Emilia da Reggio Emilia fino a Sant'Ilario."

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE N° 22.1	PROTOCOLLO PG N° 13863 del 16/01/2020	PROPONENTE FIAB

Osservazione/Contenuto sintetico

Con la presente osservazione si chiede di inserire tra le superciclabili previste dal PUMS, e quindi anche dal nuovo Biciplan, anche la ciclovia n. 5 sulla direttrice Rivalta-Centro, in quanto direttrice principale di spostamento nord·sud della città ed in quanto inserita e promossa dal 'Progetto di restauro e valorizzazione dei Luoghi Estensi" del Comune di Reggio Emilia, in particolare dalla 'Passeggiata settecentesca', Progetto finanziato dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.
Di conseguenza si chiede di eliminare il paragrafo a pag.67 "*La ciclovia 5 Rivalta-Centro, per la quale si prevede la revisione del tracciato lungo via Martiri della Bettola, non è stata inserita tra le "Superciclabili" per una questione di perequazione delle risorse economiche, essendo lungo tale asse previsto il rafforzamento della linea del trasporto pubblico".*

Deduzioni

Si concorda con l'osservazione sulla necessità di una Superciclabile sulla direttrice Rivalta-Centro, in quanto direttrice principale di spostamento nord·sud della città. I tracciati delle Superciclabili potranno essere differenti rispetto a quelli delle ciclovie, almeno nei tratti urbani e laddove le caratteristiche geometriche delle strade non permettano di avere i requisiti e le caratteristiche tecniche previsti per le Superciclabili. Questa problematica si evidenzia in particolare proprio sulla direttrice Rivalta- Centro, anche in quanto il tracciato della ciclovia 5 è coincidente con la Linea di forza nord-sud e con la l'importante direttrice di traffico rappresentata dalla SS63. Per questi motivi la Superciclabile in oggetto non viene rappresentata nella cartografia di piano, ma viene inserita in maniera descrittiva nello Scenario di piano ai 5 e ai 10 anni. I tracciati delle Superciclabili verranno definiti, a seguito di approfondimenti.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Al paragrafo 7.2.3. della Relazione di piano:
- sostituire le prime 4 righe del secondo capoverso, dalle parole "A tal fine…" fino alle parole "…in Superciclabili" con le seguenti parole "Il sistema delle Superciclabili dovrà servire le principali direttrici di attraversamento della città, individuato indicativamente dalle Ciclovie 1, 3, **5**, 7, 11, (Biciplan 2008). La definizione dei tracciati e la numerazione sarà sviluppata a seguito di approfondimenti, …'"
- eliminare il periodo a pag. 67 "La ciclovia 5 Rivalta-Centro, per la quale si prevede la revisione del tracciato lungo via Martiri della Bettola, non è stata inserita tra le "Superciclabili" per una questione di perequazione delle risorse economiche, essendo lungo tale asse previsto il rafforzamento della linea del trasporto pubblico".
Inoltre si inserisce la ciclovia 5 nei paragrafi sugli scenari di piano (5.1 e 5.2) e nella revisione del quadro economico degli scenari di Piano (pag. 59).

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Riqualificazione degli assi storici e dei viali di circonvallazione

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 23.1	19830 del 16/01/2020	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Occorre con urgenza concretizzare una prospettiva decennale con interventi e azioni effettivamente finanziati a favore dei viali di circonvallazione. Si tratta, a nostro avviso, di sfruttare gli anni che intercorrono fra la realizzazione delle opere già citate dal PUMS e il loro impatto effettivo sul centro cittadino considerando l'abbattimento della barriera costituita dalla attuale configurazione dei viali di circonvallazione.
Un cambiamento così importante nella struttura della città, nel suo funzionamento e, non meno importante, nell'identità stessa dei viali di circonvallazione va preparato, progettato, sperimentato. L'amministrazione attraverso un piano che ha una visione decennale come il PUMS non può perdere questa occasione. La strumentazione urbanistica attuale sta adottando tutti gli accorgimenti per il superamento del limite del centro storico aprendolo alla "città storica" dove l'attuale circonvallazione determina l'ostacolo principale ad una maggiore permeabilità e qualità urbana.

La storia della pianificazione urbanistica a Reggio conferma la necessità di realizzare interventi di trasformazione affinché gli attuali viali di circonvallazione "*tornino ad essere assi propriamente urbani, di supporto al trasporto pubblico e di accesso al centro storico" (Vittadini)*.
Ne deriva l'estrema urgenza di sondare concretamente questa possibilità a prescindere dal completamento della tangenziale nord e dagli interventi di riduzione del traffico per gli assi di adduzione alla Circonvallazione che, una volta realizzati sicuramente avranno un impatto positivo, ma che tuttavia non sono sufficienti a mettere in atto questa trasformazione.
Il PUMS dovrebbe prevedere la realizzazione di un sistema integrato di azioni mirate già a partire da adesso, anticipando possibili scenari prima, durante e dopo il completamento degli interventi di cui sopra.
Il PUMS indaghi quindi, anche attraverso un apposito studio di fattibilità, più nel dettaglio tale scenario ed impatto suggerendo interventi, anche temporanei, sul breve, medio e lungo periodo volti alla sperimentazione di calmierazione del traffico sui viali o alla creazione di corsie dedicate al Trasporto Pubblico. Potrebbero essere interventi mirati e/o temporanei che permetterebbero di testare scenari differenti prima della loro realizzazione effettiva nell'arco decennale, il tutto prevedendo adeguati finanziamenti.
Per esempio:
- Attraverso il modello degli spostamenti, testare l'impatto della realizzazione della tangenziale nord sugli spostamenti in ingresso e in uscita dalla circonvallazione e, di conseguenza, valutare un suo futuro riassetto in termini di riduzione delle corsie auto, spazi per la mobilità attiva e il trasporto pubblico, spazi verdi, ...
- Si propone di promuovere un concorso internazionale per la riprogettazione dei viali di circonvallazione (approfondendo le relazioni fra i "luoghi" della città che si trovano in stretta relazione con i viali)

Deduzioni

Il PUMS prende atto che attualmente l'anello dei viali è utilizzato e percepito come semplice infrastruttura di transito. In tale senso le previsioni finali del PUMS sono orientate a ridurre tale funzione. Rimane sempre la necessità di accedere al centro storico.
Gli interventi previsti dal Piano sono quindi di mitigazione delle maggiori criticità esistenti:

- riduzione della capacità di deflusso dei principali assi di penetrazione in città –fino ai viali- per ridurre il traffico automobilistico che impegna l'anello dei viali, al fine di ridurre in questi la congestione e l'inquinamento;
- revisione della regolazione delle intersezioni semaforizzate, per consentire/favorire le manovre di svolta da/per le traverse dei viali, in modo da favorire il traffico specifico rispetto a quello di puro attraversamento;
- sviluppo del sistema delle corsie preferenziali bus nei viali nord, in modo da favorire la

regolarità dei transiti delle linee di forza del tpl;
- inserimento dell'anello dei viali nella Città30, in modo da ridurre drasticamente gli incidenti stradali e la loro lesività.

Un assetto ben diverso dell'anello dei viali appare perseguibile in una seconda fase quando questi interventi di mitigazione avranno avuto effetto, con una riduzione sia dei flussi di traffico che delle loro esternalità negative.

Una inversione di questa caratteristica è stata fatta con la riqualificazione dell'intersezione Timavo/Guasco, ed è prevista con il progetto di ridisegno di piazza Diaz e con quello di riqualificazione dell'ex Seminario vescovile.
Al consolidarsi di tratte dei viali come attrattori di mobilità (a livelli quasi pari al centro storico) la funzione di puro attraversamento verrà inevitabilmente riequilibrata se non ribaltata, e si potrà procedere ad una nuova fase di revisione dell'assetto viabilistico dell'anello.
Si confermano perciò le scelte di Piano e le argomentazioni contenute nel paragrafo 9.2 "Politiche ed interventi per la sicurezza stradale e la qualità ambientale: la Città30", intendendo procedere nel breve/medio termine inoltre con interventi di tipo puntuale a risoluzione di specifiche situazioni problematiche, in particolare di sicurezza stradale, che oggi si riscontrano prioritariamente nei punti di principali di attraversamento.
Ulteriori provvedimenti potranno essere adottati sulla base delle nuove disposizioni normative (L. 120/2020 dell'11/09/2020), che consentono l'installazione di dispositivi di controllo automatico delle velocità (autovelox) sulle strade urbane.
Essendo l'assetto dei viali un tema non puramente trasportistico e di mobilità in quanto la valenza di questi viali ha anche una dimensione urbanistica; al di là degli interventi sulla mobilità previsti dal PUMS, il "progetto" dei viali andrà affrontato con un lavoro interdisciplinare, che partendo da quanto previsto dal PUMS e dagli strumenti urbanistici vigenti, giunga ad una proposta di riassetto e riqualificazione dei viali.
L'Amministrazione si impegna pertanto ad approfondire l'aspetto complessivo della circolazione e del riassetto dei viali di circonvallazione con uno studio specifico.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Nel par. 9.2 si aggiunge la seguente argomentazione:
"L'assetto dei viali di circonvallazione è un problema più complesso rispetto alla semplice riduzione dei flussi veicolari e delle loro esternalità (incidentalità, inquinamento ..).
Nel medio termine si prevede lo sviluppo di un progetto specifico, svolto con un lavoro interdisciplinare, che partendo da quanto previsto dal PUMS e dagli strumenti urbanistici vigenti, giunga alla proposta complessiva di riassetto e riqualificazione dei viali.
Nel breve termine si procederà con interventi puntuali per la messa in sicurezza degli attraversamenti e con una riprogettazione delle intersezioni, consentendo in linea di massima, ove tecnicamente fattibile, le svolte a sinistra.
Viste le nuove disposizioni normative, contenute nel DL 76/2020, che consentono l'installazione di dispositivi di controllo automatico delle velocità (autovelox) anche sulle strade urbane, si valuterà il loro utilizzo anche sui viali di circonvallazione."

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Riqualificazione degli assi storici e dei viali di circonvallazione

OSSERVAZIONE N° 23.2	PROTOCOLLO PG N° 19830 del 16/01/2020	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Intensificare le sperimentazioni sulla circonvallazione
Insieme alle associazioni di cittadini presenti sul territorio e sensibili alle tematiche della sostenibilità ambientale e rigenerazione urbana si chiede di avviare delle sperimentazioni dirette sulla circonvallazione della durata di qualche giorno al fine di testare, toccare con mano, fare esperienza, ma soprattutto comunicare alla cittadinanza cosa potrebbero diventare questi spazi, quali le loro elevate potenzialità, sulla base di esperienze già realizzate, permettendo di sensibilizzare i cittadini proprio sul tema strategico della circonvallazione.
Il progetto dovrà ripensare i viali di circonvallazione come assi propriamente urbani: in questo modo si offrirà ai cittadini la possibilità di vivere questi spazi urbani in maniera diversa da quanto fatto finora. Si ritiene inoltre che la comunicazione - e quindi la creazione di una campagna comunicativa che oltre alla partecipazione tenga in conto la diffusione e la creazione di consapevolezza rispetto ai temi ambientali - sia da considerarsi parte integrante dei piani stessi.
Gli aspetti comunicativi dovrebbero avere spazi molto più ampi: questo significa dunque prevedere maggiori investimenti economici in tale direzione e promuovere costantemente campagne di sensibilizzazione che possano nel tempo portare alla trasformazione della circonvallazione in anello verde, a disposizione dei cittadini di oggi e futuri.

