



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
del Comune di Reggio Emilia

Maggio 2023



Presentazione Finale PUMS

Servizio di Policy Mobilità Sostenibile

Dirigente: Arch. Paolo Gandolfi

Gruppo di Progettazione interno

Ing. David Zilioli

Arch. Rossana Cornia

Ing. Elisia Nardini

Contributi specialistici

Polinomia Srl.

Poliedra-Politecnico di Milano

Assessorato Politiche per la Sostenibilità

Assessora: Arch. Carlotta Bonvicini

Sindaco: Luca Vecchi

DAL PUM 2008 AL PUMS 2023

Il Piano Urbano della Mobilità di Reggio Emilia del 2008 ha 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.

Macro-obiettivi

- Ridurre l'impatto ambientale del sistema della mobilità;
- Ridurre la congestione del traffico;
- Aumentare la sicurezza e la qualità urbana delle strade;

Micro-obiettivi

- Più biciclette in città;
- Sviluppare il trasporto pubblico;
- Meno auto in città;
- Strade sicure e scorrevoli;
- Buone pratiche per il futuro della mobilità;

Il Nuovo PUMS

STRATEGIE E PERIODO PANDEMICO

Il PUMS è stato concepito per gestire la mobilità urbana in modo più sistematico e integrato con gli altri strumenti esistenti, ed è volto al raggiungimento degli obiettivi climatici ed energetici fissati dalla Commissione Europea.

Il nuovo PUMS è stato adottato dalla Giunta Comunale nel 2019 e viene oggi portato in approvazione in Consiglio Comunale dopo una fase di osservazioni molto ampia e un intervallo temporale dilatato dettato dalla situazione pandemica del 2020-21.

PUMS 2023

Linee strategiche e azioni



1.

Governare la domanda di mobilità attraverso il governo delle aree urbane e del territorio.



2.

Trarre il massimo rendimento dalle infrastrutture esistenti e in via di realizzazione, diminuendo la pressione del traffico sulle aree centrali della città.



3.

Affidare un ruolo centrale al trasporto pubblico, massimizzandone l'efficienza e l'efficacia in relazione alle esigenze del territorio e disponibilità di risorse



4.

Migliorare la sicurezza e la vivibilità degli ambienti urbani, favorendo la mobilità pedonale e ciclistica.



5.

Ridurre il costo sociale dell'incidentalità attraverso l'approccio "Vision Zero" - PCSS 2015.

