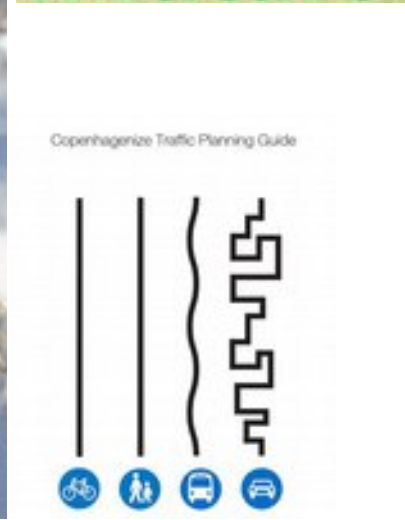




Il futuro della mobilità



L'esperienza dei comuni: il caso di Reggio Emilia

arch. Alessandro Meggiato
Comune di Reggio Emilia



Il Piano Urbano della Mobilità (PUM 2008)

Una delle sfide più ardue che le città oggi si trovano ad affrontare è quella del traffico metropolitano. La mobilità è un diritto fondamentale: non si può chiedere a una società in rapida evoluzione di muoversi meno, ma si devono **trovare soluzioni per muoversi meglio**.

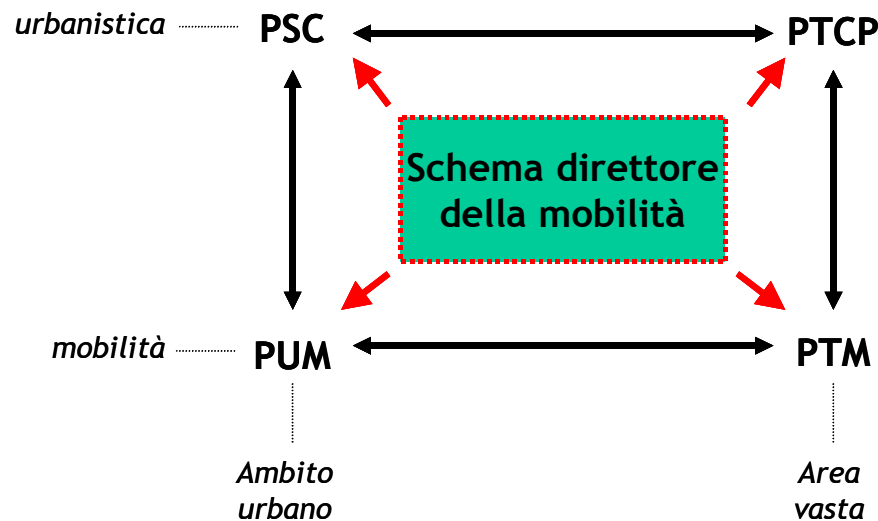
Per questo il Comune di Reggio Emilia, nel 2008, ha approvato un Piano della Mobilità (PUM) che ha l'obiettivo prioritario di realizzare una mobilità sostenibile sul piano ambientale e sociale.

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM 2008)

Il Piano della Mobilità del Comune di Reggio Emilia ha fissato le **linee strategiche** di gestione della mobilità, indicando i principali interventi infrastrutturali fino al 2015 (2020), con **tre obiettivi fondanti**:

- Diminuire l'impatto ambientale del sistema della mobilità aumentando la quota di mobilità su modalità sostenibili, come la bicicletta, il trasporto pubblico o l'uso condiviso dell'auto.
- Allontanare le auto dal centro della città, fluidificando gli itinerari più esterni e tangenziali e diminuendo la congestione.
- Migliorare la sicurezza del traffico in città, soprattutto negli spostamenti quotidiani casa-scuola, casa-lavoro e per pedoni, ciclisti e residenti.

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM 2008)



PROCESSO DI PIANIFICAZIONE INTEGRATO:

- Trasporti-territorio
- Su più scale territoriali

QUADRO CONOSCITIVO CONDIVISO

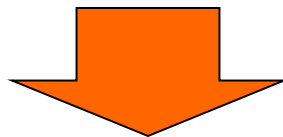
VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI

- Sul sistema della mobilità
- Sulla qualità dell'aria
- Sul sistema insediativo

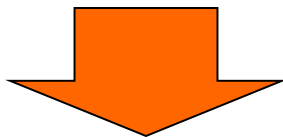
PUM 2008

la selezione degli indicatori e la valutazione dei risultati

Scarsità di risorse economiche, ambientali e di spazio non come elemento congiunturale ma di come elemento di riferimento di lungo periodo