Deduzioni

Il PUMS prevede al par. 12.5 “Coinvolgimento della popolazione e degli esercenti “ varie forme di sperimentazioni come modalità per favorire la diffusione di una diversa consapevolezza dei vantaggi offerti da una città amica di pedoni e ciclisti, quali maggiore sicurezza per tutti gli utenti, riduzione del rumore e aumento della qualità dello spazio pubblico.
Per quanto riguarda i viali di circonvallazione si concorda sull’opportunità di meglio dettagliare l’opportunità di promuovere e realizzare le sperimentazioni richieste e di promuovere campagne comunicative di sensibilizzazione della cittadinanza per un uso più sostenibile dei viali.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par. 9.2 si aggiunge la seguente argomentazione:
“L’assetto dei viali, oggi vissuto e percepito essenzialmente come asse di puro transito veicolare, potrà essere riequilibrato nelle funzioni e riqualificato nel livello di qualità urbana, anche con azioni dal “basso”, che prevedano la sperimentazione di interventi del tipo ‘living street’ e laboratori di coprogettazione aperti a residenti e studenti.
L’Amministrazione si farà carico di queste sperimentazioni, che saranno di utilissimo contributo al progetto finale di riqualificazione dei viali di circonvallazione.”

SEZIONE 2 – RIFERIMENTI NORMATIVI E CULTURALI

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 24.1	19896 del 23/01/2020	Confcommercio RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Sul livello di cogenza del PUMS
Ne discende, in secondo luogo, che il PUMS assumerebbe valore meramente strategico soltanto qualora non diventasse elemento integrativo delle previsioni del PUG. Evidentemente trattasi di suggestione puramente teorica la cui *ratio,* a tacer d'altro, entrerebbe in rotta di collisione con i principi e con le disposizioni dei predetti atti ministeriali e regionali.
In conclusione, sostenere il carattere non prescrittivo del PUMS è pura astrazione, che peraltro finisce per sminuire il valore stesso di tale strumento programmatorio, quasi che i primi a non credere nelle sue previsioni fossero gli stessi proponenti.

Deduzioni

Così come definito in premessa dell'allegato 1 del DM 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, ai sensi dell'art. 3, c. 7, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2106 n. 257": "il PUMS e' uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilita' urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilita' e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali".

ACCOGLIMENTO	**Non pertinente**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 6 – PROCESSO DI PARTECIPAZIONE

OSSERVAZIONE N° 24.2	PROTOCOLLO PG N° 19896 del 23/01/2020	PROPONENTE Confcommercio RE

Osservazione/Contenuto sintetico

La fase di ascolto da parte dell'Amministrazione si è di fatto risolta in un paio di riunioni – svoltesi rispettivamente il 13 settembre e il 13 dicembre 2018 presso La Polveriera - quasi interamente dedicate all'ascolto (da parte della platea) delle relazioni dei tecnici e all'illustrazione di un Piano di fatto già preconfezionato dalla Giunta nel luglio precedente. In poche parole, il confronto è completamente mancato e più che mai quello con le associazioni di categoria, costrette, nei due predetti incontri, a misurarsi con una platea che per lo più si esprimeva a titolo personale.
Vi è materia sufficiente per affermare che il precorso partecipativo di cui ali' Allegato 1, punto 2, lettera *c),* del d.m. 4 agosto 2017 non ha avuto luogo, con tutte le conseguenze che se ne devono trarre sotto il duplice profilo giuridico e politico.

Deduzioni

Il resoconto e gli esiti del processo di partecipazione sono riportati nel par. '3.5 Comunicazione e processo di partecipazione' della Relazione di piano e nel cap. '7. Il contributo della partecipazione' della Rapporto ambientale.
Da questi resoconti appare un appropriato equilibrio fra le parti di esposizione al pubblico da parte di amministratori ed esperti e le parti di ascolto di valutazioni e proposte dei partecipanti (cittadini e associazioni).
Come osservato, negli incontri la platea ha potuto esprimersi liberamente a prescindere dal ruolo ricoperto, garantendo la massima partecipazione e libertà di espressione a tutti i partecipanti.
Trattasi di una riflessione non attinente ai contenuti del PUMS.

ACCOGLIMENTO	Non pertinente

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE N° 24.3	PROTOCOLLO PG N° 19896 del 23/01/2020	PROPONENTE Confcommercio RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Sulla revisione del PUMS
Secondo le "Linee Guida" ministeriali, il Piano "è *predisposto su un orizzonte temporale decennale ed è aggiornato con cadenza almeno quinquennale. L'eventuale aggiornamento del Piano è comunque valutato nei dodici mesi all'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale."(articolo* 4, comma 1).
Malgrado il testo non brilli per chiarezza, lasciando alla fine irrisolto l'interrogativo in ordine alla obbligatorietà (o meno) dell'aggiornamento quinquennale, l'esperienza del PUM 2008 (finito di fatto nel dimenticatoio per tutto il decennio di vigenza) e la complessità di talune delle soluzioni viabilistiche prospettate suggeriscono il rispetto di tale scadenza così come del monitoraggio biennale (articolo 3,comma 2), prevedendo adeguate forme di coinvolgimento e confronto con le Associazioni di categoria.

Deduzioni

Le Linee Guida ministeriali sono richiamate quale riferimento normativo nel par. '2.1.2 Linee di indirizzo nazionali e la normativa a supporto' della Relazione di Piano'.
In dettaglio nel par. 2.1.2 è scritto quanto segue:
"Il DM 233/2017 prevede che le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con oltre 100.000 abitanti dovranno predisporre entro 2 anni i nuovi Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, fatti salvi gli atti adottati finora. I PUMS dovranno fondarsi su un orizzonte temporale di 10 anni, e verranno aggiornati con una cadenza almeno quinquennale. Inoltre, ogni 2 anni gli Enti dovranno procedere al monitoraggio degli obiettivi previsti dai Piani per valutare i risultati effettivamente ottenuti.".
Nell'ambito dell'aggiornamento del PUMS, così come previsto anche dalla normativa, saranno messe in atto adeguate forme di partecipazione.
Per quanto riguarda il PUM2008 nella Relazione preliminare di Piano è inserito il cap. '3 Stato di attuazione del PUM2008' che traccia un bilancio molto preciso dello stato di attuazione e degli impatti del PUM2008; tale bilancio è molto articolato con buoni risultati (ciclabilità, incidentalità, inquinamento, ..) e altri non raggiunti, in parte o in toto, (mancata revisione/sviluppo dei servizi tpl), con un esito di sintesi complessivamente positivo.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 24.4	19896 del 23/01/2020	Confcommercio RE

Osservazione/Contenuto sintetico

SCENARIO DI PIANO (Relazione, PS, p.41, punti 6,7,8).
Interventi su Centro Storico, parcheggi scambiatori, moderazione della velocità.
A conferma di quanto già rilevato in precedenza, lo scenario a 5 anni *prevede* l'estensione della ZTL a tutto l'Esagono (salvo *V.le* Monte Grappa e *v.le* Monte S. Michele), il rafforzamento della ZONA 30 e la messa a pagamento dei parcheggi Cecati, Polveriera e Gasometro.
Una simile prospettiva, nella quale le misure compensative paiono del tutto assenti, non può essere condivisa.
In merito, giova ricordare che l'introduzione delle zone a traffico limitato (circa trent'anni fa), unitamente alla progressiva perdita della funzione direzionale (trasferimento di INAIL, INPS,
Tribunale, uffici finanziari e relativo indotto) e alle politiche di espansione delle grandi superfici di vendita, ha contribuito non poco al declino del Centro Storico. All'epoca, gli unici interventi di riequilibrio infrastrutturale furono costituiti proprio dalla realizzazione dei parcheggi scambiatori serviti da minibù (entrambi gratuiti) di collegamento con l'area storica.
Da allora, a parte il recupero e la riconversione dell'ex caserma Zucchi a sede universitaria, nulla di sostanziale è stato realizzato per offrire *nuove* opportunità di rilancio.

Riguardo alle ZONE 30, siamo verosimilmente di fronte a un falso problema, soprattutto se relazionato alla fascia intermedia (su cui non è chiaro se sia da ricomprendere anche la Circonvallazione), laddove, specie negli orari di punta, il punto di crisi sta esattamente all'opposto, come peraltro conferma la tavola di p. 30 che evidenzia una velocità media già oggi inferiore ai 30 km/h.

Nulla, al contrario, si dice sull'impianto semaforico della circonvallazione (onda *verde* e onda rossa), *dove* da tempo si registra una totale mancanza di sincronizzazione che da un lato appesantisce il traffico, e conseguentemente i livelli di inquinamento, dall'altro si inserisce di diritto, secondo il parere di molti fruitori, nel *novero* dei deterrenti psicologici all'ingresso in Centro Storico.
Per questi motivi, non appaiono condivisibili le scelte e gli scenari proposti in un arco di tempo che viceversa dovrà essere dedicato a fluidificare il traffico veicolare e ad agevolare l'accesso all'Esagono.
Al riguardo, si segnala il recentissimo provvedimento del comune d**i** Forlì con il quale è stata introdotta la sosta gratuita nelle strisce blu del Centro.

Deduzioni

La fruibilità del centro e la sua accessibilità (con i diversi modi di trasporto) è una delle strategie del PUMS; per questo l'allargamento previsto della ZTL a buona parte del centro storico viene accompagnato e compensata da interventi rilevanti per migliorare l'accessibilità al centro storico sia con la bicicletta (ciclovie radiali) che con i mezzi pubblici (due linee di forza e quattro linee minibù).

Quanto alla istituzione della Città30 questo è un intervento che, senza particolari ricadute in termini di allungamento dei tempi di viaggio in auto (come dimostrato al par. '9.2 Politiche ed interventi per la sicurezza stradale e la qualità ambientale: la "Città30"'), ha invece notevoli benefici in termini di riduzione dell'incidentalità e dell'inquinamento; il PUMS individua le azioni necessarie per raggiungere un equilibrio fra le diverse strategie di intervento (accessibilità al centro storico, sicurezza stradale, risanamento ambientale).