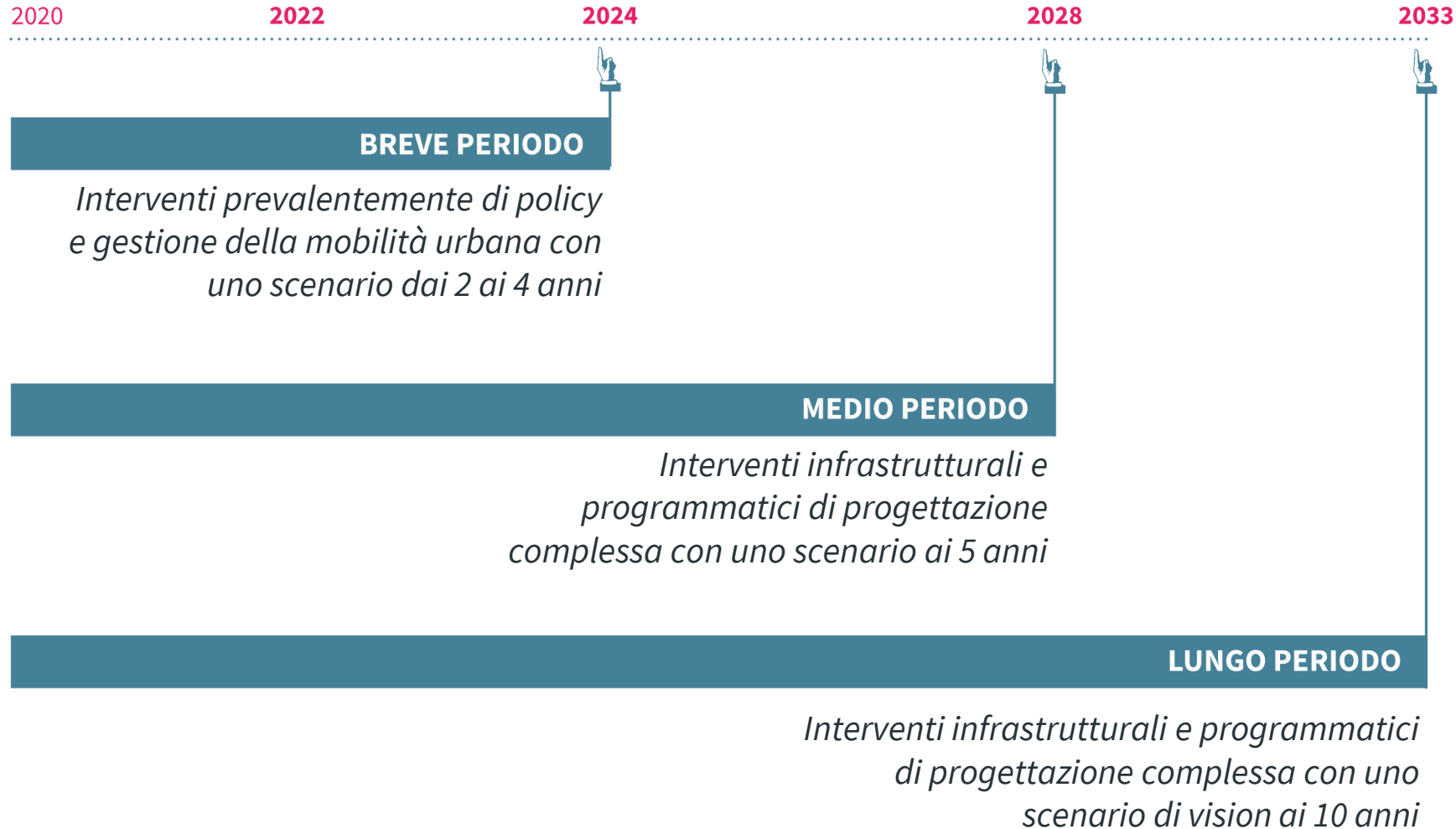


6.

