

Reggio Emilia, 17 maggio 2023

## **PUMS 2023 - ECCO IL PIANO CHE ACCOMPAGNA REGGIO EMILIA VERSO UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE E CIVILE**

Il Piano urbano della Mobilità sostenibile (Pums) 2023 è stato approvato lunedì scorso dal Consiglio comunale, dopo trasformazioni significative a livello globale nei trasporti e nell'approccio alla sostenibilità, indotti dalla pandemia e da una serie di innovazioni importanti nelle consuetudini lavorative e di mobilità delle persone.

**HANNO DETTO** - “Due importanti atti di pianificazione sono stati approvati definitivamente nell'arco di una settimana: il Pug per l'urbanistica e il Pums per la mobilità sostenibile. Strettamente correlati fra loro e legati a doppio filo dal tema della Sostenibilità, credo che i due strumenti costituiscano una eredità politica e culturale di prospettiva e respiro per la nostra città”, ha spiegato il sindaco **Luca Vecchi** presentando oggi il Pums ai media.

“Il Piano della mobilità sostenibile - ha aggiunto - è uno strumento strategico, una proposta politica e amministrativa, che prevede azioni di medio e lungo periodo di grande rilievo per la città di domani, ma contiene anche una serie di indicazioni, azioni e progetti, che sono già stati realizzati negli ultimi anni, in coerenza con le previsioni del documento che si andava realizzando. Potremo avere inoltre nuove attuazioni nei prossimi 12 mesi che ci separano dalla fine del mandato.

Ancora in tema di sostenibilità, il sindaco ha aggiunto: “Noto che in altre realtà urbane italiane, non vi siano differenze di prospettive e scelte in tema di sostenibilità, in particolare di Mobilità sostenibile, tra amministrazioni - definiamole così - di destra e di sinistra. Noto invece una contrapposizione preconstituita su questi temi nella nostra città e mi auguro che venga culturalmente superata, perché la sostenibilità è una questione che riguarda tutti, non un tema di contrapposizione tra parti politiche”.

“Il Pums va nella direzione degli obiettivi dettati dall'Europa e dalla Regione Emilia-Romagna in tema di contrasto all'inquinamento e di mobilità, con l'ambizione di arrivare a ridurre del 50% gli spostamenti effettuati con veicolo privato - ha detto l'assessora alle Politiche per la Sostenibilità, **Carlotta Bonvicini** - In questo senso il Pums vuole rendere il trasporto pubblico attrattivo per tutte le tipologie di utenti, in particolare nelle zone esterne al Centro, dove oggi viene associato in prevalenza al trasporto scolastico e a una funzione che si esaurisce su due sole fasce orarie. Noi vogliamo ribaltare questa percezione, renderlo un servizio competitivo per tutti. A riguardo, continueremo a lavorare anche sul tema dell'elettrificazione dei mezzi; abbinando il progetto della Tranvia nord-sud, già presentato e in attesa di finanziamento, con un ulteriore tratto che colleghi la stazione storica alla stazione Mediopadana”.

Rispetto al tema dei **parcheggi**, ha aggiunto l'assessora, “l'idea è quella di spostare la sosta lunga, quella ad esempio di chi lascia l'auto al mattino e la riprende a fine lavoro, nei parcheggi scambiatori esterni dotati di collegamenti più rapidi con mezzi pubblici al centro, per destinare quelli più centrali a chi si reca in centro per minor tempo, anche in un'ottica di servizio al commercio. Si tratta tuttavia di un progetto che verrà approfondito in chiave attuativa da qui a 5 anni e che non toglierà la sosta gratuita nelle

aree centrali finché non verranno messi a sistema i parcheggi esterni e non si sarà svolta una riflessione strategica complessiva sul sistema dei parcheggi scambiatori”.

A proposito della circolazione attualmente libera in **via Porta Brennone**, sindaco e assessore hanno nuovamente sottolineato, rispondendo alle domande dei giornalisti a margine della conferenza stampa, che si tratta di una soluzione temporanea, “perché è ovvio che la strada non può sopportare un tale carico di veicoli. L’intenzione è quella di estendere la Ztl anche a via Emilia Santo Stefano e a tutto corso Garibaldi entro l’estate, e comunque non prima di aver completato il confronto con i diversi soggetti interessati, per concordare dettagli e possibili flessibilità”.