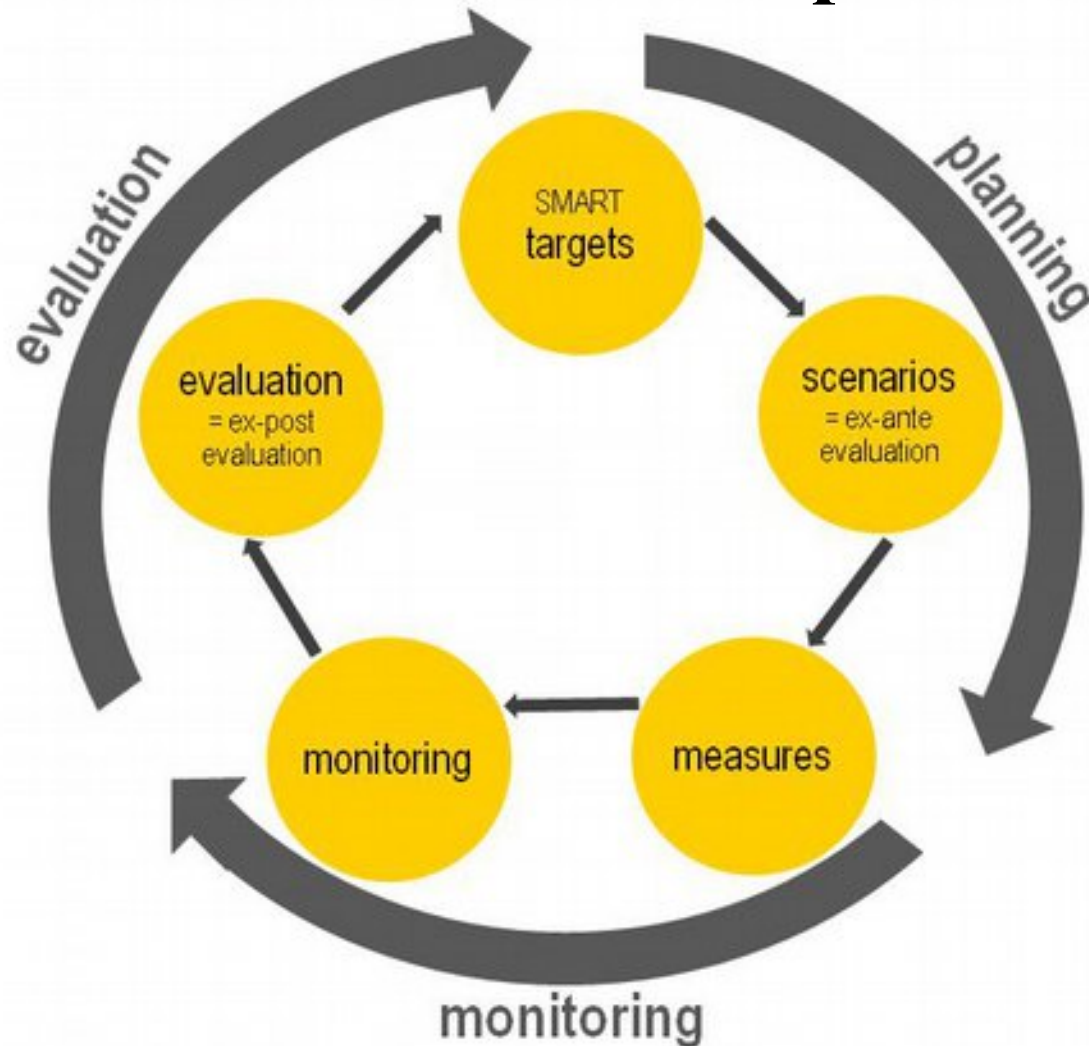


- Definire in modo chiaro gli obiettivi e gli INDICATORI relativi
- Individuare le strategie più efficaci
- Utilizzare il minimo delle risorse necessarie



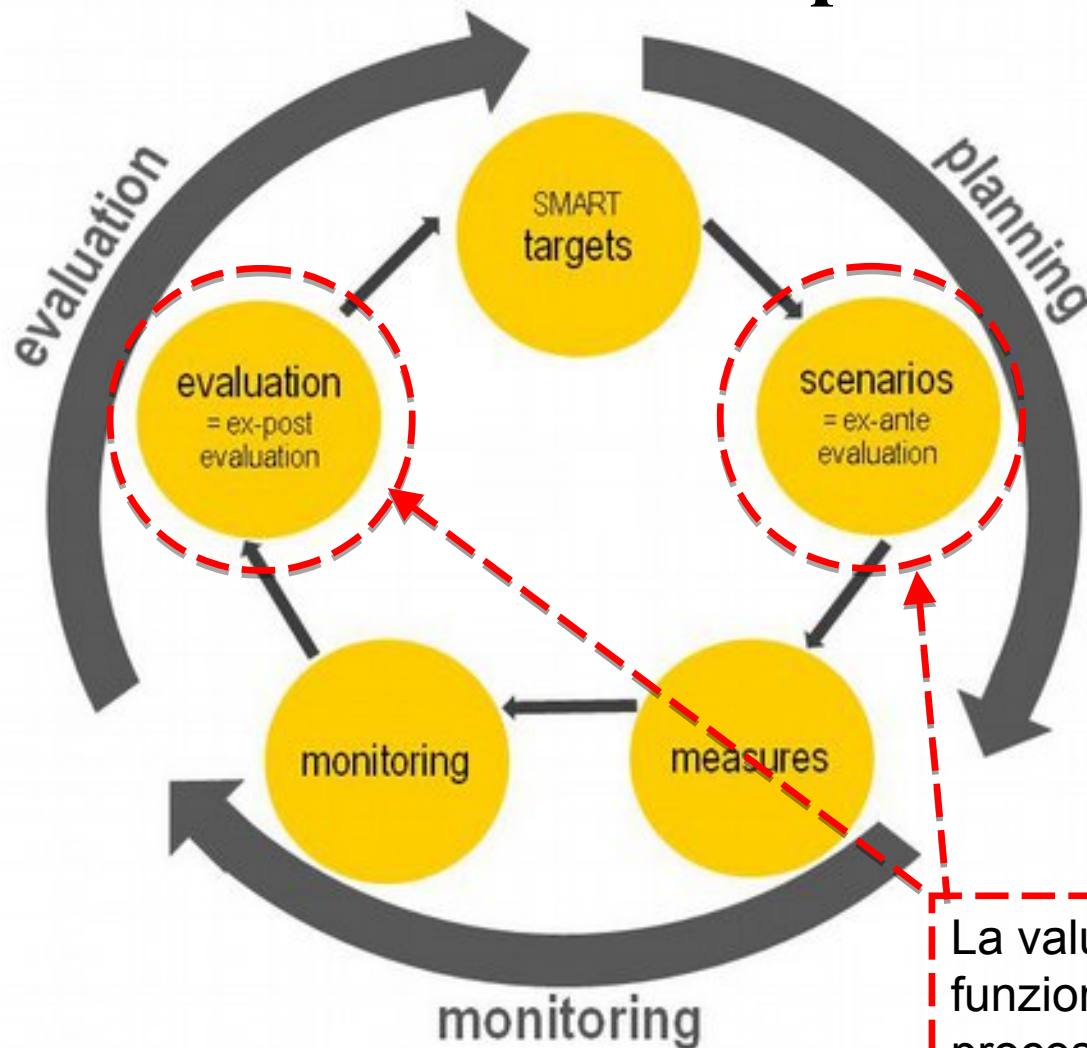
- valutazione ex ante delle scelte operate rispetto agli obiettivi di piano e all'uso delle risorse economiche disponibili
- La **valutazione** e il **monitoraggio** sono **parte integrante del processo progettuale e decisionale**