Incentivare forme di mobilità "intelligente" e pulita

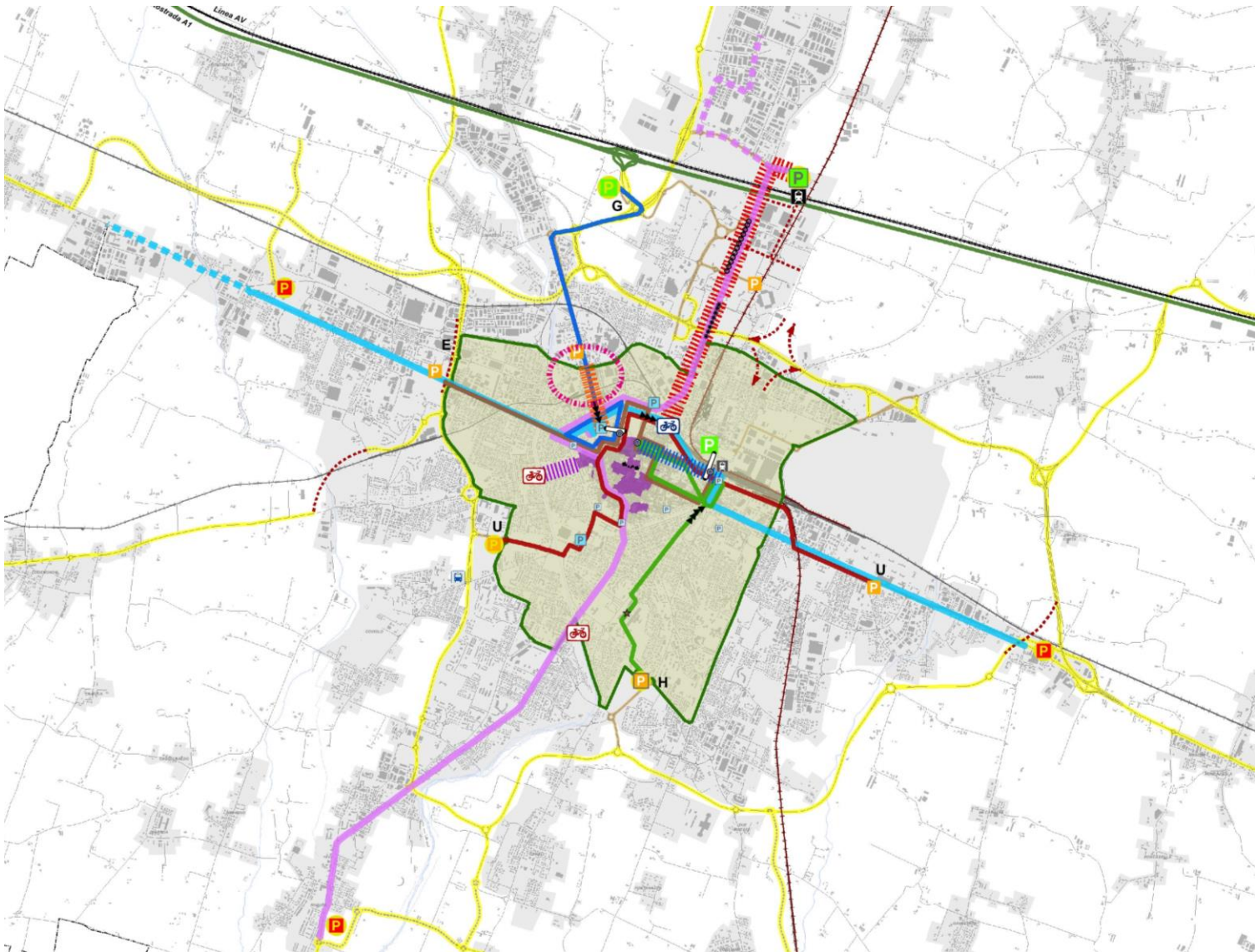
PUMS 2023

Linee strategiche e azioni



PUMS 2023: IL PIANO

Scenario complessivo al 2033: *overview*

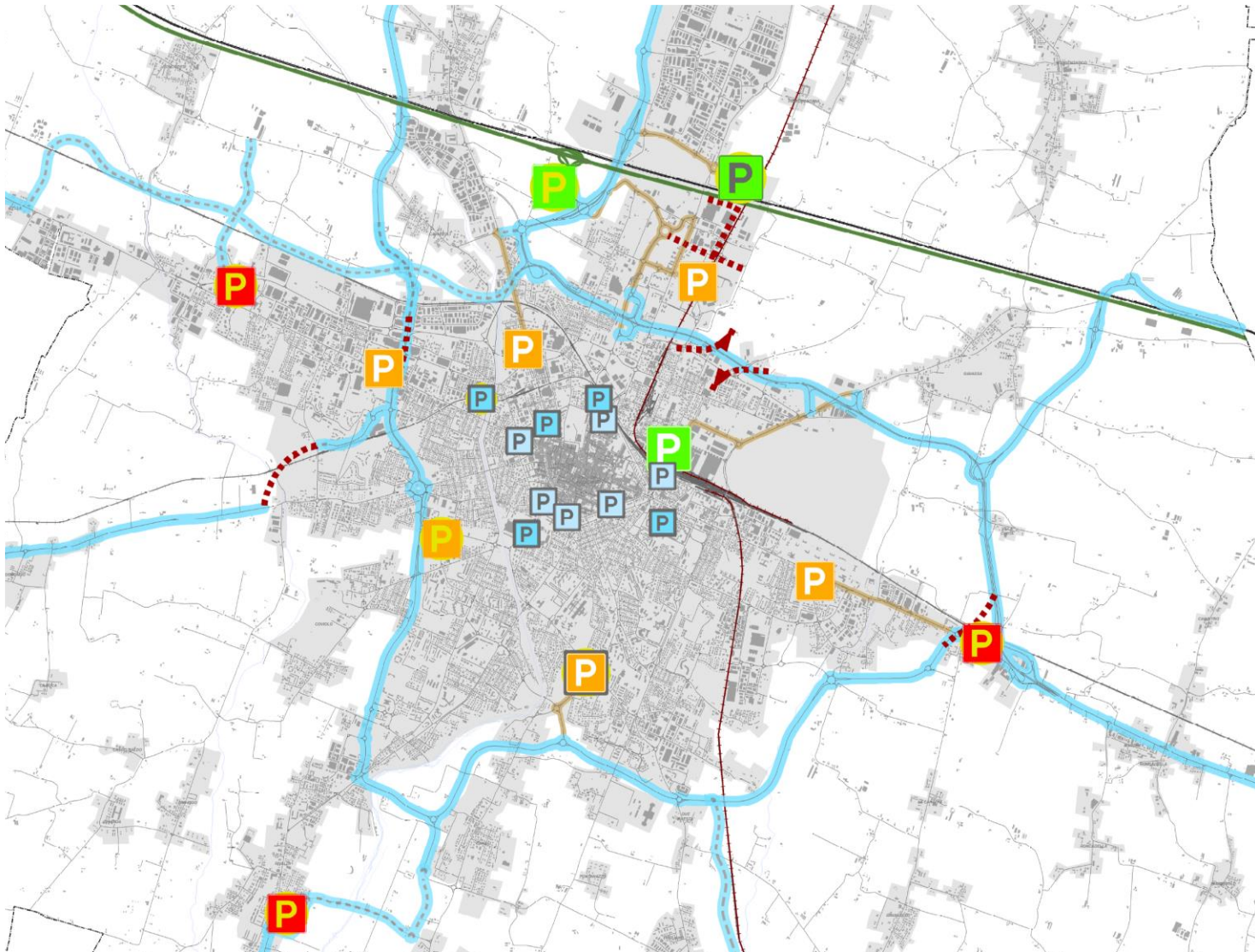


Ambiti toccati dal Piano nei suoi scenari:

- 1. Previsioni Infrastrutturali**
- 2. Trasporto Pubblico Locale;**
- 3. L'Ecoesagono:**
 - Accessibilità del Centro Storico: ZTL e Aree Pedonali;
 - Strategie per la Sosta
- 4. La Città 30;**
- 5. Logistica e ultimo miglio**