**COSE GIÀ FATTE** - Durante la costruzione del Pums di Reggio Emilia, le attività e i progetti sulla Mobilità non si sono fermati, portando avanti realizzazioni, studi di fattibilità e approfondimenti di strategie coerenti con i contenuti del Piano stesso, fra questi:

- interventi di **urbanismo tattico** e sperimentazioni in centro storico. Si è trattato di interventi temporanei di trasformazione dello spazio urbano, propedeutici a mettere le basi poi per opere definitive previste anche dal piano. Un esempio: piazza del Popol Giost in-via Roma;
- politiche per la **sosta ciclabile** che hanno portato a una progressiva sostituzione delle rastrelliere del centro con modelli più sicuri e capillarmente diffusi, per un totale di 1.332 posti nuovi/rinnovati;
- la diffusione del **mobility manager aziendale**;
- l’adesione di **oltre 60 aziende** del territorio al progetto **Bike to Work** promosso dal Comune di Reggio Emilia e cofinanziato anche dalla Regione Emilia-Romagna;
- **manutenzione ed estensione dei percorsi ciclabili** con nuovi interventi di messa in sicurezza degli stessi e degli attraversamenti ciclopedonali e l’inclusione di nuovi tracciati nelle richieste di finanziamento al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr);
- reperimento di finanziamenti per la realizzazione di progetti;
- l’implementazione dei **punti di ricarica** su suolo pubblico per la mobilità elettrica, con l’installazione di 80 nuove colonnine per oltre 150 collegamenti di alimentazione;
- la creazione di nuove **strade scolastiche** davanti a diversi istituti cittadini, per un totale di 9 strade scolastiche. A questo si è aggiunta una importante campagna di comunicazione che ha coinvolto attivamente famiglie e scuole.

Già il Piano urbano della Mobilità di Reggio Emilia del 2008 aveva anticipato in parte quello che sarebbe poi diventato il metodo del Pums, ovvero quello dei Piani urbani della Mobilità sostenibile, la cui redazione è ora obbligatoria per tutti i Comuni sopra i 100.000 abitanti. Il Piano del 2008 metteva fra i principali obiettivi: ridurre l’impatto ambientale del sistema della mobilità; ridurre la congestione del traffico; aumentare la sicurezza e la qualità urbana delle strade.

### **I 5 TEMI DEL PUMS 2023**

Il **Pums 2023** ha ripreso e adattato quei contenuti nella contemporaneità, ed è stato concepito per gestire la mobilità urbana in modo più sistematico e integrato con gli altri

strumenti esistenti, puntando al raggiungimento degli **obiettivi climatici ed energetici** fissati dalla Commissione Europea.

Il principio dell'**accessibilità per tutti** è elemento ordinatore e guida per le scelte in materia di pianificazione e gestione della mobilità urbana e va quindi a svilupparsi nei diversi **scenari di piano di breve (1 anno), medio (5 anni) e lungo termine (10 anni)**, secondo **5 temi principali**:

- 1. le previsioni infrastrutturali;**
- 2. il trasporto pubblico locale urbano;**
- 3. il concetto di Ecoesagono e la nuova accessibilità del centro storico;**
- 4. la città 30, sicura inclusiva e di prossimità;**
- 5. la logistica urbana dell'ultimo miglio.**

### **1. PREVISIONI INFRASTRUTTURALI**

Per quanto concerne le previsioni infrastrutturali, il Pums non inserisce nuove infrastrutture rispetto a quelle già previste dai Piani precedenti, ma basa l'attuazione delle politiche di accessibilità sugli scenari composti dal completamento di diverse infrastrutture, in particolare del **sistema delle tangenziali**, ritenuti fondamentali per sgravare dal traffico i viali di circonvallazione e le altre direttrici principali urbane.