La valutazione come fase del processo di pianificazione e attuazione del piano di mobilità



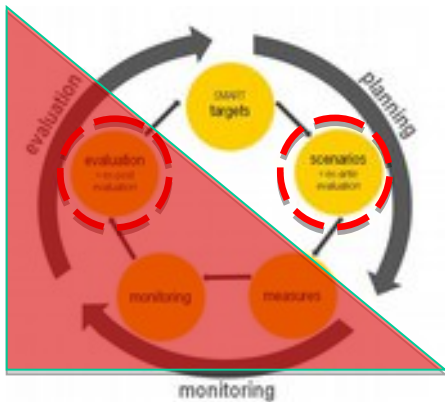
Fonte: SUMP CH4LLENGE project

La valutazione come fase del processo di pianificazione e attuazione del piano di mobilità

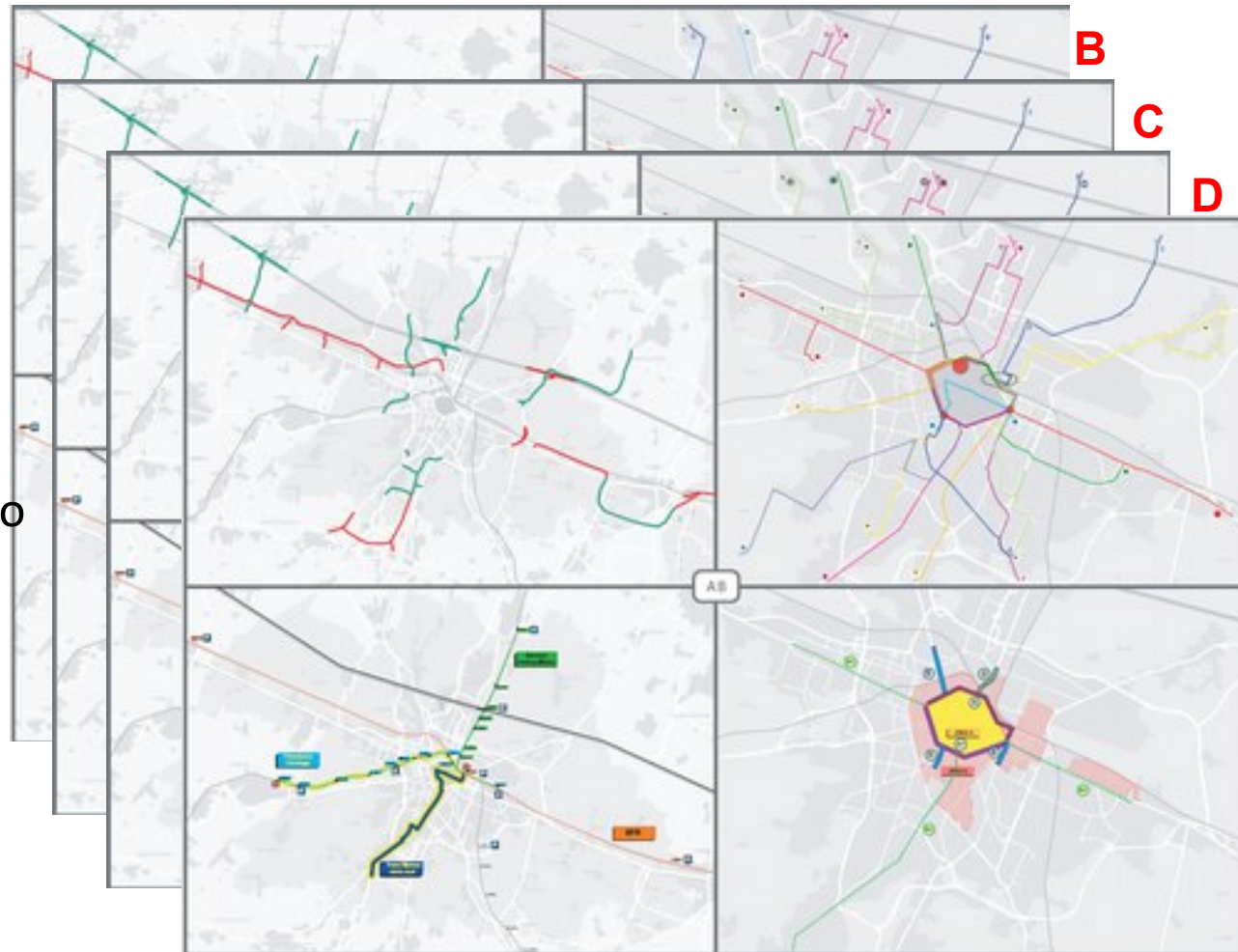


La valutazione è funzionale a definire un processo ciclico

La valutazione ex-ante



valutazione comparata di scenari A

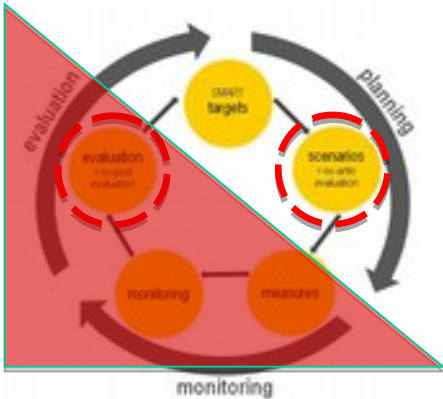