ACCOGLIMENTO	**Accolta parzialmente**

Modifica eventuale al Piano
Al par. ‘4.3 Descrizione degli scenari alternativi di Piano’ al punto ‘Fattori comuni di impostazione della rete del trasporto pubblico urbano e dei parcheggi’ si aggiunge quanto segue: “Un parcheggio di corrispondenza di prima fascia, che attualmente permette l’interscambio auto-minibù per raggiungere il centro storico, potrà essere regolato a tariffa solamente se e quando un altro parcheggio gratuito sarà disponibile sulla medesima direttrice di ingresso in città con la possibilità di interscambio auto-minibù o auto-linea di forza; un parcheggio gratuito di corrispondenza dovrà quindi essere sempre sostituito da altro parcheggio con le caratteristiche analoghe –seppure più esterno..””

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Distribuzione urbana delle merci

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 24.5	19896 del 23/01/2020	Confcommercio RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Centro Consolidamento Merci
Nel quadro riassuntivo di p.58 è prospettato un intervento da 1,3 milioni per la realizzazione di un "Nuovo Centro per il Consolidamento Merci". Più avanti viene tuttavia affermato che la sua collocazione è al momento indeterminata, essendo compresa in un'area posta nel quadrante nord-ovest.
Nel corso della presentazione del PUMS si fece accenno alla realizzazione di un polo logistico nella zona nord e successivamente venne presentata una proposta di adesione ad un progetto finanziato dall'UE, nel quale era individuata una piattaforma per il carico/scarico merci nell'area del Mercato Ortofrutticolo.
Se a quello si allude, vale la pena di ricordare che in detta area operano ancora alcuni grossisti che andrebbero come minimo interpellati. In ogni caso, è necessario predeterminarne sia l'esatto funzionamento, sia la precisa collocazione.

Deduzioni

Gli aspetti sollevati (dettagli della collocazione e funzionamento del previsto Centro di Consolidamento Merci) saranno oggetto di uno specifico progetto di fattibilità tecnico-economica dell'impianto.
Il PUMS non identifica una localizzazione precisa, ma un areale approssimativo individuato graficamente nella tav. n. 1 "Scenario definitivo di Piano ai 10 anni" del piano con la dicitura "Ambito per localizzazione Centro di Consolidamento Merci".
La collocazione, non di dettaglio, prefigurata dal Piano deriva da una serie di fattori:

- la disponibilità di aree dismesse o parzialmente inutilizzate in quel quadrante,
- la facile accessibilità al quadrante dall'autostrada e dalla tangenziale nord anche per mezzi commerciali,
- la relativa vicinanza al centro storico, che renderà possibile coprire l'ultimo miglio di consegna con mezzi a basso impatto.

Il PUMS non prevede di interferire con le attività presenti all'interno del Mercato Ortofrutticolo e si concorda che nessuna delle previsioni del Piano debba pregiudicarne la continuazione.

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 24.6	19896 del 23/01/2020	Confcommercio RE

Osservazione/Contenuto sintetico

3) SCENARIO DI PIANO (Relazione P8.6, pp. 81 ss.). Trasporto locale su ferrovia
Si dà atto della volontà di affrontare il tema delle annose criticità che riguardano il trasporto locale su ferrovia e in particolare gli effetti negativi prodotti sul traffico dal frequente abbassamento dei passaggio a livello.
Premesso che un efficiente rete di trasporto su ferro rappresenta indubbiamente una validissima alternativa all'uso dell'automobile per gli spostamenti casa - lavoro/scuola, va altresì rimarcato che così come attualmente organizzato il servizio è insoddisfacente, non solo in ordine ai tempi di attesa dei PPLL, ma sotto più di un (ulteriore) aspetto. Infatti:

- i mezzi circolanti sono obsoleti,
- sono semivuoti, il che pone più di un interrogativo sulla effettiva produttività del servizio,
- i percorsi seguono logiche di servizio inadeguate allo sviluppo della città.

Le soluzioni mitigatrici ipotizzate a p.83 possono essere prese in considerazione solo come temporanee misure tampone e null'altro. Il campo di intervento va esteso a una completa ridiscussione e re-infrastrutturazione di tale tipologia di trasporto.
La discussione sull'intermodalità si trascina ormai da decenni (ed è dunque addirittura antecedente al PUM 2008) senza avere raggiunto o aggiunto alcunché di concreto.
E' da ritenersi che il decennio di validità del piano costituisca un asse temporale più che sufficiente per realizzare una metropolitana di superficie capace di collegare la provincia ai poli funzionali della città, eliminando i passaggi a livello.

Deduzioni

Come osservato, le problematiche della scarsa efficacia dei servizi ferroviari a scala suburbana/interurbana si ripropongono in questo Piano come in quello del 2008; queste problematiche dipendono sia dai vincoli oggettivi (i percorsi non ottimali delle 3 linee provinciali, che non sempre toccano i nuclei urbani densi) sia dal fatto che la competenza delle ferrovie è della Regione Emilia Romagna, in quanto soggetto proprietario, e dello stato (USTIF) dal punto di vista della gestione della sicurezza e della relativa regolamentazione.
Concordiamo che sul tema vada sviluppato uno studio per arrivare a soluzioni per il trasporto pubblico su ferro che corrisponda ad esigenze di mobilità anche urbana che interferisca in modo minimale sul traffico privato.
Si tratta di questioni ampiamente esaminate nel Piano per le quali il PUMS propone delle soluzioni all'Ente competente (RER), quale, tra le altre, il passaggio alla frequenza di 30' sulle tratte di maggior frequentazione.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Riqualificazione degli assi storici e dei viali di circonvallazione

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 24.7	19896 del 23/01/2020	Confcommercio RE

Osservazione/Contenuto sintetico

SCENARIO DI PIANO (Relazione, P9.6-PIO, pp.92 ss .). Progetto “Tappeti”.
Le previsioni meritano un approfondimento e una migliore esplicazione, in particolare le soluzioni individuate in viale Magenta e nell'area della stazione Mediopadana.
Quanto alla prima, la prospettazione di un senso unico di marcia (p.94, ma non si chiarisce se da o per il centro storico) potrebbe rendere ancora più problematico e pericoloso l'accesso al parcheggio ACI/Esselunga.
Quanto alla seconda, oltre a lasciare in sospeso il problema del collegamento con L'Arena Campovolo, essa sconta l'indeterminatezza del cronoprogramma. Quest'ultimo aspetto è meritevole di approfondimento, soprattutto in relazione agli indifferibili provvedimenti sulla sistemazione del parcheggio antistante la stazione, che al momento offre un'immagine assai poco edificante.

Deduzioni

Per quanto riguarda viale Magenta le questioni poste in osservazione sono già considerate nel Piano; infatti nel par. ‘9.6.3 Progetto “Tappeto magenta” è scritto:
“Sulla scorta di queste considerazioni, il presente PUMS intende quindi intervenire su viale Magenta, con un progetto denominato ‘Tappeto Magenta’. Nell’occasione, oggetto di studio sarà in modo particolare la possibilità di modificare le regole di circolazione, valutando anche ipotesi di creazione di un senso unico, per aumentare lo spazio destinato alla ciclopedonalità. ed al trasporto pubblico.
Lo studio della circolazione dovrà essere riferito non solo all’asse, ma all’intero quadrante, tenuto conto della necessità di garantire una adeguata accessibilità ai due importanti poli attrattori presenti, quali il centro commerciale con annesso parcheggio e la struttura sanitaria.”
Quindi ogni proposta verrà esaminata con successivi studi, in cui verrà tenuto in considerazione, in via prioritaria, il tema della sicurezza.
Per quanto riguarda le previsioni relative agli interventi nell’area della stazione Mediopadana si rileva quanto segue:

- sono in corso i lavori di risistemazione delle aree di parcheggio di fronte alla stazione AV Mediopadana e il riordino degli schemi di circolazione in via Città del Tricolore per favorire il transito dei mezzi pubblici, dei taxi e delle auto in accompagnamento;
- sono stati recentemente sottoscritti due accordi tra Comune e RFI e tra Comune ed una società privata per il completamento delle opere di collegamento al lato est della stazione rispetto alla linea ferroviaria per Bagnolo in Piano, attualmente non raggiungibile, per la costruzione di un nuovo parcheggio da 1.300 posti auto, che porterà ad un raddoppio dell’offerta di sosta presso la stazione.

Non è il “Tappeto rosso” che garantisce l’accessibilità all’Arena, per la quale si adotteranno specifiche misure individuate da un apposito studio.
E’ condivisibile la necessità di ulteriori approfondimenti sulla connessione tra stazione AV Mediopadana e città, che saranno affidati a specifici studi, in particolare a quello della linea di Forza nord-sud previsto dal PUMS.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE N° 25.1	PROTOCOLLO PG N° 21076 del 25/01/2020	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

La relazione del PUMS deve indicare con più chiarezza le percentuali di ripartizione modale (di riferimento e di obiettivo), per esempio attraverso dei grafici di confronto, esplicitando la situazione attuale (o di riferimento) e quella a regime, una volta attuate tutte le azioni del PUMS. Questo permetterebbe di indicare con più chiarezza i miglioramenti che si prevedono al completamento dello scenario di piano. Leggendo il documento è necessario capire subito, chiaramente, qual è la situazione attuale, dove dobbiamo arrivare, cosa bisogna fare per raggiungere gli obiettivi prefissati, ma soprattutto come sarà la nostra città nel 2030, quanti spostamenti giornalieri avremo portato sulla mobilità sostenibile o quale percentuale di emissioni avremo abbattuto.

Deduzioni

Si concorda circa la necessità che il piano individui, in relazione anche la normativa vigente, gli indicatori ed i loro valori target, necessari al monitoraggio del Piano.
A tale proposito la sezione del Piano relativa al sistema di monitoraggio è stata completamente riformulata .
Il sistema di monitoraggio del PUMS di Reggio Emilia è pertanto stato progettato in maniera da essere coerente, compatibilmente con le peculiarità locali, gli obiettivi e i contenuti dello scenario di piano, con il monitoraggio di obiettivi/azioni del PUMS secondo quanto definito nell'articolo 4 e nell'allegato 2 del DM 397 del 4 agosto 2017 - Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. e successive modificazioni apportate con il DM 396/2019. Tale attività ha cadenza biennale e fornisce gli elementi base per verificare il livello di realizzazione del Piano e gli eventuali scostamenti nel raggiungere gli obiettivi permettendo quindi di avere le informazioni utili per il suo periodico aggiornamento a cadenza quinquennale.

Il monitoraggio periodico dovrà produrre un rapporto biennale sullo stato di realizzazione del PUMS e sulla sua capacita' di perseguire gli obiettivi e i relativi target fissati.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Si rimanda alla sezione aggiornata del PUMS sul sistema di monitoraggio: Allegato 1.