1 INFRASTRUTTURE

Previsioni infrastrutturali

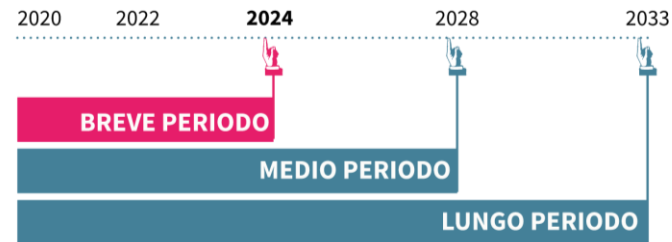
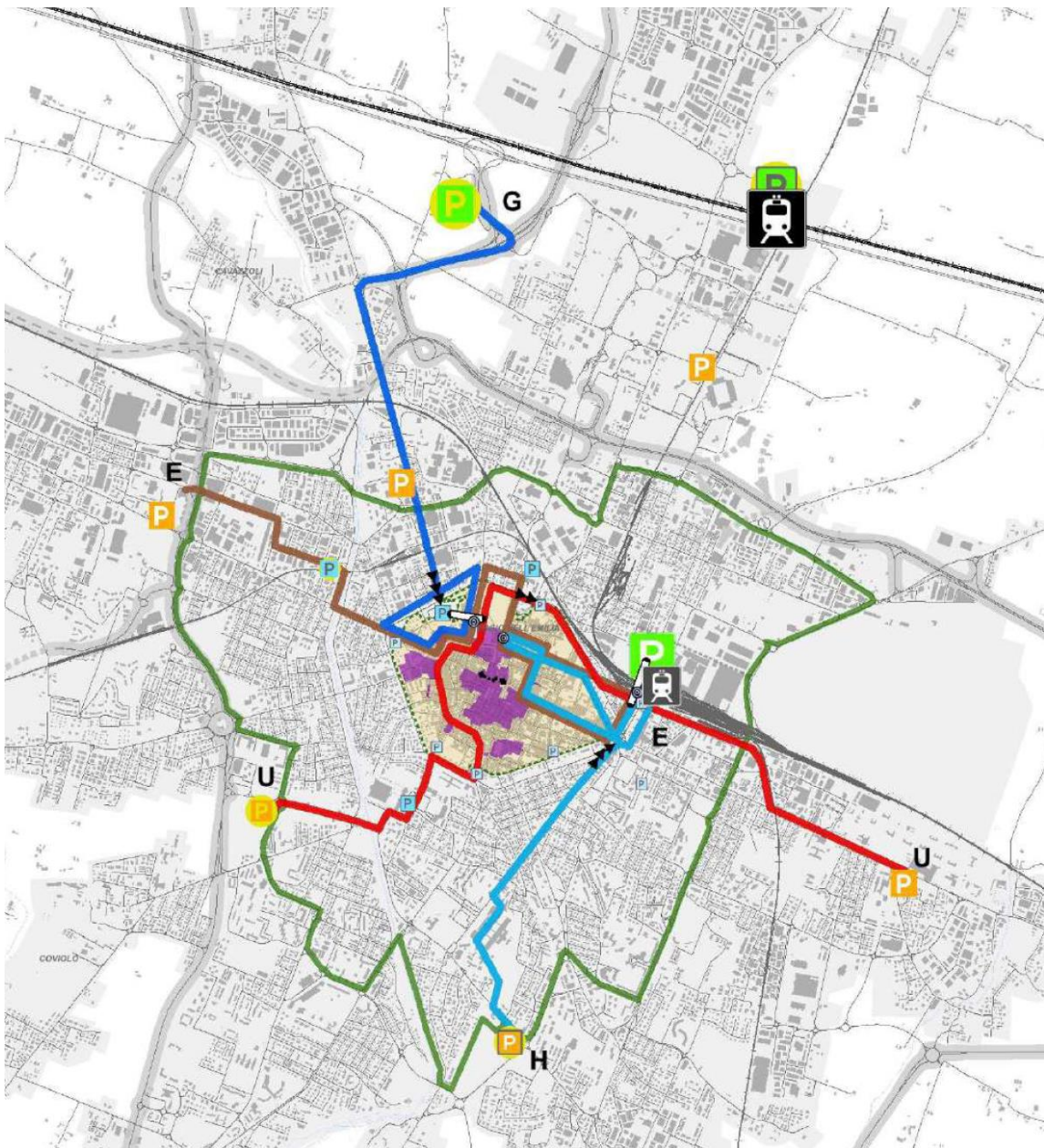


Il PUMS **non inserisce nuove infrastrutture** rispetto a quelle già previste dai piani precedenti, ma basa l'attuazione delle politiche di accessibilità sugli scenari composti dal completamento di diverse infrastrutture, in particolare del sistema delle tangenziali.

Alcune infrastrutture importanti considerate negli scenari:

- Tangenziale Nord
- Bretella di Rivalta
- Bretella via Emilia (detta Bis)
- Tangenziale di Fogliano
- Bretella Orologio/Teggi
- Bretella di congiunzione della tangenziale Est

