



Reggio Emilia
città
delle persone

EMENDAMENTO N. 1

RESPINTO

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

Reggio Emilia, 12/05/2022

EMENDAMENTO COLLEGAMENTO SEDI UNIVERSITARIE NUOVA LINEA MINIBU' U

Premesso che

A pagina 79 e successive viene presentato il *paragrafo 8.2 Linee minibù*

L'inserimento delle due linee di forza e la riconfigurazione del sistema dei parcheggi di corrispondenza (v. par. 8.4) ha comportato una revisione della rete dei minibù.

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.
I tracciati sono stati modificati pure in relazione alla istituzione dell'Area Pedonale Integrata (API) della quale si intende eliminare ogni attraversamento per cui sarà impedito il passaggio lungo la via Emilia anche da parte dei mezzi pubblici.*

Rispetto alle attuali 3 linee minibù (E, G e H) il Piano prevede 4 linee:

Linea E, che riduce l'attuale percorso, mantenendo il capolinea ovest al parcheggio di corrispondenza Volo e terminando ad ovest alla stazione storica;

Linea G, che prolunga il ramo nord/ovest fino al nuovo parcheggio di corrispondenza presso il casello della A1 e termina in centro con capolinea in viale Allegri;

Linea H, che prolunga il ramo sud/est fino al nuovo parcheggio di corrispondenza di viale Luxemburg e termina in centro con capolinea all'intersezione delle vie Nobili/Bellaria;

Linea U (Università), che collega la via Emilia ovest (parcheggio Funakoshi), transita per il centro e copre il ramo sud/ovest fino al nuovo parcheggio di corrispondenza di via Unione Sovietica/Francia, toccando i tre poli universitari del San Lazzaro, di viale Allegri e della nuova sede presso l'ex seminario connettendoli tra di loro e con la stazione storica dei treni.

Valutato che

L'introduzione di una linea che colleghi con il mezzo pubblico i poli universitari cittadini è una scelta saggia e corretta che risponde alle richieste crescenti degli studenti della nostra città (pensando soprattutto ai fuorisede). Succede spesso che gli studenti si debbano spostare per seguire le lezioni da una sede all'altra, ad esempio gli studenti del Dipartimento di Scienza della Vita hanno le lezioni al San Lazzaro ma i laboratori sono al Centro Kennedy.

Considerato che

Nella impostazione della nuova tratta della linea di Minibù U vengono però tralasciati dal percorso sia la residenza universitaria di Via Zandonai (64 posti letto) sia i laboratori del Dipartimento di Scienze della Vita al Centro Kennedy nell'omonima via. Entrambi questi luoghi andrebbero connessi a questa nuova linea di minibù.

SI EMENDA IL TESTO DEL PARAGRAFO 8.2 A PAGINA 80 DEL PUMS

Linea U (Università), che collega la via Emilia ovest (parcheggio Funakoshi), transita per il centro e copre il ramo sud/ovest fino al nuovo parcheggio di corrispondenza di via Unione Sovietica/Francia, toccando i tre poli universitari del San Lazzaro, di viale Allegri e della nuova sede presso l'ex seminario connettendoli tra di loro e con la stazione storica dei treni.

Verranno inoltre interessate dalla nuova Linea U, comprendendole nel percorso con almeno una fermata, la residenza universitaria di Via Zandonai e i laboratori del Dipartimento di Scienze della Vita al Centro Kennedy.

I consiglieri comunali

Dario De Lucia e Fabrizio Aguzzoli

Sessione: CONSIGLIO COMUNALE DEL 15 MAGGIO 2023
Note: CONSIGLIO COMUNALE DEL 15 MAGGIO 2023

RESPINTO

Titolo: EMENDAMENTO N° 1 ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE N° 5 DEI
CONSIGLIERI DE LUCIA E AGUZZOLI IN ORDINE A COLLEGAMENTO SEDI
UNIVERSITARIE

Note:

Apertura (Data/Ora): Lunedì 15/05/2023 18:21:49
Chiusura (Data/Ora): Lunedì 15/05/2023 18:22:34
Tipo: Favorevoli/Contrari/Astenuti/dnpv
Maggioranza: Relativa
Valore numero legale: 17
Numero legale: Non raggiunto
Aventi diritto: 33
Modalità: Palese

Presenti al voto: 26
Favorevoli/Sì: 7
Contrari/No: 16
Astenuti: 1
dnpv: 2
Non votanti: 0
Assenti: 7

Gli Scrutatori:

Favorevoli/Sì

Bassi Claudio; De Lucia Dario; Melato Matteo; Rinaldi Alessandro; Sacchi Stefano; Salati Roberto; Varchetta Giorgio

Contrari/No

Aguzzoli Claudia Dana; Benassi Giacomo; Burani Paolo; Cantergiani Gianluca; Castagnetti Fausto; Corradi Davide; Ferrari Giuliano; Ferretti Paola; Genta Paolo; Iori Matteo; Mahmoud Marwa; Pedrazzoli Claudio; Perri Palmira; Piacentini Lucia; Ruozi Cinzia; Vergalli Christian

Astenuti

Panarari Cristian

dnpv

Bertucci Gianni; Soragni Paola

Non votanti

nessuno

Assenti

Aguzzoli Fabrizio; Braghiroli Matteo; Ferrarini Filippo; Ghidoni Riccardo; Montanari Fabiana; Vecchi Luca; Vinci Gianluca

Parere emendamenti

Emendamento:

PG_127902_EMENDAMENTO_N_1_DE_LUCIA_AGUZZOLI_PUMS_COLLEGAMENTO_SEDI_UNIVERSITARIE

L'emendamento interviene modificando la proposta di percorso della linea U di Minibus.