SEZIONE 5 – OBIETTIVI E STRATEGIE

OSSERVAZIONE N° 25.2	PROTOCOLLO PG N° 21076 del 25/01/2020	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli obiettivi del PUMS, così come emergono dalla lettura del paragrafo 4.2, non sono abbastanza ambiziosi. La città di Reggio Emilia (una delle città maggiormente colpite dagli sforamenti dei valori di polveri sottili presenti nell'aria) deve prendere una posizione più netta nell'abbattimento delle emissioni climalteranti. Il PUM 2008 ha messo in campo azioni innovative nello scenario italiano del tempo, che hanno generato risvolti estremamente positivi (più volte citati nel documento di piano, così come nella letteratura del settore). Perchè non continuare a migliorarsi? perchè non ambire ad una città ancora più ciclabile, ancora più inclusiva, ancora più a misura di persona?

Deduzioni

Il PUMS ha assunto degli obiettivi e disegna uno scenario di piano di progressiva riduzione dell'uso dei mezzi privati, proponendo soluzioni sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico, ma anche socialmente accettabili.
Il piano prevede la continuità con le politiche di sostenibilità effettuate a partire dal PUM2008, con il contenimento e riduzione progressiva della mobilità motorizzata privata e la diversione verso il trasporto pubblico e la ciclopedonalità.
In questo quadro di manovra progressiva, il PUMS prevede alcuni interventi di consistente penalizzazione della mobilità privata: ampliamento ZTL, attuazione Città30, messa a pagamento dei parcheggi di corrispondenza in prossimità del centro storico, ..

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE N° 25.3	PROTOCOLLO PG N° 21076 del 25/01/2020	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Sul tema della riduzione degli spostamenti e/o la migrazione degli spostamenti effettuati con mezzi a motore verso mobilità sostenibile sarebbe importante che il PUMS si facesse promotore di un accordo a livello provinciale per far sì che anche gli altri principali comuni si impegnassero a recepire gli obiettivi del PUMS di Reggio. Il traffico generato da tali comuni ha un forte impatto sulla città (e viceversa) e le azioni devono partire anche da Scandiano, Cavriago, Rubiera S.Ilario… E' necessaria una comunicazione fra enti e un'azione integrata sulle politiche legate alla promozione della mobilità sostenibile a livello provinciale. Le azioni del PUMS di Reggio non possono fermarsi ai limiti comunali. Questo nonostante il PUMS sia un piano di carattere comunale e che gli altri comuni (sotto ai 100.000 ab) non siano obbligati a dotarsi di uno strumento di questo tipo. Questo tema potrebbe integrare il capitolo 13.3.

Deduzioni

Si concorda sul fatto che i temi di mobilità debbano essere affrontati anche alla scala di area vasta. Trattasi però di una attività non di competenza dell'Amm.ne Comunale, per la quale si può ribadire la disponibilità a ricercare soluzioni condivise. Durante l'elaborazione del PUMS in ogni caso sono stati coinvolti i comuni contermini, che hanno contribuito anche nella fase delle osservazioni.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Al par. '13.3 Coordinamento con gli altri enti competenti in materia' si aggiunge quanto segue:

"Si riconosce l'importanza di ricercare sui temi di Mobilità le concertazioni più ampie, riconoscendo che occorre un'azione integrata sulle politiche legate alla promozione della mobilità sostenibile alla scala di area vasta."

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE N° 25.4	PROTOCOLLO PG N° 21076 del 25/01/2020	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Sarebbe importante ripensare l'approccio generale di attuazione del piano riorganizzandolo attraverso scenari di breve (un anno), medio (5 anni) e lungo termine (10 anni). Molte delle azioni previste dal piano sono infatti programmabili nell'immediato. Un approccio per scenari temporali renderebbe l'attuazione del piano più chiara e diventerebbe una sorta di tabella di marcia dei prossimi anni per l'amministrazione.

Deduzioni

Come previsto dalla normativa il PUMS è un Piano strategico che definisce gli scenari nel medio (5 anni) e nel lungo termine (10 anni).
Lo scenario a 1 anno non potrebbe che contenere gli interventi dei quali è già completata la progettazione e/o che risultano già in esecuzione; parte di questi interventi si possono ritrovare al par. '4.3 Descrizione degli scenari alternativi di Piano' fra quelli elencati al punto 'Interventi invarianti'.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 13 – ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

OSSERVAZIONE N° 25.5	PROTOCOLLO PG N° 21076 del 25/01/2020	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Prevedere una tabella che sintetizzi il processo di attuazione delle principali azioni di piano, dell'approccio temporale degli scenari e dei costi (si pensa ad un approfondimento delle tabella di pagina 40 sulle azioni e di pagina 58 sui costi). Una tabella di questo tipo permetterebbe di indicare chiaramente la temporalizzazione delle fasi di attuazione e dei costi previsti, azione per azione.

Deduzioni

Si ritiene che il livello di dettaglio temporale e di costi richiesto non corrisponda al livello strategico qual è quello del PUMS.
L'effettiva realizzazione delle opere previste dal Piano dipende anche da vari fattori quali la definizione degli strumenti di programmazione, l'esecuzione degli studi di fattibilità, la redazione dei progetti definitivi/esecutivi, la disponibilità finanziaria, gli accordi con altri soggetti, ….
Le scadenze indicate dal Piano sono quindi un impegno politico assunto dall'Amministrazione e non un vincolo formale.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 1 – RAPPORTI CON L'ALTRA PIANIFICAZIONE

OSSERVAZIONE N° 25.6	PROTOCOLLO PG N° 21076 del 25/01/2020	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Si suggerisce di aggiungere un capitolo dedicato al rapporto fra il PUMS e gli altri piani territoriali in modo da sviluppare in maniera integrata le tematiche seguenti:
• Orientamento degli sviluppi dei centri urbani attorno alla maglia del trasporto pubblico locale, esistente e di progetto (comprese le linee ferroviarie esistenti) al fine di compattare il territorio urbanizzato attorno ad aree urbane attrezzate e sostenibili dal punto di vista della mobilità (presenza di linee di TPL e reti ciclabili biciplan) al fine di favorire la rigenerazione urbana e contrastare la dispersione insediativa (le legge Delrio sottolinea infatti che "*La stretta e costruttiva collaborazione in ciascuna Amministrazione tra le strutture competenti in materia di pianificazione urbanistica e territoriale, trasporti, ambiente, commercio etc. risulta fondamentale per la redazione del PUMS, in quanto gli obiettivi e le azioni che il Piano stesso si prefigura dovranno essere multisettoriali*");
• La valorizzazione e il miglioramento dello spazio pubblico (e stradale) come spazio condiviso, democratico, sicuro, di qualità, ponendo al centro esigenze di spostamento di pedoni e ciclisti e in contrasto rispetto all'utilizzo dell'automobile ;
• L'aumento delle zone a traffico limitato e la valorizzazione del centro storico;
• La tutela del territorio rurale.

Deduzioni

L'integrazione proposta nell'osservazione è coerente con i contenuti del piano, pertanto può essere accolta, salvo gli incisi descrittivi.
Nello specifico del tema trattato relativamente allo spazio condiviso, si ritiene utile specificare che la strategia della Città30 si sostanzia nello sviluppo della stessa all'interno del perimetro individuato nelle tavole e nella realizzazione di zone 30 in tutti i quartieri residenziali della città e delle frazioni"

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Alla fine del paragrafo 2.1 inserire quanto segue
"Nel rapporto tra il PUMS e gli altri strumenti di pianificazione e progettazione della mobilità e dei trasporti, dello sviluppo urbanistico e territoriale e della sicurezza stradale, saranno sviluppati i seguenti principi di coordinamento:
- sviluppo dei centri urbani solo attorno alla rete del trasporto pubblico e ferroviario locale esistente e di progetto;
- valorizzazione dello spazio stradale quale spazio condiviso, sicuro e di qualità, in favore della mobilità pedonale e ciclabile di prossimità, del recupero del valore commerciale e dei servizi di vicinato e del rafforzamento delle relazioni interpersonali;
- la valorizzazione commerciale e residenziale del centro storico con l'ampliamento della zona a traffico limitato, delle aree pedonali e dell'accessibilità;
- la tutela e valorizzazione della vocazione agricola e naturale del territorio extraurbano."

Al paragrafo 9.2, dopo le parole "…in termini di sicurezza e qualità ambientale" aggiungere:
"La strategia della Città30 si sostanzia nello sviluppo della stessa all'interno del perimetro individuato e nella realizzazione di zone 30 in tutti i quartieri residenziali della città e delle frazioni. La perimetrazione di tali previsioni sono demandate al PGTU e/o al Regolamento Viario, sulla base dell'analisi dei flussi di traffico locale di ogni singolo comparto."

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 25.7	21076 del 25/01/2020	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Il PUMS deve indicare che il Biciplan debba prevedere azioni di manutenzione della rete ciclabile sia ordinaria sia straordinaria, al pari della rete stradale. Per questo è importante indicare risorse specifiche da destinare alla rete ciclabile.

Deduzioni

Le attività di manutenzione ordinaria delle reti (in particolare delle strade e dei percorsi ciclabili) condizionano fortemente il funzionamento dell'intero sistema della mobilità urbana. Il regolare svolgimento di queste attività correnti è condizione necessaria per il raggiungimento degli obiettivi di Piano. La loro programmazione non attiene però alle competenze del PUMS e del Biciplan, che hanno una valenza strategica.
Quanto alla riqualificazione/manutenzione straordinaria delle tratte esistenti delle ciclovie previste dal Biciplan, il costo di questi interventi è già inserito nelle voci "Completamento Biciplan ciclovie" e "Completamento Biciplan anelli I e II" del quadro economico riportato al par. "6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano".

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Le voci "Completamento Biciplan ciclovie" e "Completamento Biciplan anelli I e II" del quadro economico riportato al par. "6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano" sono ridenominate rispettivamente in "Completamento/riqualificazione Biciplan ciclovie" e "Completamento/riqualificazione Biciplan anelli I e II".

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE N° 25.8	PROTOCOLLO PG N° 21076 del 25/01/2020	PROPONENTE Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

Il Pums deve indicare che il Biciplan annoveri fra le azioni urgenti l'approvazione di un piano antineve e l'obbligo a garantire percorsi alternativi per pedoni e ciclabili in caso di cantieri stradali.

Deduzioni

La gestione dell'emergenza neve e la definizione di percorsi pedonali/ciclabili in caso di cantieri stradali fanno parte dell'attività gestionale ordinaria dell'Amministrazione comunale.
La loro programmazione non attiene pertanto alle competenze del PUMS e del Biciplan, che hanno una valenza strategica.

ACCOGLIMENTO	Non di competenza

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 9 – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 25.9	21076 del 25/01/2020	Cittadino

Osservazione/Contenuto sintetico

L'educazione alla mobilità ciclistica: è necessario prevedere finanziamenti per educare all'uso della bicicletta e delle infrastrutture ciclabili al fine di mettere in sicurezza i ciclisti ed educarli al corretto utilizzo del mezzo di trasporto (attraversamenti pedonali sui cubotti, utilizzo delle bande ciclabili a senso unico, utilizzo del senso unico eccetto bici, divieto di circolazione su marciapiedi, eccetera…). Nonostante le azioni già messe in campo con il Biciplan del 2008, si nota infatti ancora troppa disinformazione.