Valutazione ex-ante:

- individua le **strategie migliori** per il perseguimento degli **obiettivi**
- Quantifica i **risultati attesi**

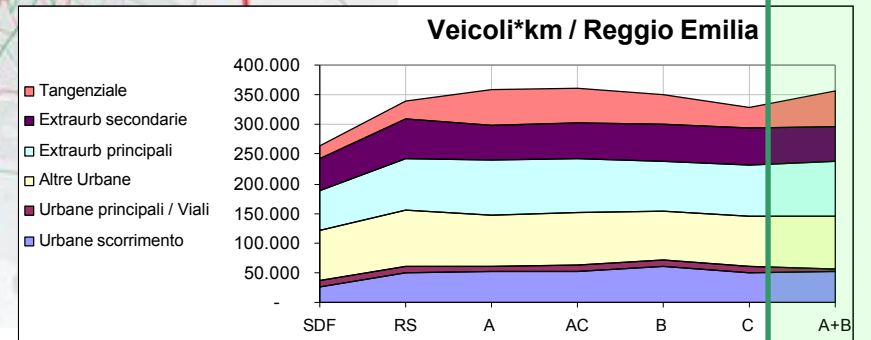
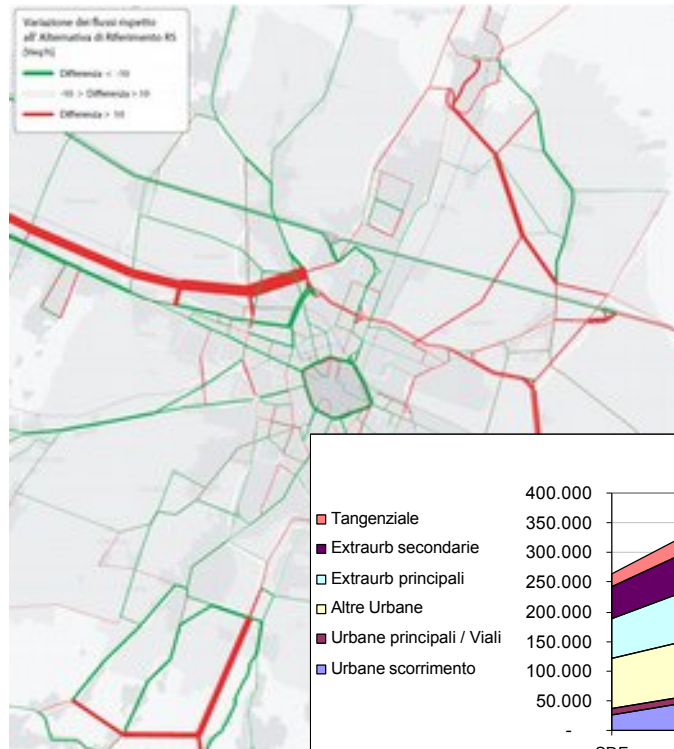
• **... è il piano!**

La valutazione ex-ante



Valutazione ex-ante:

- Si serve di strumenti specialistici (modelli)
- Consente di valutare il **grado di efficacia** di ciascun scenario
- Consente di condividere in modo **trasparente** le scelte del piano