### **2. TRASPORTO PUBBLICO**

Sul **trasporto pubblico locale urbano** il Pums prevede l'**implementazione del sistema dei Minibù** esistente, con ampliamento ed allontanamento dei parcheggi scambiatori gratuiti e creazione di sistemi di preferenziazione sulle direttrici principali di adduzione al centro cittadino; oltre al **rinnovo della flotta urbana**, già iniziato con l'eliminazione dei mezzi a gpl e l'introduzione di oltre 40 nuovi mezzi **full hybrid elettrici e a metano**, e con lo stanziamento ministeriale di oltre **8 milioni di euro** che nel 2024 permetterà l'acquisizione di nuovi mezzi completamente elettrici.

Inoltre, la creazione di **una linea di forza nord-sud** che possa mettere in comunicazione l'area della città a connotazione principalmente residenziale con quella produttiva di Mancasale, nonché con la stazione Mediopadana.

Una linea per la quale è stato candidato un importante progetto per un **sistema tranviario** in dialogo con le esistenti ferrovie locali del bacino reggiano. Sarà invece di competenza di Agenzia per la Mobilità redigere il Piano di Bacino, già in corso di elaborazione, il vero e proprio strumento che entra nel merito della programmazione del trasporto pubblico sia a scala provinciale che urbana, modificando linee e frequenze. Fra le azioni già messe in campo nei mesi scorsi, vi è anche la creazione del nuovo scambiatore sud per la **linea H** in via Luxemburg, con l'**aumento delle corse** da e per l'**ospedale**.

Per **Linea di forza** si intende una linea a media/alta frequenza, ad orario cadenzato, esercita con mezzi ad alimentazione elettrica, caratterizzata da un percorso con alcune tratte in corsie preferenziali.

Per **Linea di Minibù** si intende una linea di collegamento rapido dei parcheggi scambiatori intermedi ed esterni con il Centro storico. E' caratterizzata da poche fermate ed è esercita con mezzi elettrici.

Riguardo alla **strategia delle connessioni in Centro storico**: le linee di forza è previsto dal Pums transitino dall'autostazione Zucchi; i Minibù attraversino il Centro, eccetto l'Area pedonale (Via Emilia). Si propone la creazione di una fermata unitaria 'Zucchi Centro' data dalla interconnessione funzionale e architettonica tra l'autostazione Zucchi e la fermata su viale Allegri.

### **3. CENTRO STORICO/ECOESAGONO**

Rispetto all'accessibilità del centro storico il Pums prevede un **ampliamento delle Zone a traffico limitato** e delle **Aree pedonali**, in un'ottica di salvaguardia dello **spazio urbano a misura di persona** e ad **accessibilità universale**, con un netto indirizzo volto ad agevolare l'ingresso dei mezzi elettrici invece dei più inquinanti.

L'introduzione del sistema dei pilomat a tutela delle Aree pedonali e residenziali è una misura che ha anticipato questo indirizzo del Piano. La futura implementazione di questo sistema prevederà un utilizzo preferenziale per sistemi di dissuasione fissi e non mobili, associati all'ampliamento del **sistema dei varchi** con controllo a telecamera, sia in ingresso che in uscita delle Zone a traffico limitato.

In particolare, il Pums prevede nel **medio-lungo periodo l'estensione completa della Ztl e la realizzazione Ecoesagono con:**

- ampliamento della Ztl a tutto il Centro storico con eccezione dei controviali, di viale Montegrappa e di viale Monte San Michele e degli accessi all'area sosta Zucchi e a piazza Vallisneri;
- accesso alla Ztl ai soli veicoli elettrici ed ibridi *plug-in*, ad esclusione dei residenti;
- trazione elettrica per i mezzi pubblici transitanti nel Centro storico (Linea di forza nord-sud e Minibù).

**I TAPPETI** - Il sistema di riordino e riqualificazione della rete stradale urbana previsto dal Pums si basa sulla combinazione della regolazione per **Fasce concentriche** (Ap, Ecoesagono e Città 30) e dello sviluppo dei **Raggi di mobilità sostenibile**. Questi 'raggi' prevedono una riqualificazione urbanistica ed un riequilibrio fra le diverse componenti di mobilità, per ottenere una maggiore sostenibilità ambientale lungo gli assi.