Deduzioni

Si concorda con le riflessioni esposte sulla necessità di implementare ulteriormente le attività di educazione all'uso della bicicletta e delle infrastrutture ciclabili al fine di mettere in sicurezza i ciclisti ed educarli al corretto utilizzo del mezzo di trasporto. Queste attività rientrano tra gli impegni, anche economici, che l'amministrazione si è assunta con l'approvazione del Piano Comunale della Sicurezza Stradale (PCSS2015) che il PUMS recepisce in toto, come scritto al par 12.1 della Relazione di Piano.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Fermate ed infrastrutture

OSSERVAZIONE N° 26.1	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Allo stato attuale, in vista della riconfigurazione di Via Ramazzini ed una valutazione più aggiornata del CIM come interscambio extraurbano/ferro/urbano, il sottopasso di via Lama Golese si potrebbe considerare superato, perché comporterebbe il rischio di andare ad alimentare il traffico in circonvallazione.
In realtà, la realizzazione di un sottopasso alla ferrovia Mi-Bo, ad uso esclusivo del trasporto pubblico può essere presa in considerazione in aggiunta alla riconfigurazione di Via Ramazzini, e al progetto, già approvato, di riqualificazione del comparto delle Reggiane, in modo da creare un ulteriore collegamento per le linee rivolte a Est, questo permetterebbe di garantire un raccordo diretto del trasporto pubblico tra centro e il parcheggio e la stazione degli autobus. Questo raccordo eviterebbe lunghe percorrenze forzate ai mezzi extraurbani del trasporto pubblico, con conseguente risparmio di km percorsi e di risorse di gestione. L'uso esclusivo di questo sottopasso per il trasporto pubblico è motivato dalla necessità di non generare in circonvallazione ulteriore traffico di attraversamento.
Resta inteso che dovrà essere confermata l'attuale corsia preferenziale fra via Eritrea e via Makallè che permetterà di ottimizzare le percorrenze dei bus in direzione Ovest, in un'ottica di maggiore "permeabilità" della Città, relativamente al trasporto collettivo, rispetto ai vincoli strutturali che la linea ferroviaria pone.
Rimane altresì ferma l'importanza del CIM, come centro d'interscambio in quanto permette di mantenere all'esterno del centro storico la gran parte dei veicoli di maggiore dimensione. Inoltre la riapertura di Viale Ramazzini su Via dell'Aeronautica, e la possibilità del suo utilizzo da parte dei mezzi di TPL, consentirebbe il miglioramento dei tempi di percorrenza delle linee, in particolare per le linee rivolte a sud, ottenendo così un ottimizzazione del servizio grazie sia ad un risparmio chilometrico che ad un incremento della velocità commerciale.

Deduzioni

La riapertura di viale Ramazzini ad est, fino alla nuova rotatoria di viale del Partigiano, e ad ovest con il ripristino del p.l. sulla linea per Guastalla, non risolvono compiutamente l'accessibilità al CIM e a piazzale Europa, specie nella prospettiva di ulteriore aumento degli addetti nell'area delle ex Reggiane.
Infatti il nuovo collegamento ad ovest, penalizzato dalla presenza del p.l., va considerato come una connessione minore con funzione locale di riapertura degli accessi alle residenze dell'intorno, mentre il collegamento ad est va nuovamente ad insistere sull'asse problematico del Partigiano/dell'Aeronautica.

Risulta quindi opportuno pensare in prospettiva ad un intervento di tipo infrastrutturale -necessariamente più oneroso- per migliorare l'accessibilità al comparto CIM/Reggiane e di disporre di un collegamento per i bus non condizionato dalla congestione stradale quali sono -nel medesimo quadrante- gli assi di via Makallé e viale del Partigiano e in grado di ridurre il chilometraggio percorso dai mezzi per raggiungere il CIM dal centro.

Per questo si concorda con la ripresa del progetto del sottopasso di Lama Golese (già in esame nel PUM2008) che realizzerebbe un collegamento diretto fra i viali di circonvallazione e piazzale Europa dedicato al trasporto pubblico.
Questo intervento permetterebbe -come detto- al trasporto pubblico di svincolarsi dalle situazioni di congestione sull'asse di via Makallè e viale del Partigiano/dell'Aeronautica e nel contempo ridurre le percorrenze di una serie di linee che attualmente effettuano il "giro" per le vie del Partigiano-Chionso-Regina Margherita Makallé, per attraversare le due linee ferroviarie per Guastalla e per Parma; si tratta sia di linee urbane (in particolare per le attuali linee urbane 10 e 11) che di linee

extraurbane che avrebbero disponibili dei percorsi più diretti.

Si tratta comunque di un intervento di un certo onere economico, condizionato quindi dalla disponibilità di finanziamenti sovraordinati, e legato agli sviluppi sia di tipo strutturale (programma di riqualificazione delle Reggiane) che infrastrutturali (percorsi delle linee di forza e predisposizione dei nodi di interscambio con le altre linee di tpl); per questo non risulta possibile programmare questo intervento nei due orizzonti di Piano (a 5 e a 10 anni), ma si ritiene di collocarlo in una orizzonte al momento non calendarizzabile.

ACCOGLIMENTO	**Accolta**

Modifica eventuale al Piano

Nelle proposte di Piano, al par. “5.3 Sviluppo delle politiche e delle reti oltre l’orizzonte di competenza del Piano” viene prevista la realizzazione del sottopasso veicolare di Lama Golese di collegamento di viale Ramazzini e il CIM con viale Piave, dedicato in via esclusiva al transito dei mezzi pubblici.
Tra le criticità e problematiche elencate solo parzialmente risolte dagli interventi previsti dal Piano, la problematica relativa alle ferrovie , che recita “ l’auspicato incremento dell’efficacia delle ferrovie provinciali, finalizzato all’incremento di frequenza e di utenza servita” viene integrata da “ -compreso il miglioramento dell’accessibilità al CIM con le linee bus per migliorare l’interscambio con le linee ferroviarie”.
Vengono inoltre inserite al termine del paragrafo le seguenti frasi:
“Per quanto riguarda il miglioramento delle condizioni di interscambio fra le linee ferroviarie e le linee bus in piazzale Europa, è auspicato l’intervento di realizzazione del sottopasso di Lama Golese riservato ai mezzi pubblici urbani ed extraurbani, che potrebbero accedere dai viali di circonvallazione al CIM con percorsi più diretti, sia con un risparmio delle percorrenze, sia un aumento delle velocità commerciali.
Il sottopasso (già previsto nel PUM2008) sarebbe dedicato ai soli mezzi pubblici per due motivi:

- disporre di un collegamento per i bus verso il CIM non condizionato dalla congestione stradale quali sono -nel medesimo quadrante- gli assi di via Makallè e viale del Partigiano
- evitare che questo intervento generi ulteriore traffico di attraversamento sui viali di circonvallazione, effetto che andrebbe ad essere in contrasto con l’obiettivo dichiarato di alleggerimento del traffico sui viali.

Il sottopasso proposto dovrà essere valutato da specifico progetto di fattibilità, che dovrà verificarne sia l’efficacia nella riduzione delle percorrenze che il miglioramento complessivo delle velocità commerciali del tpl.“

Viene modificate l’immagine a pag. 47 della relazione.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e ‘saltacoda’

OSSERVAZIONE N° 26.2	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli effetti dell'aumento della frequenza previsti, in particolare sulle linee di forza sarebbero vanificati in assenza del miglioramento della velocità commerciale e della puntualità delle corse.
I principali problemi sono riferibili alla percorribilità delle principali strade e alla scarsità di corsie preferenziali che permettano al mezzo pubblico il superamento dei nodi di maggior traffico. Questi due fattori (assenza di corsie preferenziali e attraversamento dei nodi congestionati) sono alla base delle problematiche di efficienza trasportistica e si ripercuotono sulla competitività del mezzo pubblico rispetto alla mobilità individuale. La graduale, seppur modesta, riduzione di anno in anno della velocità commerciale del TPL ne è la "cartina di tornasole" ed è pertanto indispensabile compensare l'incremento del traffico privato e individuale con interventi di velocizzazione del trasporto pubblico. Premesso ciò si concorda sulla la realizzazione di percorsi preferenziali con sistemi salta-coda lungo le dorsali principali del trasporto pubblico e in prossimità dei nodi più congestionati e delle rotatorie e sulla realizzazione di corsie preferenziali, in particolare sulle strade in ingresso al centro città.
Oltre a alle preferenziali / 'saltacoda' proposte dal piano, è interesse di Agenzia evidenziare i punti critici di accesso alla città, in particolare chiediamo una valutazione nel seguenti punto:

- V.le Umberto I - inserire nella riqualificazione della strada una corsia riservata ai mezzi pubblici con particolare attenzione in prossimità dei viali della circonvallazione

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o ‘saltacoda’ indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all’impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.’ 8.3 Corsie preferenziali e “saltacoda”’ aggiungere quanto segue:
“Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l’efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l’impatto sul traffico veicolare”.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e ‘saltacoda’

OSSERVAZIONE N° 26.3	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli effetti dell'aumento della frequenza previsti, in particolare sulle linee di forza sarebbero vanificati in assenza del miglioramento della velocità commerciale e della puntualità delle corse.
I principali problemi sono riferibili alla percorribilità delle principali strade e alla scarsità di corsie preferenziali che permettano al mezzo pubblico il superamento dei nodi di maggior traffico. Questi due fattori (assenza di corsie preferenziali e attraversamento dei nodi congestionati) sono alla base delle problematiche di efficienza trasportistica e si ripercuotono sulla competitività del mezzo pubblico rispetto alla mobilità individuale. La graduale, seppur modesta, riduzione di anno in anno della velocità commerciale del TPL ne è la "cartina di tornasole" ed è pertanto indispensabile compensare l'incremento del traffico privato e individuale con interventi di velocizzazione del trasporto pubblico. Premesso ciò si concorda sulla la realizzazione di percorsi preferenziali con sistemi salta-coda lungo le dorsali principali del trasporto pubblico e in prossimità dei nodi più congestionati e delle rotatorie e sulla realizzazione di corsie preferenziali, in particolare sulle strade in ingresso al centro città.
Oltre a alle preferenziali / 'saltacoda' proposte dal piano, è interesse di Agenzia evidenziare i punti critici di accesso alla città, in particolare chiediamo una valutazione nei seguenti punti:

- V.le Isonzo - incr. via Regina Elena (raccordo tra le corsie preferenziali prima e dopo il semaforo)

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o ‘saltacoda’ indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all’impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.’ 8.3 Corsie preferenziali e “saltacoda”’ aggiungere quanto segue:
“Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l’efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l’impatto sul traffico veicolare”.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e ‘saltacoda’