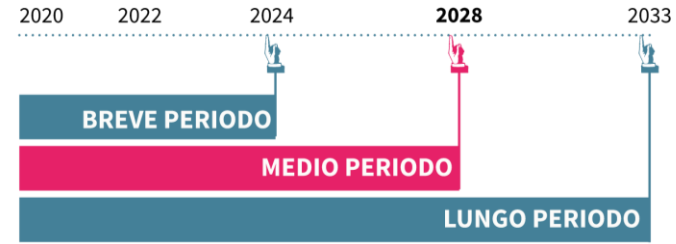
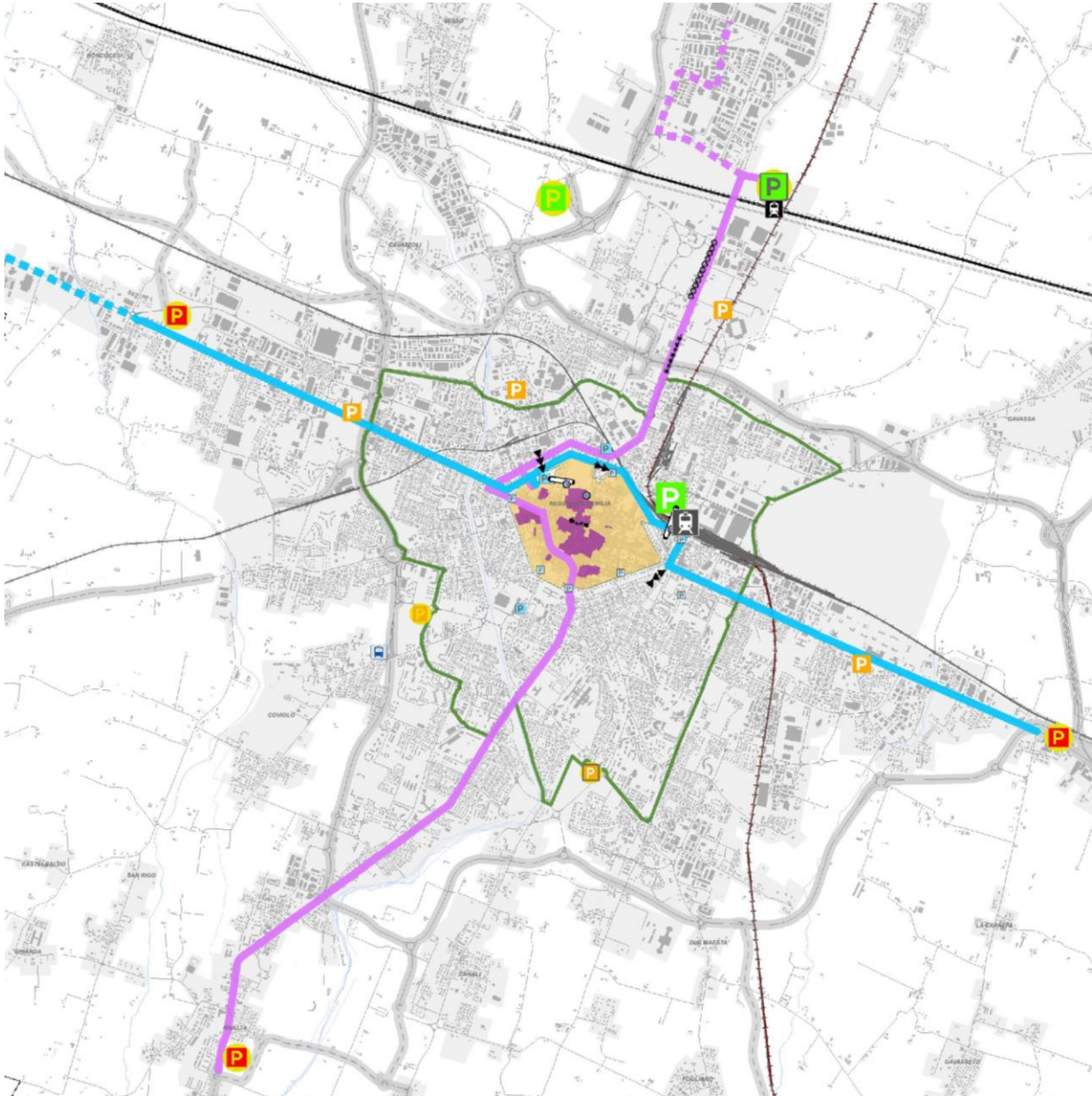
2 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



- Avvio revisione delle linee **Minibù esistenti** (possibili modifiche graduali in un'ottica di maggiore connessione anche della stazione AV)
- Candidatura **Linea Tramviaria** come principale linea di forza;
- Nuovo Masterplan TPL per gara servizio (in fase di elaborazione > Agenzia della Mobilità);
- **Acquisizione primi mezzi elettrici** per il rinnovo della flotta Minibu fondo PNRR 8 mln;
- **Sostituzione mezzi GPL Urbani** con flotta ibrida Metano-Elettrico.



2 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



- **Completamento elettrificazione** servizio Minibu e sostituzione intera flotta;
- Completamento revisione Linee Minibù
- Progettazione **Linea di forza Est-Ovest**;
- Completamento **Linea tramviaria** - di forza Nord-Sud



3 ECOESAGONO: «I Tappeti»



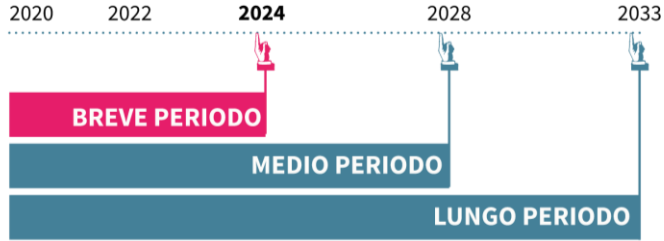
Il sistema di riordino e riqualificazione della rete stradale urbana previsto dal PUMS si basa sulla combinazione della regolazione per “fasce concentriche” (AP, Ecoesagono e Città 30) e dello sviluppo dei “raggi” di mobilità sostenibile.

Questi “raggi” prevedono una riqualificazione urbanistica ed un riequilibrio fra le diverse componenti di mobilità, per ottenere una maggiore sostenibilità ambientale lungo questi 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.