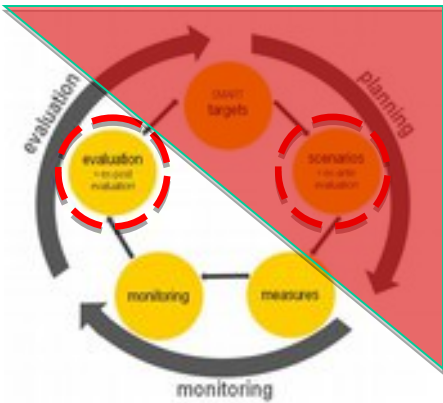


	Veicoli*km						
	SDF	RS	A	AC	B	C	A+B
Urbane scorrimento	26.043	49.750	51.317	51.290	60.217	50.139	51.365
Urbane principali / Viali	11.052	11.801	10.149	11.648	10.152	9.608	4.105
Altre Urbane	84.653	93.510	86.012	87.454	83.034	85.999	90.055
Extraurb principali	66.068	86.747	92.190	92.225	84.913	86.286	91.536
Extraurb secondarie	55.268	67.098	59.495	59.287	62.548	62.920	58.794
Tangenziale	21.082	30.726	59.858	59.535	48.356	34.158	59.935
Totale Reggio Emilia	264.167	339.632	359.021	361.440	349.219	329.109	355.790

Alternativa Anno	SDF 2005	RS 2015	A 2015	AC 2015	B 2015	C 2015	A+B 2015
------------------	----------	---------	--------	---------	--------	--------	----------

	Differenziale rispetto a RS 2015						
	SDF	RS	A	AC	B	C	A+B
Urbane scorrimento			3.2%	3.1%	21.0%	0.8%	3.2%
Urbane principali / Viali			-14.0%	-1.3%	-14.0%	-18.6%	-65.2%
Altre Urbane			-8.0%	-6.5%	-11.2%	-8.0%	-3.7%
Extraurb principali			6.3%	6.3%	-2.1%	-0.5%	5.5%
Extraurb secondarie			-11.3%	-11.6%	-6.8%	-6.2%	-12.4%
Tangenziale			94.8%	93.8%	57.4%	11.2%	95.1%
Totale Reggio Emilia			5.7%	6.4%	2.8%	-3.1%	4.8%

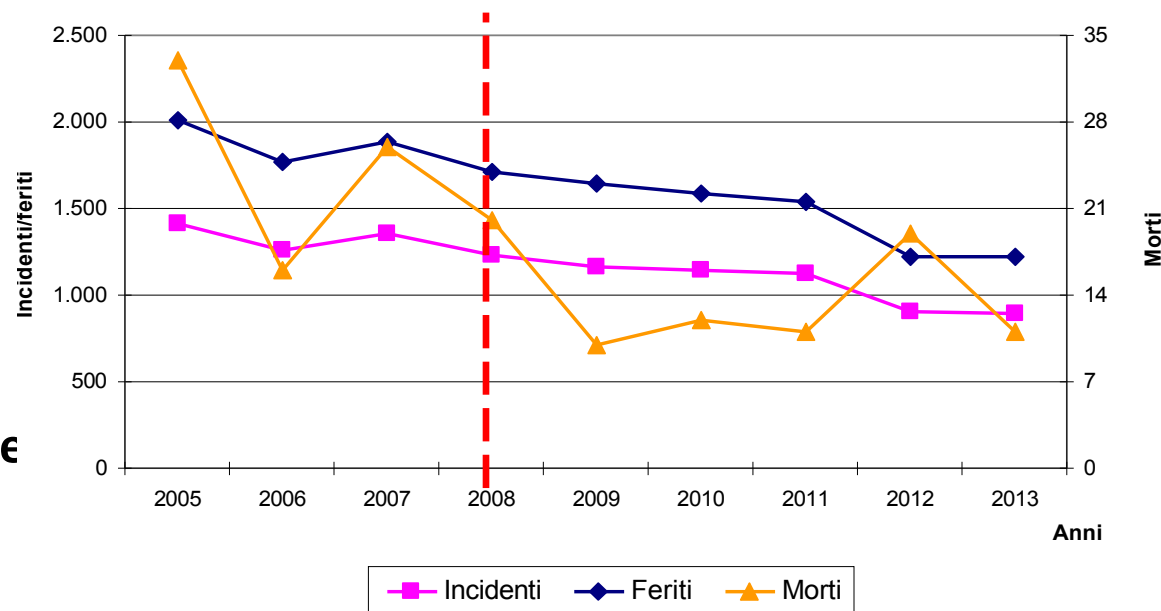
La valutazione ex-post



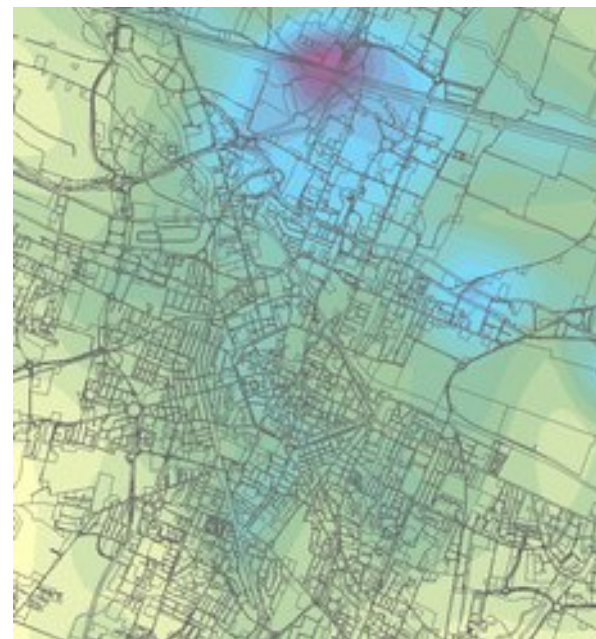
Valutazione ex-post:

- Misura il **grado di raggiungimento** degli obiettivi
- Restituisce in modo **trasparente** quanto attuato
- Consente di **rimodulare le strategie** e il **programma di attuazione**

Incidenti, feriti e morti a Reggio Emilia



Il Piano Urbano della Mobilità obiettivi e strategie



- ✓ *Diminuire i livelli di inquinamento dell'aria*
- ✓ *Diminuire i morti e feriti sulla strada*
- ✓ *Riequilibrare il riparto modale*
- ✓ *Diminuire il traffico privato nelle aree centrali della città*

Il Piano Urbano della Mobilità obiettivi e strategie

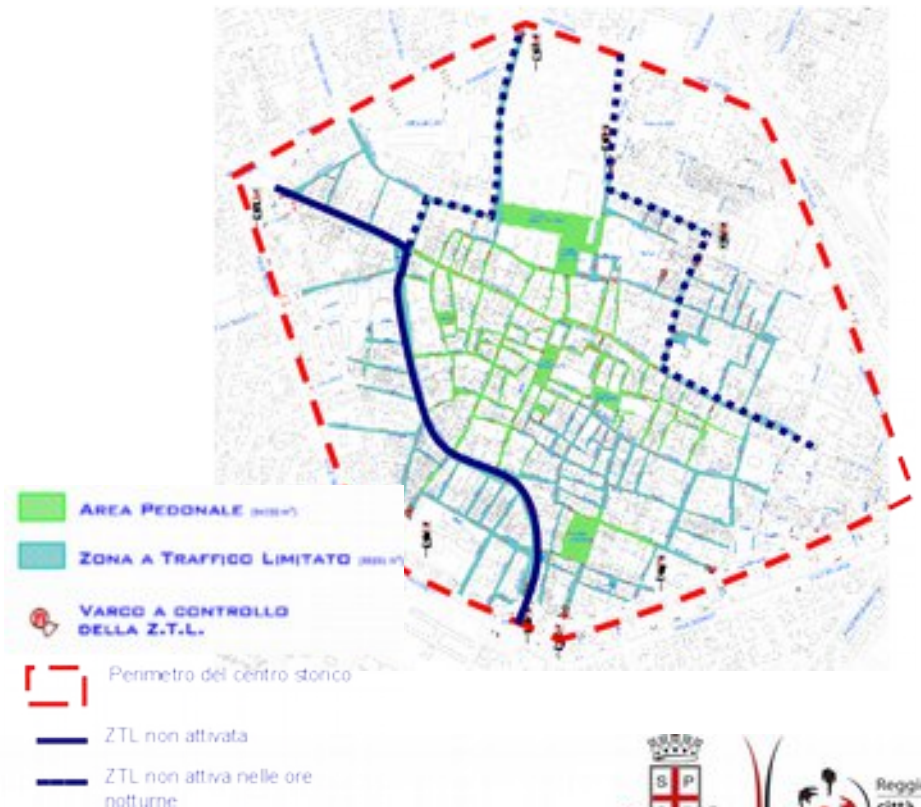


AB

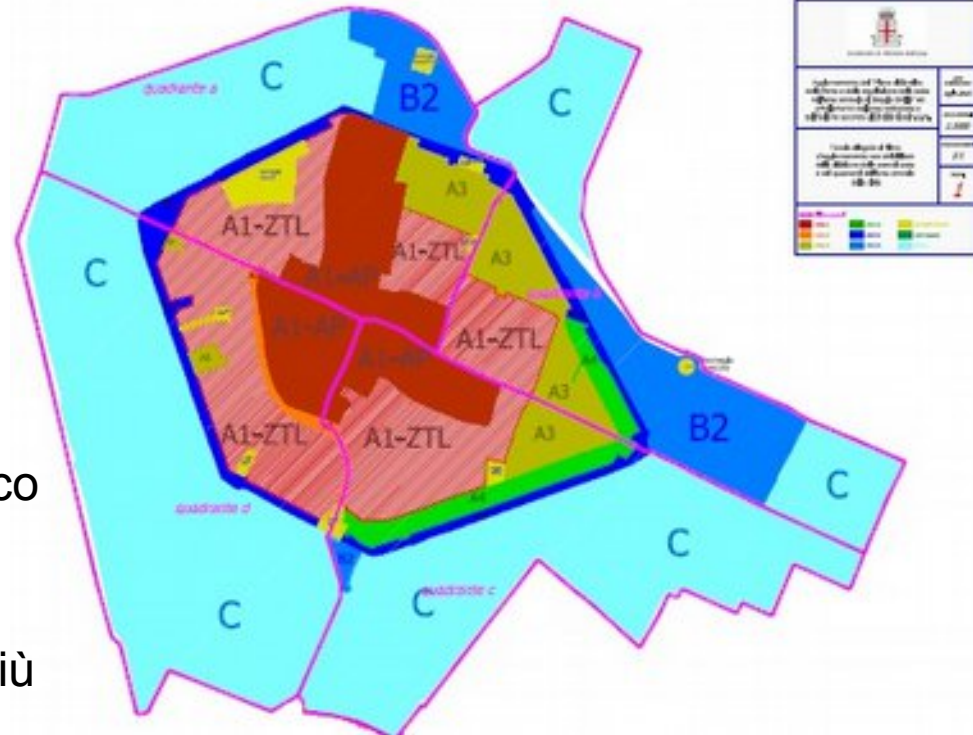
PUM 2008 - le azioni principali: il governo della sosta e l'accessibilità del centro storico

La prima misura realizzata all'interno del PUM è stata la regolazione dell'accesso e della sosta nel centro storico.