OSSERVAZIONE N° 26.4	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli effetti dell'aumento della frequenza previsti, in particolare sulle linee di forza sarebbero vanificati in assenza del miglioramento della velocità commerciale e della puntualità delle corse.
I principali problemi sono riferibili alla percorribilità delle principali strade e alla scarsità di corsie preferenziali che permettano al mezzo pubblico il superamento dei nodi di maggior traffico. Questi due fattori (assenza di corsie preferenziali e attraversamento dei nodi congestionati) sono alla base delle problematiche di efficienza trasportistica e si ripercuotono sulla competitività del mezzo pubblico rispetto alla mobilità individuale. La graduale, seppur modesta, riduzione di anno in anno della velocità commerciale del TPL ne è la "cartina di tornasole" ed è pertanto indispensabile compensare l'incremento del traffico privato e individuale con interventi di velocizzazione del trasporto pubblico. Premesso ciò si concorda sulla la realizzazione di percorsi preferenziali con sistemi salta-coda lungo le dorsali principali del trasporto pubblico e in prossimità dei nodi più congestionati e delle rotatorie e sulla realizzazione di corsie preferenziali, in particolare sulle strade in ingresso al centro città.
Oltre a alle preferenziali / 'saltacoda' proposte dal piano, è interesse di Agenzia evidenziare i punti critici di accesso alla città, in particolare chiediamo una valutazione nei seguenti punti:

- Via Emilia all'Angelo incr. via Dalmazia / via Ferrari in direzione Centro (corsia 'salta coda' del semaforo) - per ridurre cicli semaforici

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o ‘saltacoda’ indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all’impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.’ 8.3 Corsie preferenziali e “saltacoda”’ aggiungere quanto segue:
“Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l’efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l’impatto sul traffico veicolare”.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e ‘saltacoda’

OSSERVAZIONE N° 26.5	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli effetti dell'aumento della frequenza previsti, in particolare sulle linee di forza sarebbero vanificati in assenza del miglioramento della velocità commerciale e della puntualità delle corse.
I principali problemi sono riferibili alla percorribilità delle principali strade e alla scarsità di corsie preferenziali che permettano al mezzo pubblico il superamento dei nodi di maggior traffico. Questi due fattori (assenza di corsie preferenziali e attraversamento dei nodi congestionati) sono alla base delle problematiche di efficienza trasportistica e si ripercuotono sulla competitività del mezzo pubblico rispetto alla mobilità individuale. La graduale, seppur modesta, riduzione di anno in anno della velocità commerciale del TPL ne è la "cartina di tornasole" ed è pertanto indispensabile compensare l'incremento del traffico privato e individuale con interventi di velocizzazione del trasporto pubblico. Premesso ciò si concorda sulla la realizzazione di percorsi preferenziali con sistemi salta-coda lungo le dorsali principali del trasporto pubblico e in prossimità dei nodi più congestionati e delle rotatorie e sulla realizzazione di corsie preferenziali, in particolare sulle strade in ingresso al centro città.
Oltre a alle preferenziali / 'saltacoda' proposte dal piano, è interesse di Agenzia evidenziare i punti critici di accesso alla città, in particolare chiediamo una valutazione nei seguenti punti:

- Onda Rossa Viale Timavo tra Via Cecati e Piazza Duca d'Aosta

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o ‘saltacoda’ indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all’impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.’ 8.3 Corsie preferenziali e “saltacoda”’ aggiungere quanto segue:
“Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l’efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l’impatto sul traffico veicolare”.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e ‘saltacoda’

OSSERVAZIONE N° 26.6	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli effetti dell'aumento della frequenza previsti, in particolare sulle linee di forza sarebbero vanificati in assenza del miglioramento della velocità commerciale e della puntualità delle corse.
I principali problemi sono riferibili alla percorribilità delle principali strade e alla scarsità di corsie preferenziali che permettano al mezzo pubblico il superamento dei nodi di maggior traffico. Questi due fattori (assenza di corsie preferenziali e attraversamento dei nodi congestionati) sono alla base delle problematiche di efficienza trasportistica e si ripercuotono sulla competitività del mezzo pubblico rispetto alla mobilità individuale. La graduale, seppur modesta, riduzione di anno in anno della velocità commerciale del TPL ne è la "cartina di tornasole" ed è pertanto indispensabile compensare l'incremento del traffico privato e individuale con interventi di velocizzazione del trasporto pubblico. Premesso ciò si concorda sulla la realizzazione di percorsi preferenziali con sistemi salta-coda lungo le dorsali principali del trasporto pubblico e in prossimità dei nodi più congestionati e delle rotatorie e sulla realizzazione di corsie preferenziali, in particolare sulle strade in ingresso al centro città.
Oltre a alle preferenziali / 'saltacoda' proposte dal piano, è interesse di Agenzia evidenziare i punti critici di accesso alla città, in particolare chiediamo una valutazione nei seguenti punti:

- Via Matteotti in particolare in prossimità dell'incrocio di S.Pietro.

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o ‘saltacoda’ indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all’impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.’ 8.3 Corsie preferenziali e “saltacoda”’ aggiungere quanto segue:
“Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l’efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l’impatto sul traffico veicolare”.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e ‘saltacoda’

OSSERVAZIONE N° 26.7	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli effetti dell'aumento della frequenza previsti, in particolare sulle linee di forza sarebbero vanificati in assenza del miglioramento della velocità commerciale e della puntualità delle corse.
I principali problemi sono riferibili alla percorribilità delle principali strade e alla scarsità di corsie preferenziali che permettano al mezzo pubblico il superamento dei nodi di maggior traffico. Questi due fattori (assenza di corsie preferenziali e attraversamento dei nodi congestionati) sono alla base delle problematiche di efficienza trasportistica e si ripercuotono sulla competitività del mezzo pubblico rispetto alla mobilità individuale. La graduale, seppur modesta, riduzione di anno in anno della velocità commerciale del TPL ne è la "cartina di tornasole" ed è pertanto indispensabile compensare l'incremento del traffico privato e individuale con interventi di velocizzazione del trasporto pubblico. Premesso ciò si concorda sulla la realizzazione di percorsi preferenziali con sistemi salta-coda lungo le dorsali principali del trasporto pubblico e in prossimità dei nodi più congestionati e delle rotatorie e sulla realizzazione di corsie preferenziali, in particolare sulle strade in ingresso al centro città.
Oltre a alle preferenziali / 'saltacoda' proposte dal piano, è interesse di Agenzia evidenziare i punti critici di accesso alla città, in particolare chiediamo una valutazione nei seguenti punti:

- Via Regina Elena anche nel tratto Viale Isonzo - via Cisalpina.

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o ‘saltacoda’ indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all’impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.’ 8.3 Corsie preferenziali e “saltacoda”’ aggiungere quanto segue:
“Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l’efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l’impatto sul traffico veicolare”.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e ‘saltacoda’

OSSERVAZIONE N° 26.8	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli effetti dell'aumento della frequenza previsti, in particolare sulle linee di forza sarebbero vanificati in assenza del miglioramento della velocità commerciale e della puntualità delle corse.
I principali problemi sono riferibili alla percorribilità delle principali strade e alla scarsità di corsie preferenziali che permettano al mezzo pubblico il superamento dei nodi di maggior traffico. Questi due fattori (assenza di corsie preferenziali e attraversamento dei nodi congestionati) sono alla base delle problematiche di efficienza trasportistica e si ripercuotono sulla competitività del mezzo pubblico rispetto alla mobilità individuale. La graduale, seppur modesta, riduzione di anno in anno della velocità commerciale del TPL ne è la "cartina di tornasole" ed è pertanto indispensabile compensare l'incremento del traffico privato e individuale con interventi di velocizzazione del trasporto pubblico. Premesso ciò si concorda sulla la realizzazione di percorsi preferenziali con sistemi salta-coda lungo le dorsali principali del trasporto pubblico e in prossimità dei nodi più congestionati e delle rotatorie e sulla realizzazione di corsie preferenziali, in particolare sulle strade in ingresso al centro città.
Oltre a alle preferenziali / 'saltacoda' proposte dal piano, è interesse di Agenzia evidenziare i punti critici di accesso alla città, in particolare chiediamo una valutazione nei seguenti punti:

- Via Emilia Ospizio.

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o ‘saltacoda’ indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all’impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.’ 8.3 Corsie preferenziali e “saltacoda”’ aggiungere quanto segue:
“Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l’efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l’impatto sul traffico veicolare”.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e ‘saltacoda’

OSSERVAZIONE N° 26.9	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli effetti dell'aumento della frequenza previsti, in particolare sulle linee di forza sarebbero vanificati in assenza del miglioramento della velocità commerciale e della puntualità delle corse.
I principali problemi sono riferibili alla percorribilità delle principali strade e alla scarsità di corsie preferenziali che permettano al mezzo pubblico il superamento dei nodi di maggior traffico. Questi due fattori (assenza di corsie preferenziali e attraversamento dei nodi congestionati) sono alla base delle problematiche di efficienza trasportistica e si ripercuotono sulla competitività del mezzo pubblico rispetto alla mobilità individuale. La graduale, seppur modesta, riduzione di anno in anno della velocità commerciale del TPL ne è la "cartina di tornasole" ed è pertanto indispensabile compensare l'incremento del traffico privato e individuale con interventi di velocizzazione del trasporto pubblico. **Premesso ciò si concorda sulla la realizzazione di percorsi preferenziali con sistemi salta-coda lungo** le dorsali principali del trasporto pubblico e in prossimità dei nodi più congestionati e delle rotatorie e sulla realizzazione di corsie preferenziali, in particolare sulle strade in ingresso al centro città.
Oltre a alle preferenziali / 'saltacoda' proposte dal piano, è interesse di Agenzia evidenziare i punti critici di accesso alla città, in particolare chiediamo una valutazione nei seguenti punti:

- Via Morandi in prossimità della rotatoria su Via Cisalpina in direzione centro città, in previsione di un possibile passaggio della linea minibù H.

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o ‘saltacoda’ indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all’impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.’ 8.3 Corsie preferenziali e “saltacoda”’ aggiungere quanto segue:
“Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l’efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l’impatto sul traffico veicolare”.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e ‘saltacoda’

OSSERVAZIONE N° 26.10	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli effetti dell'aumento della frequenza previsti, in particolare sulle linee di forza sarebbero vanificati in assenza del miglioramento della velocità commerciale e della puntualità delle corse.
I principali problemi sono riferibili alla percorribilità delle principali strade e alla scarsità di corsie preferenziali che permettano al mezzo pubblico il superamento dei nodi di maggior traffico. Questi due fattori (assenza di corsie preferenziali e attraversamento dei nodi congestionati) sono alla base delle problematiche di efficienza trasportistica e si ripercuotono sulla competitività del mezzo pubblico rispetto alla mobilità individuale. La graduale, seppur modesta, riduzione di anno in anno della velocità commerciale del TPL ne è la "cartina di tornasole" ed è pertanto indispensabile compensare l'incremento del traffico privato e individuale con interventi di velocizzazione del trasporto pubblico. Premesso ciò si concorda sulla la realizzazione di percorsi preferenziali con sistemi salta-coda lungo le dorsali principali del trasporto pubblico e in prossimità dei nodi più congestionati e delle rotatorie e sulla realizzazione di corsie preferenziali, in particolare sulle strade in ingresso al centro città.
Oltre a alle preferenziali / 'saltacoda' proposte dal piano, è interesse di Agenzia evidenziare i punti critici di accesso alla città, in particolare chiediamo una valutazione nei seguenti punti:

- Viale Makallè tra via Sforza e Viale Isonzo.