Emendamento non è ammissibile.

Il PUMS, dopo aver chiarito all'inizio del Capitolo 8 che il trasporto pubblico locale è legato per il suo finanziamento a risorse nazionali e che "dal 2004 al 2014 le risorse pubbliche per il comparto a livello nazionale si sono ridotte del 12%", chiarisce anche che "il PUMS definisce una serie di criteri e proposte per la revisione [...] del trasporto pubblico" che dovranno ispirare la revisione del "piano complessivo di riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico urbano" ovvero del Piano di Bacino.

Il Piano di Bacino sarà quindi lo strumento attuativo in cui sarà possibile individuare le compatibilità economiche tra le proposte di PUMS e la reale disponibilità finanziaria determinata dalla ripartizione regionale del fondo nazionale del trasporto pubblico. Solo il Piano di Bacino inoltre, attraverso l'attività dell'agenzia della Mobilità, di consulenti specificamente individuati e di strumenti di analisi e di calcolo della capacità di asservimento alla domanda delle diverse ipotesi di tracciato (strumenti non utilizzati nell'elaborazione del PUMS), potrà definire i percorsi ottimali in termini di massimizzazione dell'offerta di trasporto pubblico a parità di risorse date.

Il PUMS determina comunque delle priorità che dovranno essere seguite in sede di Piano di Bacino e gli strumenti per perseguirle. Tra questi la funzione primaria dei servizi di minibus è quella di sistema di interscambio diretto tra i parcheggi scambiatori e i principali attrattori di traffico: il centro cittadino, le principali sedi sanitarie, le principali sedi universitarie e stazioni ferroviarie nazionali/regionali. Il fatto che una delle linee di minibus sia, in via subordinata, anche destinata al collegamento tra i principali poli dell'università, non può contrastare con la finalità primaria del servizio di collegare direttamente i parcheggi scambiatori e il centro e va quindi definita in modo da garantire il diretto collegamento tra i parcheggi scambiatori, il centro e gli altri attrattori di traffico. In questo senso è evidente che la proposta contenuta nel PUMS seleziona esplicitamente le tre sedi principali dell'università e intende integrarle su un'unica linea essendo le stesse già presenti sul tracciato delle linee oggi esistenti (linea G e linea E), senza quindi individuare allungamenti di percorso. Anzi va osservato che la proposta di riorganizzazione in 4 linee di minibus proposte dal PUMS è stata formulata in modo confermare i km di servizio precedentemente assegnati alle 3 linee oggi esistenti, compensando l'allungamento della linea G fino all'autostrada con la riduzione di percorrenza della linea H.

La proposta che deriverebbe dall'approvazione dell'emendamento, la deviazione del percorso del minibus U verso due sedi secondarie collocate in via Zandonai e via Kennedy, avrebbe un primo profilo di incongruenza con il PUMS nell'effetto di vanificare l'efficacia del servizio di connessione diretta tra i parcheggi scambiatori e il centro. L'inefficacia che deriverebbe al servizio di navetta a causa di un prolungamento del percorso e dell'inserimento di fermate intermedie potrebbe avere effetti rilevanti sugli obiettivi del piano in termini di riduzione delle auto dirette al centro storico di Reggio, conseguentemente risulterebbero alterati gli indicatori di sostenibilità ambientale ed economica del piano e la stessa VAS, comportando la ripubblicazione. Inoltre le sedi già individuate nell'emendamento, non sono le tre principali indicate nel PUMS. L'Università è per sua natura destinata ad essere organizzata su una molteplicità di sedi, per quanto riguarda l'ospitalità degli studenti si può ritenere auspicabile che esse siano

nel tempo moltiplicate e diffuse e per quanto riguarda la sede didattica di via Kennedy, assieme ad altre, oggi ha una natura provvisoria e si ritiene che anche per questo non sia stata indicata nel PUMS tra le tre principali.

Un secondo effetto dell'eventuale accoglimento di tale proposta va valutato sotto il profilo economico. Come si diceva in premessa il servizio di trasporto pubblico locale è prevalentemente sostenuto da risorse statali. La quota di contribuzione comunale è determinata dal bilancio del Comune. La proposta avanzata nell'emendamento produce certamente un aumento dei costi del servizio, che può essere assolto o aumentando le risorse disponibili o riducendo altri servizi. La compatibilità dell'incremento di costi di una proposta di tracciato così precisa e vincolante all'interno del PUMS andrebbe quindi accompagnata da una verifica della sostenibilità economica e quindi degli indicatori del piano stesso, con conseguente ripubblicazione, oppure indicando contestualmente le risorse necessarie in sede di bilancio. Inoltre, stando all'ipotesi di PUMS, qualora non si dovesse presentare l'occasione d'incremento delle risorse destinate dal fondo nazionale, le risorse eventualmente aggiuntive che dovessero essere approvate dal Comune in sede di bilancio dovrebbero andare ad alimentare le implicazioni economiche aggiuntive che già derivano dalle le priorità attuali del PUMS, ovvero per quanto riguarda le "linee di forza" la "frequenza cadenzata ai 10' o 12' nelle fasce di punta", quindi in ogni caso la proposta dovrebbe o modificare le priorità del piano o essere supportata da uno specifico fondo.