La ZTL e l'area Pedonale hanno avuto l'effetto di diminuire il numero di veicoli in circolazione nel centro storico, favorendone la sua frequentazione da parte dei cittadini all'interno delle **politiche di riqualificazione e rivitalizzazione**,



PUM 2008 - le azioni principali: il governo della sosta e l'accessibilità del centro storico



La gestione della sosta nel centro storico si è concentrata sui seguenti provvedimenti:

- Regolazione più “severa” nelle aree più centrali
- I residenti nella ZTL posso parcheggiare liberamente nei controviali
- Parcheggi a rotazione (verdi), destinati alla sosta breve

PUM 2008 - le azioni principali: moderazione del traffico e riqualificazione dello spazio urbano



- 990 Km di strade
 - di cui 569 all'intero dei centri abitati
 - di cui 90.6 km in zona 30 (16%)
- 172.833 residenti
 - di cui 161.936 nei centri abitati
 - di cui 43.200 in zona 30 (25%)

PUM 2008 - le azioni principali: moderazione del traffico e riqualificazione dello spazio urbano

progetto pilota: il quartiere Rosta – Pappagnocca diventa una Zona 30

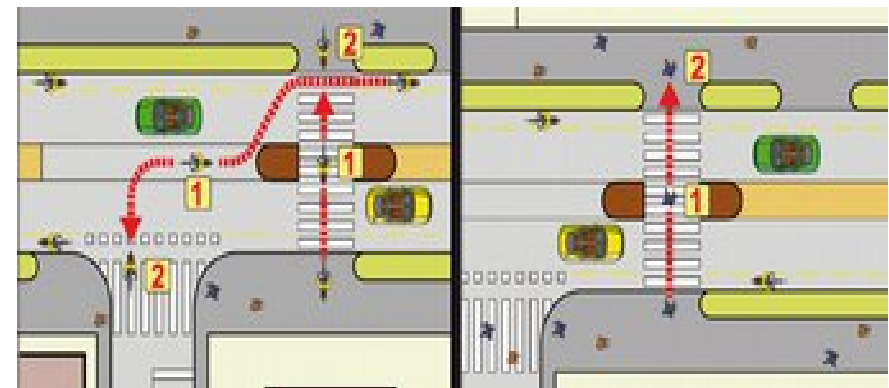
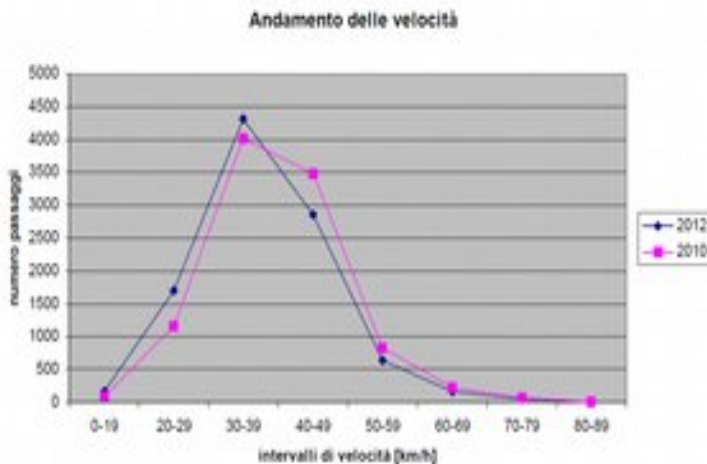


- Porta d'accesso Petrolini-Terr...
- Ridefinizione intersezione Togliatti-Partigiano
- Ridefinizione intersezione Medaglie d'Oro-De Gasperi
- Adeguamento generale segnaletica verticale sulle vie chiuse



PUM 2008 - le azioni principali: moderazione del traffico e riqualificazione dello spazio urbano