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o ‘saltacoda’ indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all’impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.’ 8.3 Corsie preferenziali e “saltacoda”’ aggiungere quanto segue:
“Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l’efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l’impatto sul traffico veicolare”.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e ‘saltacoda’

OSSERVAZIONE N° 26.11	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli effetti dell'aumento della frequenza previsti, in particolare sulle linee di forza sarebbero vanificati in assenza del miglioramento della velocità commerciale e della puntualità delle corse.
I principali problemi sono riferibili alla percorribilità delle principali strade e alla scarsità di corsie preferenziali che permettano al mezzo pubblico il superamento dei nodi di maggior traffico. Questi due fattori (assenza di corsie preferenziali e attraversamento dei nodi congestionati) sono alla base delle problematiche di efficienza trasportistica e si ripercuotono sulla competitività del mezzo pubblico rispetto alla mobilità individuale. La graduale, seppur modesta, riduzione di anno in anno della velocità commerciale del TPL ne è la "cartina di tornasole" ed è pertanto indispensabile compensare l'incremento del traffico privato e individuale con interventi di velocizzazione del trasporto pubblico. Premesso ciò si concorda sulla la realizzazione di percorsi preferenziali con sistemi salta-coda lungo le dorsali principali del trasporto pubblico e in prossimità dei nodi più congestionati e delle rotatorie e sulla realizzazione di corsie preferenziali, in particolare sulle strade in ingresso al centro città.
Oltre a alle preferenziali / 'saltacoda' proposte dal piano, è interesse di Agenzia evidenziare i punti critici di accesso alla città, in particolare chiediamo una valutazione nei seguenti punti:

- Realizzazione di corsia preferenziale su via Martiri della Bettola' fra Via Costante Girardengo e la prima rotatoria in direzione città, sfruttando via Antonio Rosmini che scorre parallela (circa 450 mt).

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o ‘saltacoda’ indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all’impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.’ 8.3 Corsie preferenziali e “saltacoda”’ aggiungere quanto segue:
“Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l’efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l’impatto sul traffico veicolare”.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Corsie preferenziali e ‘saltacoda’

OSSERVAZIONE N° 26.12	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Gli effetti dell'aumento della frequenza previsti, in particolare sulle linee di forza sarebbero vanificati in assenza del miglioramento della velocità commerciale e della puntualità delle corse.
I principali problemi sono riferibili alla percorribilità delle principali strade e alla scarsità di corsie preferenziali che permettano al mezzo pubblico il superamento dei nodi di maggior traffico. Questi due fattori (assenza di corsie preferenziali e attraversamento dei nodi congestionati) sono alla base delle problematiche di efficienza trasportistica e si ripercuotono sulla competitività del mezzo pubblico rispetto alla mobilità individuale. La graduale, seppur modesta, riduzione di anno in anno della velocità commerciale del TPL ne è la "cartina di tornasole" ed è pertanto indispensabile compensare l'incremento del traffico privato e individuale con interventi di velocizzazione del trasporto pubblico. Premesso ciò si concorda sulla la realizzazione di percorsi preferenziali con sistemi salta-coda lungo le dorsali principali del trasporto pubblico e in prossimità dei nodi più congestionati e delle rotatorie e sulla realizzazione di corsie preferenziali, in particolare sulle strade in ingresso al centro città.
Oltre a alle preferenziali / 'saltacoda' proposte dal piano, è interesse di Agenzia evidenziare i punti critici di accesso alla città, in particolare chiediamo una valutazione nei seguenti punti:

- Realizzazione di corsia preferenziale su via Martiri della Bettola fra Via Guido Gozzano e Via Caduti dell'Egeo, sfruttando la stessa Via Gozzano (circa 450 mt)

Deduzioni

Le corsie bus preferenziali o ‘saltacoda’ indicate nel PUMS sono un elenco iniziale di corsie, per le quali è sufficientemente certa, già in via preliminare, la loro realizzabilità anche rispetto all’impatto sul traffico veicolare.
Nella redazione dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza, dei nuovi percorsi minibù ed in sede di revisione del piano complessivo del servizio di Trasporto Pubblico andranno opportunamente valutate ulteriori tratte di corsie bus, quale quella indicata in osservazione.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Nel par.’ 8.3 Corsie preferenziali e “saltacoda”’ aggiungere quanto segue:
“Ulteriori corsie preferenziali bus o saltacoda andranno opportunamente valutate nella redazione del piano di riordino del tpl urbano e dei progetti di fattibilità delle nuove linee di forza o dei nuovi percorsi minibù, verificandone sia l’efficacia in termini di regolarità dei mezzi pubblici sia l’impatto sul traffico veicolare”.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Linee di Minibù

OSSERVAZIONE	PROTOCOLLO PG N°	PROPONENTE
N° 26.13	21149 del 25/01/2020	Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Come anticipatovi nella comunicazione del 30 ottobre 2018, il concetto di NAVETTE PARCHEGGI SCAMBIATORI definisce un servizio a percorrenza ridotta con poche fermate per puntare su un collegamento veloce con il centro e, partendo dal presupposto che le linee di forza non sono interscambiabili con le navette dai parcheggi scambiatori, vi presentiamo la seguente proposta in merito al Minibù H.
La linea si pone l'obiettivo di servire oltre ai parcheggi scambiatori di Via Luxemburg e della zona fieristica di Mancasale anche diversi punti d'interesse, come l'ospedale, la stazione Mediopadana e il centro città.
Pertanto è in corso di valutazione lo studio relativo ad un nuovo assetto della linea minibù H in particolare mediante la suddivisione della linea in due:

- Linea M: Parcheggio Mancasale Fiere - Stazione Mediopadana - Centro città
- Linea H: Parcheggio Via Luxemburg - Ospedale - Stazione FS - Centro città

Con questo nuovo assetto si propone di attestare le due linee in centro città, permettendo transiti rapidi dai parcheggi scambiatori.
E' in corso lo studio di fattibilità tecnico – economica.

Deduzioni

L'ipotesi di suddivisione della linea minibù H in due linee distinte, una da nord (Fiere/Stazione AV-centro) e una da sud/est (Luxemburg/Arcispedale-centro) è in linea con le scelte del PUMS.
Il Piano infatti prevede che la linea H sia limitata alla tratta Luxemburg/Arcispedale-centro, e che in prospettiva la linea dalla stazione AV sia sostituita dalla linea di forza nord-sud.
In generale (a parte la linea U che collegherà i siti universitari) le linee minibù non saranno passanti ma limitate all'accesso al centro storico.

In via transitoria la richiesta di suddivisione della linea H è condivisa.

ACCOGLIMENTO	**Parzialmente accolta**

Modifica eventuale al Piano

Al par. "8.2 Linee minibù" si aggiunge quanto segue:

"Con la realizzazione del parcheggio di corrispondenza in viale Luxemburg e il prolungamento della linea minibù H fino a questo parcheggio, appare opportuno attuare la separazione della linea in due tratte distinte di servizio: dalla stazione AV al centro e dal parcheggio Luxemburg al centro.
La tratta nord (stazione AV-centro) sarà successivamente eliminata con la realizzazione della linea di forza nord-sud che sostituirà il minibù sulla relazione stazione AV-centro".

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Fermate ed infrastrutture

OSSERVAZIONE N° 26.14	PROTOCOLLO PG N° 21149 del 25/01/2020	PROPONENTE Agenzia per la Mobilità RE

Osservazione/Contenuto sintetico

FERMATA INTERSCAMBIO CASERMA ZUCCHI
Come anticipato durante i tavoli di lavoro, si ritiene necessario estendere la fermata urbana "Caserma Zucchi", predisponendo una zona utile non solo per il transito ma anche per alla sosta di alcuni autobus.
Ad oggi la fermata è organizzata per garantire l'interscambio tra tutti i bus urbani provenienti dalla periferia, permettendo solo il transito dei mezzi; l'ampliamento della zona consentirebbe sia di programmare linee con capolinea e sosta presso la fermata urbana ma anche di migliorare gli interventi sui mezzi previsti dall'azienda (sostituzioni, cambi autista, controlli).

Deduzioni

L’ampliamento dell’area di fermata e sosta dei bus alla Zucchi è già iprevista nel PUMS al par. ‘8.2 Linee minibù’.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 10 – TRASPORTO PUBBLICO

Linee di Minibù

OSSERVAZIONE N° 27.1	PROTOCOLLO PG N° 22788 del 20/01/2023 (email del 19/12/2019)	PROPONENTE Confesercenti RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Il trasporto pubblico è fondamentale per la città. L'obiettivo di revisione e rilancio dello stesso non può che essere condiviso.
In questa sede non mettiamo in discussione l'impianto complessivamente elaborato nel PUMS, del quale condividiamo la volontà di incentivare l'uso di mezzi elettrici.
Pur tuttavia ci preme richiedere il mantenimento del sistema dei minibus in seno al centro storico, anche con tracciati che percorrano l'intera via Emilia, nella convinzione che si tratti di uno strumento che rafforza la fruizione e la mobilità in centro.

Deduzioni

Il PUMS aumenta la dotazione di linee di Minibù con connessioni dirette al Centro Storico evitando l'attraversamento dell'AP e al contempo garantendo il servizio in una serie di fermate intorno all'AP molto prossime alle piazze citate. L'attuazione della revisione dell'area pedonale del centro presenta come risultato strategico la continuità piena della ciclopedonalità fra le piazze San Prospero, Prampolini, del Monte, Martiri del 7 luglio e della Vittoria e il transito ripetuto dei mezzi minibù (pur riconvertiti a mezzi elettrici) lungo la tratta centrale via Emilia avrebbe comportato un impatto invasivo non trascurabile.
Diversi studi e diverse esperienze italiane ed estere hanno dimostrato che la pedonalizzazione dei centri storici ha nel tempo un impatto positivo sul commercio, a condizione che sia garantita una adeguata accessibilità con modalità alternative alla mobilità privata.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Ecoesagono/ZTL

OSSERVAZIONE N° 27.2	PROTOCOLLO PG N° 22788 del 20/01/2023 (email del 19/12/2019)	PROPONENTE Confesercenti RE

Osservazione/Contenuto sintetico

ECOESAGONO E ZTL
Il piano prevede l'estensione della ZTL a tutto il centro storico. L'intervento, stante a quanto contenuto nella relazione dovrà realizzarsi nei prossimi 5 anni.
L'estensione della zona a traffico limitato era un obiettivo che si erano poste anche le amministrazioni precedenti. Il processo di incremento delle aree a circolazione limitata venne arrestato stante la crisi economica che obiettivamente aveva colpito il sistema commerciale del centro storico.
Da allora (amministrazione Delrio) non pare che gli scenari economici del centro storico siano migliorati, anzi: la crisi del commercio (che rappresenta ancora oggi l'attività economica più diffusa nell'esagono) si è obiettivamente acuita (non fosse altro per l'esplosione degli ultimi anni del commercio on – line).
La consapevolezza che la restrizione della circolazione aggravava l'economia dell'esagono, dovrebbe essere assunta anche dalla attuale amministrazione, al fine di cercare di contemperare le sollecitazioni a "protezione" (per usare un termine caro al redattore del PUMS) del centro storico, con politiche a "protezione" dell'economia. D'altronde, tra i macro obiettivi individuati dal decreto ministeriale contenente le linee di indirizzo per il PUMS vi è anche la "sostenibilità socio-economica".
A questo proposito, si ritiene indispensabile riaprire un confronto in ordine alla scelta, al fine di individuare un percorso che non solo non danneggi chi investe, ma che per contro, sia vocato a valorizzarne l'iniziativa.