Fra questi **Assi di accesso al centro** si evidenziano i cosiddetti **Tappeti**, termine con il quale si indicano i progetti più rilevanti di riqualificazione mirati ad una maggiore qualità degli spazi pubblici e ad un assetto di alta sostenibilità ambientale.

I progetti riguardano i **seguenti itinerari:**

- **Tappeto blu: via Eritrea-Stazione Fs**
- **Tappeto arancione: viale Regina Elena**
- **Tappeto magenta: viale Magenta**
- **Tappeto rosso: via Gramsci.**

**GERARCHIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI PARCHEGGI** - Il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori è riorganizzato dal Pums - **in una strategia di lungo periodo** - in base alla distanza dal Centro storico. Questo, al fine di incentivare la sosta lunga gratuita nei parcheggi più lontani dal Centro storico e, al contrario, di favorire la rotazione su quelli più prossimi al Centro stesso.

#### 4. CITTÀ 30

Il Pums introduce un nuovo concetto, quello della Città 30, oggi presente nelle strategie di diverse città italiane, che stanno approvando i propri Piani: ovvero l'idea di **abbassare le velocità medie consentite all'interno dei centri abitati**, restituendo lo spazio stradale a tutti gli utenti in un'ottica di **aumento della sicurezza stradale** e della **qualità dello spazio pubblico**.

Già oggi nel comune di Reggio Emilia tutti gli interventi che vengono attuati sulle strade applicano questo concetto e prevedono la creazione di **attraversamenti ciclopeditali protetti** e l'ampliamento delle Zone 30. Le innovazioni introdotte dall'aggiornamento del Codice della strada nel settembre del 2021 permettono una maggiore flessibilità nella creazione delle **corsie ciclabili** su strada e l'installazione di **rilevatori di velocità** anche in area urbana; tuttavia sarà solo grazie ai decreti attuativi e a una forte spinta politica che rinnovi profondamente il tessuto culturale italiano in materia di sicurezza stradale, che queste innovazioni potranno essere attuate per rendere effettiva la Città 30, con una pianificazione nuova e con un nuovo sistema di controllo.

#### 5. LOGISTICA: CENTRO INTERSCAMBIO DISTRIBUZIONE MERCI

L'ultimo punto trattato dal Pums è quello della **distribuzione delle merci**, in **particolare in centro storico** e per quanto riguarda il cosiddetto **ultimo miglio**: le ipotesi messe in campo dal Piano riguardano la creazione di un **centro di interscambio alle porte della città** (per il quale è già in corso uno studio di fattibilità) e il coinvolgimento dei principali operatori commerciali che attualmente consegnano le merci in città, in un'ottica di aggiornamento della flotta in elettrico, anche con mezzi leggeri come *cargo-bike* con l'ausilio di piccoli *hub* di interscambio attorno al centro cittadino.

#### SCELTE CONNESSE

Il Piano urbano della Mobilità sostenibile è un piano strategico, che dà una visione e una serie di obiettivi: sarà compito dell'Amministrazione dotarsi degli strumenti necessari per l'attuazione delle politiche previste (**Piano della sosta**, **aggiornamento delle regole di Accesso al centro** con specifiche ordinanze, **Piano di bacino** per il trasporto pubblico, Regolamento viario, Piano urbanistico generale, **BiciPlan** aggiornato... ).

La recente approvazione del Pums da parte del Consiglio comunale chiude un ciclo importante e ne apre uno nuovo, quello dell'attuazione e della 'messa a terra' delle strategie in sinergia con tutti i progetti finanziati e in corso di realizzazione anche grazie agli importanti finanziamenti Pnrr recepiti dall'Amministrazione comunale.

Al Pums sono pervenute e sono state istruite 251 osservazioni, di cui 52 accolte integralmente, 107 parzialmente accolte, 39 non accolte, 11 non accolte perché non pertinenti e 42 non di competenza del Piano.