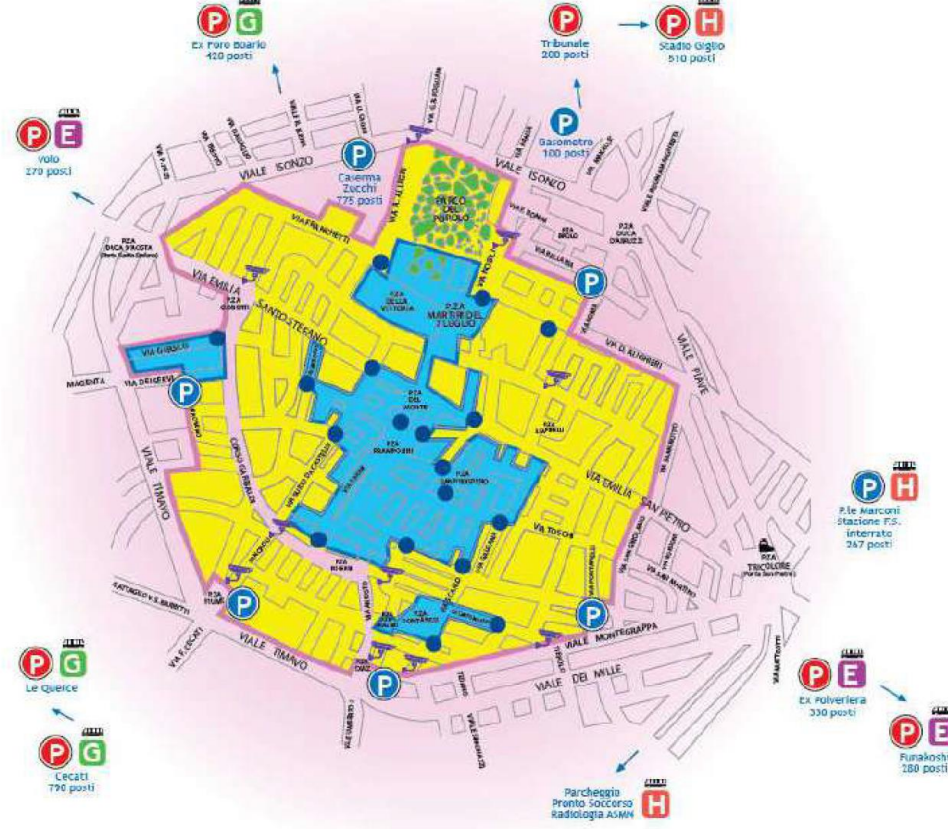
I progetti riguardano i seguenti itinerari:

- Tappeto blu: via Eritrea-Stazione FS
- Tappeto arancione: Viale Regina Elena
- Tappeto magenta: Viale Magenta
- Tappeto rosso: Via Gramsci

3 ECOESAGONO



- **Digitalizzazione Portale Permessi;**
- **Revisione sistema permessi e sosta in ZTL;**
- **Graduale ampliamento ZTL e zona pedonale**

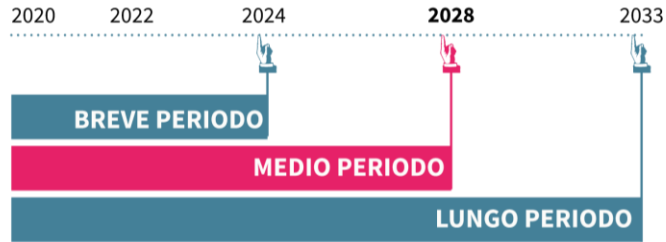


Pagare la sosta a Reggio Emilia
È SEMPRE PIÙ SEMPLICE!

1. Scarica l' App
2. Registrati o entra senza registrazione
3. Carica il tuo borsellino
4. Scegli la posizione, la targa o sosta!