Deduzioni

Il meccanismo che regola i consumi è solo parzialmente condizionato dall'accessibilità in auto privata, in quanto dipende anche da molti altri fattori:

- la qualità dell'offerta commerciale
- la qualità urbanistica e vivibilità della zona (compresa la non eccessiva invasività del traffico)
- le modalità di accesso alla zona alternative all'auto privata (mezzi pubblici, ciclabili e, nel caso di Reggio Emilia, auto+minibù).

Gli interventi previsti dal Piano riguardano essenzialmente l'aumento della vivibilità della zona e il miglioramento dell'accessibilità al centro con i modi alternativi all'auto privata, in particolare prevede l'incremento dell'accessibilità con i mezzi di trasporto pubblico locale. L'ampliamento della ZTL non riguarda volutamente i controviali, che sono un'importante dotazione parcheggi per l'accesso al centro storico che può così avvenire con un tragitto a piedi di 3/5 minuti.
Si confermano pertanto le scelte del piano di attuazione dell'Ecoesagono che, qualora attuate con l'articolazione proposta che comprende il rafforzamento dell'accessibilità e della qualità urbana, si ritiene permetteranno il rafforzamento del valore commerciale del centro storico."
Relativamente all'attuazione del piano e dello sviluppo del processo di partecipazione si sottolinea che esso non si esaurisce con l'approvazione del PUMS. In accordo con quanto richiesto in alcune osservazioni risulta opportuno sviluppare le azioni del PUMS con strumenti attuativi specifici, all'interno dei quali definire con maggiore precisione le caratteristiche dei progetti e i tempi di attuazione, assumendo in quel contesto il principio di gradualità e organicità degli intervento. Gli strumenti attuativi sono altresì le sedi opportune in cui trasferire le forme di coinvolgimento e ascolto delle proposte dei principali portatori d'interesse, a partire dalle rappresentanze di categoria, alle associazioni, fino ai cittadini.

ACCOGLIMENTO	Parzialmente accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Città30

OSSERVAZIONE N° 27.3	PROTOCOLLO PG N° 22788 del 20/01/2023 (email del 19/12/2019)	PROPONENTE Confesercenti RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Zona 30
Il combinato disposto del provvedimento sopra descritto e di quello denominato “Città30”, appare delineare uno scenario tutto incentrato sulla volontà di ostacolare l’accesso al centro storico.
Ora, a ben vedere, la zona trenta non introduce l’impossibilità di circolare, ma ne limita semplicemente la velocità massima. Nella relazione è evidenziato come il limite di 30 km/h non produrrà un incremento significativo dei tempi di percorrenza.
Se questo è vero, si ha qualche difficoltà a dare un senso dell’iniziativa se non nel porre in essere un ostacolo psicologico verso l’accessibilità al centro storico. Riteniamo utile riprendere in esame l’ipotesi al fine di verificarne la concreta utilità.

Deduzioni

L’intervento denominato Città30 è incentrato sull’obiettivo strategico di ridurre gli incidenti stradali e il loro grado di lesività, nonché gli impatti emissivi che sono strettamente legati alle velocità di marcia.
Se le velocità medie di percorrenza nella viabilità urbana sono già attualmente nell’intorno dei 30 km/h, significa che il nuovo limite andrà solamente a ridurre le punte di velocità che gli automobilisti toccano fra un’intersezione e la successiva (i tempi di percorrenza in ambito urbano sono infatti condizionati dai tempi di accesso e transito alle intersezioni, siano queste rotatorie, semafori o incroci a precedenza); l’esito del nuovo limite sarà quello di una marcia più omotachica e fluida, con evidenti benefici per la sicurezza stradale.
Il miglioramento dell’accessibilità al centro storico rimane peraltro uno degli obiettivi di Piano (cfr. par. ‘3.3.2 Obiettivi del PUMS’) con la precisazione che si intende intervenire favorendo prioritariamente l’offerta di mobilità alternativa”.
Il limite dei 30 km/h andrà a scoraggiare in particolare chi utilizza la viabilità intorno al centro storico (in particolare i viali di circonvallazione) per attraversare la città, mentre dovrebbe avere effetti positivi sull’accessibilità al centro storico. In corrispondenza di quasi tutte le immissioni in circonvallazione si intende ripristinare le svolte a sinistra ed intervenire per aumentare l’attraversabilità della circonvallazione. Di conseguenza aumenterà la possibilità di entrare in centro storico anche da parte delle automobili.
Quindi la Città30 non cambia la velocità reale di percorrenza, ma è uno strumento a favore di una maggior sicurezza, di una migliore accessibilità e di un migliore impatto ambientale in termini emissivi.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Assetto/tariffazione della sosta

OSSERVAZIONE N° 27.4	PROTOCOLLO PG N° 22788 del 20/01/2023 (email del 19/12/2019)	PROPONENTE Confesercenti RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Regolamentazione della sosta pubblica
In ordine alla regolamentazione della sosta, i principi posti in essere dal PUMS paiono ricalcare quelli già presenti nel piano del 2008.
L'idea di regolamentare l'uso dei parcheggi con costi decrescenti man mano che ci si allontana dal centro storico era già parte integrante delle politiche comunali della mobilità.
Il percorso era stato pensato di concerto con iniziative volte alla sensibilizzazione in ordine alle modifiche della mobilità e a politiche tese a rafforzare la mobilità pubblica in modo tale da eliminare i disagi che arriverebbero ai frequentatori dalla maggior difficoltà ad utilizzare i mezzi privati.
L'attuazione di queste linee passa da questi parametri.
Porre in essere azioni tese ad incrementare il costo della sosta e ad introdurre il pagamento in parcheggi oggi gratuiti non può che essere preceduto da politiche di sensibilizzazione e di rafforzamento del sistema della viabilità pubblica
Oggi, ci pare che non vi siano ancora le condizioni per l'attuazione delle proposte di introdurre il pagamento della sosta nei parcheggi di via Cecati, della Polveriera e della Gasometro

Deduzioni

Il PUMS non prevede un aumento generalizzato delle tariffe di sosta, ma solamente degli aumenti o decrementi nelle vie o piazzali dove lo squilibrio domanda/offerta evidenzia un utilizzo non ottimale dello spazio pubblico.
Nel caso dei tre parcheggi citati in osservazione, l'indagine svolta per la redazione del Piano evidenzia una saturazione in questi parcheggi nel rilievo di metà mattina, senza disponibilità di sosta per chi arriva nella seconda parte della mattina.
Peraltro la messa a tariffa di questi parcheggi è diluita nel medio (entro 5 anni) e nel lungo termine (entro 10 anni), come indicato nel par. '6.5 Stima parametrica dei costi di attuazione del piano', proprio per consentire di beneficiare di interventi compensativi relativi in particolare alla disponibilità di altri parcheggi gratuiti previsti sulle medesime direttrici di accesso al centro.
I tempi effettivi di applicazione dei provvedimenti nell'arco decennale delle previsioni di Piano saranno valutati, in ogni caso, per ciascuno dei parcheggi citati, in relazione ai tassi di occupazione monitorati e alla effettiva realizzazione dei parcheggi scambiatori esterni gratuiti previsti.

ACCOGLIMENTO	Non accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA

Distribuzione urbana delle merci

OSSERVAZIONE N° 27.5	PROTOCOLLO PG N° 22788 del 20/01/2023 (email del 19/12/2019)	PROPONENTE Confesercenti RE

Osservazione/Contenuto sintetico

Distribuzione urbana delle merci
L'idea di realizzare un centro di distribuzione urbana dal quale consegnare merci in centro storico, è visto con interesse dalla scrivente associazione.
Ciò doverosamente affermato, al fine di essere nelle condizioni di porre in essere un parere, riteniamo indispensabile avere ulteriori e più approfonditi elementi.
Così come presentata, l'idea pare al più una suggestione.

Deduzioni

Il tema del Centro di Consolidamento Merci previsto dal Piano sarà oggetto di uno specifico progetto di fattibilità tecnico-economica dell'impianto, con i contenuti individuati al par. 9.5 della Relazione di Piano.
Trattandosi di un tema che attiene agli interessi di categoria rappresentati, dovrà necessariamente essere oggetto di valutazioni congiunte con l'Amministrazione.

ACCOGLIMENTO	Accolta

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche al piano.

SEZIONE 11 – VIABILITÀ, CIRCOLAZIONE E SOSTA Riqualificazione degli assi storici e dei viali di circonvallazione		
OSSERVAZIONE N° 27.6	**PROTOCOLLO PG N°** 22788 del 20/01/2023 (email del 19/12/2019)	**PROPONENTE** Confesercenti RE
Osservazione/Contenuto sintetico		
PROGETTO TAPPETI Il rafforzamento delle reti stradali per il centro storico è visto con grande favore. Tra gli altri, la scrivente ritiene di particolare interesse il progetto denominato “tappeto rosso”. Appurato quanto illustrato in ordine alla stazione medio padana e ai suoi effetti potenziali su tutta la città, vediamo con grande favore l’insieme di ipotesi presentati nella relazione, con e nella convinzione che potranno essere concretamente progettati con il contributo fattivo anche delle rappresentanze di impresa.		
Deduzioni		
Si ravvisa l’effettiva necessità di ulteriori approfondimenti sulla connessione tra stazione AV Mediopadana e città, che saranno affidati a specifici studi e progetti, tra cui lo studio di fattibilità per la Linea di Forza Nord-sud ed il progetto denominato “Tappeto rosso” previsti dal PUMS. Trattandosi di un tema che attiene agli interessi di categoria rappresentati, dovrà necessariamente essere oggetto di valutazioni congiunte con l’Amministrazione.		
ACCOGLIMENTO	**Accolta**	
Modifica eventuale al Piano		
Non comporta modifiche al piano.		