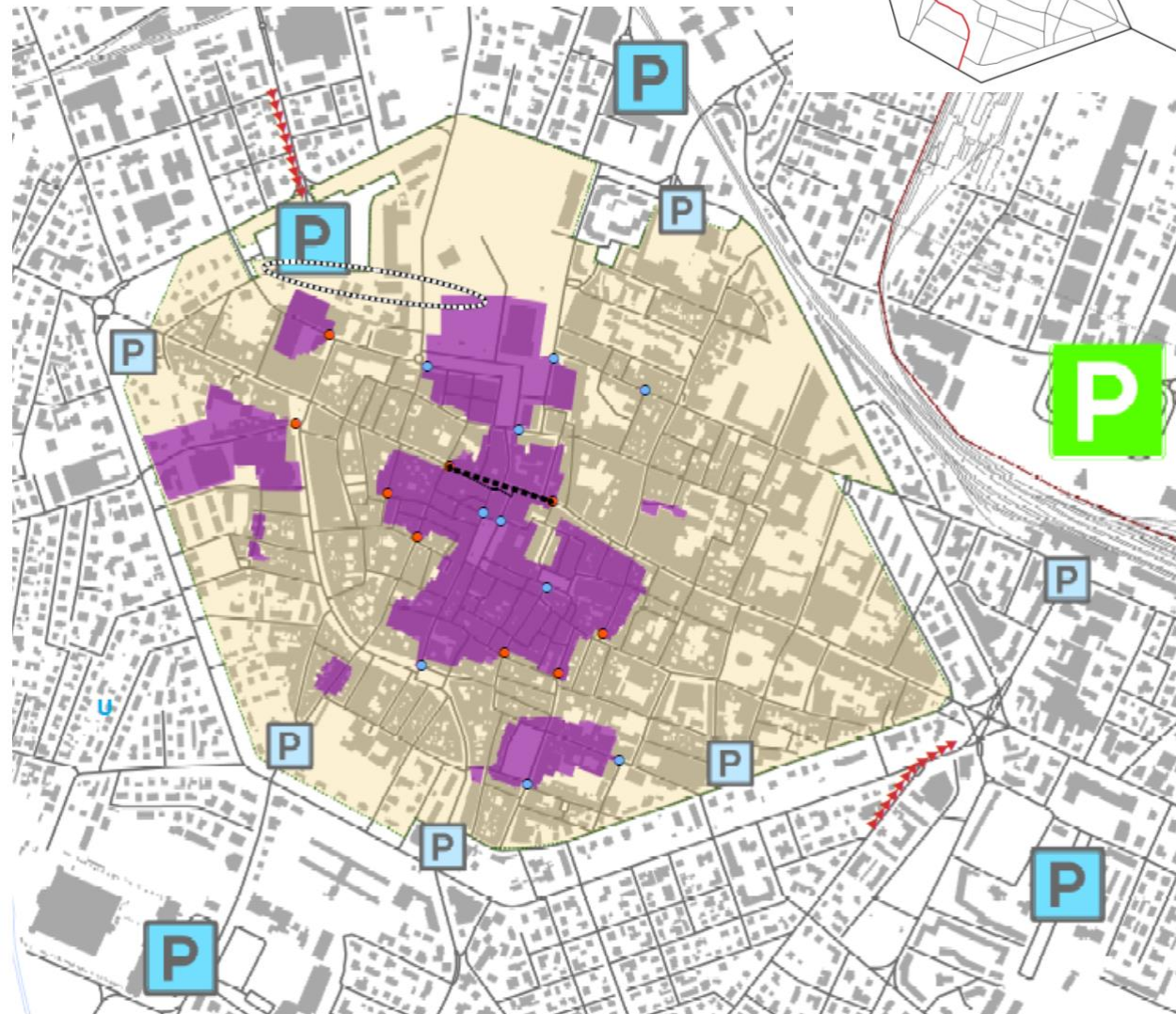



3 ECOESAGONO



Estensione completa ZTL e realizzazione «Ecoesagono»

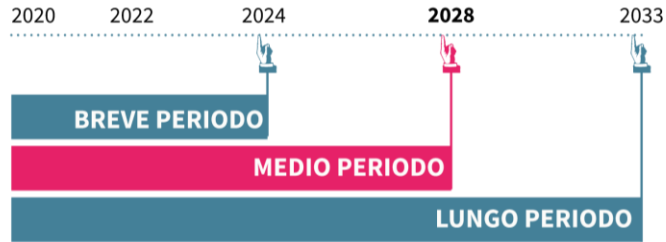
- Ampliamento della Z.T.L. a tutto il centro storico con eccezione dei controviai, di viale Montegrappa e di Monte San Michele e degli accessi a Zucchi e piazza Vallisneri
- Accesso alla ZTL ai soli veicoli elettrici ed ibridi plug-in, ad esclusione dei residenti.
- I mezzi pubblici transitanti nel centro storico (linea di forza N-S e Minibù) dovranno essere elettrici.



 Nuova ZTL

 Aree pedonali

3 ECOESAGONO: SISTEMA DEI PARCHEGGI



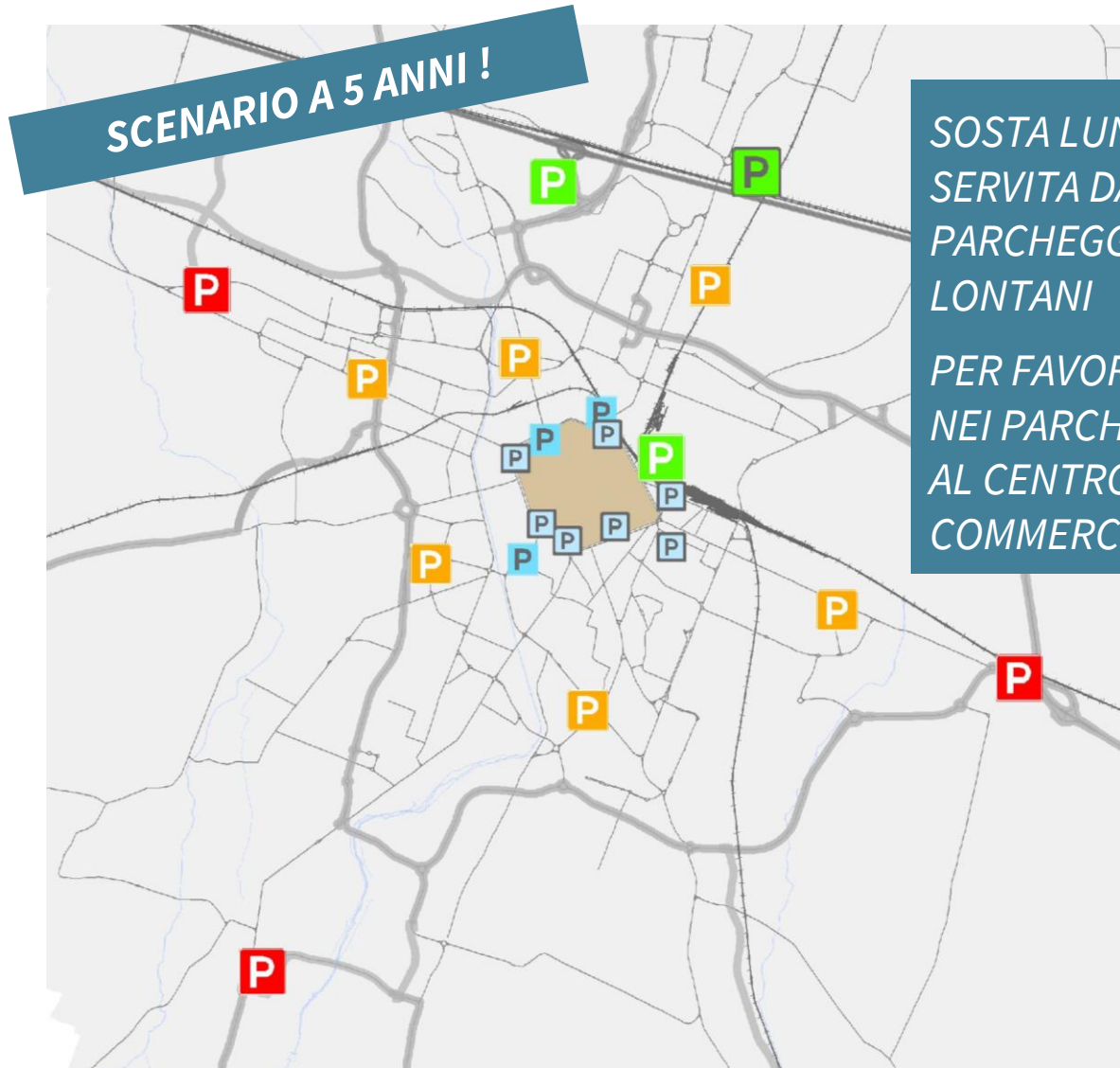
Gerarchizzazione del sistema dei parcheggi

Il sistema dei parcheggi di corrispondenza è riorganizzato a seconda della distanza dal centro storico:

I parcheggi di prima fascia Polveriera, Cecati, Gasometro, a distanza pedonale dal perimetro del centro storico, vengono ricompresi nel sistema di regolazione della sosta pubblica e soggetti a tariffa per i non residenti nella zona

I parcheggi di fascia intermedia Funakoshi, Volo, Foro Boario, Luxemburg, Francia (nuovo) e Stadio Ovest, sono gratuiti sia come sosta del parcheggio che per l'uso del Minibù che li collega al centro storico.

I parcheggi di fascia esterna- tutti di nuova previsione – Ritiro, Rivalta, Pieve Modolena e Casello autostradale, collocati al margine della conurbazione e -in linea di principio- posizionati presso il capolinea esterno di una linea di forza, sono sempre gratuiti.

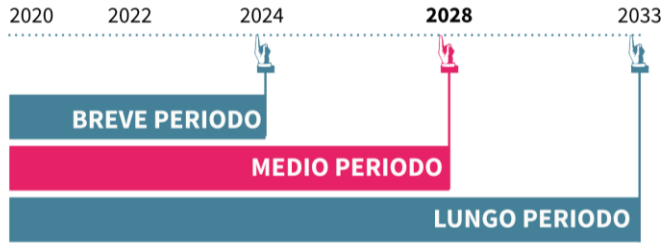


SOSTA LUNGA GRATUITA
SERVITA DAI MINIBU NEI
PARCHEGGI SCAMBIATORI PIÙ
LONTANI

PER FAVORIRE LA ROTAZIONE
NEI PARCHEGGI PIÙ PROSSIMI
AL CENTRO A SERVIZIO DEL
COMMERCIO

Gerarchia del sistema dei parcheggi

4 LA CITTA' 30



La Città 30: quartieri a 15 minuti e implementazione dei sistemi di controllo della velocità in area urbana

- Limite generalizzato a 30 km/ora nelle strade locali;
- Sviluppo massivo dei servizi di sharing (van, car, cargobike e bike);
- Diffusione colonnine per i mezzi elettrici;
- Sviluppo dei sistemi automatici di controllo della circolazione, delle velocità e di regolazione dei semafori.



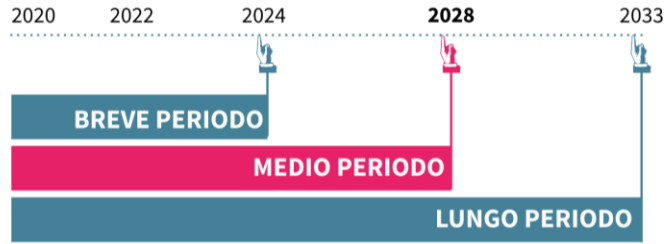
Meno inquinamento dell'aria, meno stress e meno rumore, un maggiore valore degli immobili, più socialità. A velocità ridotta la città è più sana, vivibile e dalle notti più tranquille.

Le città30 sono già una realtà in tutta Europa: Spagna, Francia, Belgio, Olanda, Finlandia, Scozia, Svizzera, Austria. E sono tante le città italiane che stanno iniziando il percorso verso questo cambiamento.

Una città a 30 km/h è PIU' SICURA E Più INCLUSIVA: costruita attorno ai bisogni delle persone, si tratti di anziani, bambini, automobilisti, ciclisti o persone a mobilità ridotta.



5 LOGISTICA E DISTRIBUZIONE MERCI



La strategia adottata dal PUMS è duplice: da una parte prevede una soluzione infrastrutturale che si concentra sulla gestione della distribuzione nel cosiddetto ultimo miglio e dall'altra si focalizza sulla costruzione di un tavolo di confronto su dati socio-economici e di mobilità urbana tra l'Amministrazione e le attività commerciali del centro storico.

1. **Governance degli accessi in Centro Storico (Progetto RESOLVE): tavolo di confronto con gli operatori; già iniziato**
2. **Ciclogistica ultimo miglio – test CARGOBIKE**
3. **Centro Urbano di Consolidamento – studio di fattibilità in corso**





Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
del Comune di Reggio Emilia

Maggio 2023