CREAZIONE DI UNA SICUREZZA DIFFUSA: via Emilia Ospizio



PUM 2008 - le azioni principali: il biciplan

**...realizzare una condizione
generalizzata “bike friendly”
nella città ...**

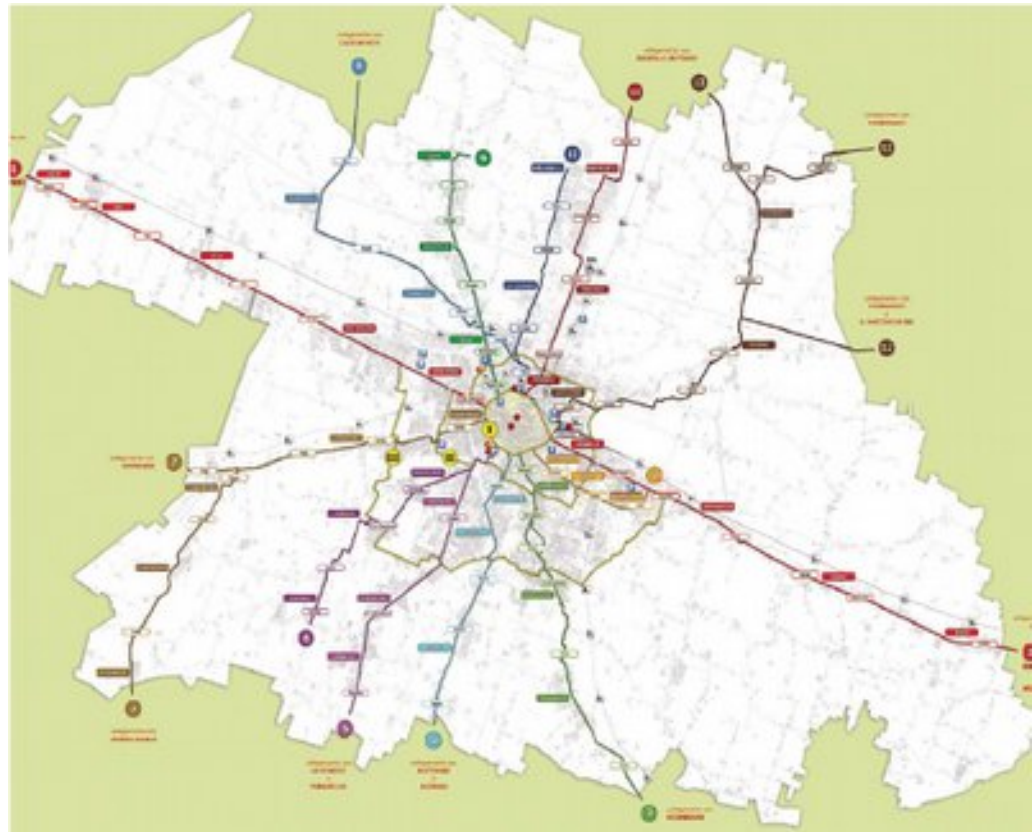
- realizzare infrastrutture e servizi per la ciclabilità
- Migliorare la sicurezza nell'area urbana per i ciclisti e i pedoni
- promuovere il cambiamento nei comportamenti e negli stili di vita



PUM 2008 - le azioni principali: il biciplan

La ciclabilità è una componente rilevante nella mobilità urbana:

- **12 ciclovie principali che connettono il centro e i principali poli**
alte prestazioni e percorsi diretti
- **Una rete secondaria diffusa**
moderazione del traffico
condivisione dello spazio stradale
riduzione generalizzata delle velocità a 30 Km/h
- **8 greenways**
fuori dell'area urbana
- **Servizi alla ciclabilità**
16 stazioni di bike sharing
4 punti di deposito e noleggio



PUM 2008 - le azioni principali: la mobilità casa-scuola

Nel 2009 è stato sottoscritto il “**Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola**”, con l’obiettivo di far convergere tutti gli attori interessati su una **strategia condivisa per la modifica dei comportamenti nei percorsi casa-scuola**.

Le linee d’azione del Manifesto:

- **Educazione:** creazione di una cultura diffusa della mobilità sostenibile
- **Promozione:** sensibilizzazione al rispetto delle regole di comportamento nelle aree circostanti scuole
- **Sicurezza:** elevare il livello di sicurezza dei principali percorsi casa – scuola
- **Servizi:** sviluppo del trasporto scolastico collettivo
- **Pianificazione:** sviluppo della città privilegiando la mobilità



PUM 2008 - le azioni principali: la mobilità elettrica

dal 2001 il Comune di Reggio Emilia decide di investire massicciamente nella promozione della mobilità elettrica in città convertendo le flotte pubbliche e creando una società di noleggio e gestione dei veicoli



15 anni dopo, Reggio Emilia, con circa 500 veicoli circolanti quotidianamente, è la città in Italia con il maggior numero di auto elettriche circolanti per abitante (circa 1/400ab.)

PUM 2008 - le azioni principali: la mobilità elettrica



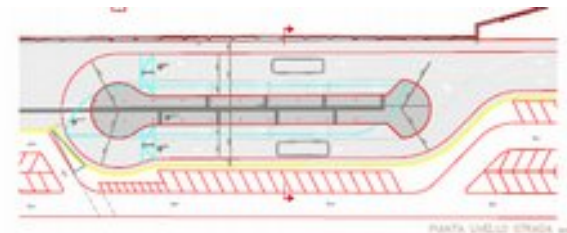
Adesione del Comune al programma “MiMuovo Elettrico”, promosso dalla Regione Emilia Romagna per:

- sviluppo infrastrutture e servizi per la mobilità elettrica
- posizionamento di colonnine di ricarica pubbliche nelle aree centrali
- interoperabilità e gestione coordinata



PUM 2008 - le azioni principali: il trasporto pubblico urbano

ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURE TRASPORTO PUBBLICO: la nuova fermata Zucchi



PUM 2008 - comunicare la mobilità

La definizione della campagna di comunicazione del PUM e dei prodotti/strumenti successivamente realizzati è basata sulla scelta di posizionare la comunicazione non tanto a livello di “prodotti” (diffondere i singoli provvedimenti del PUM) quanto di policy, con l’obiettivo di:

- Promuovere gli aspetti valoriali che sottendono alle scelte, al fine di supportare la crescita di una cultura della mobilità sostenibile, coerente con gli obiettivi della politica (dimensione valoriale)
- Coordinare tutta la comunicazione di prodotto in un arco temporale significativo (dimensione di sistema).
- Reiterare il messaggio valoriale (dimensione pedagogica)



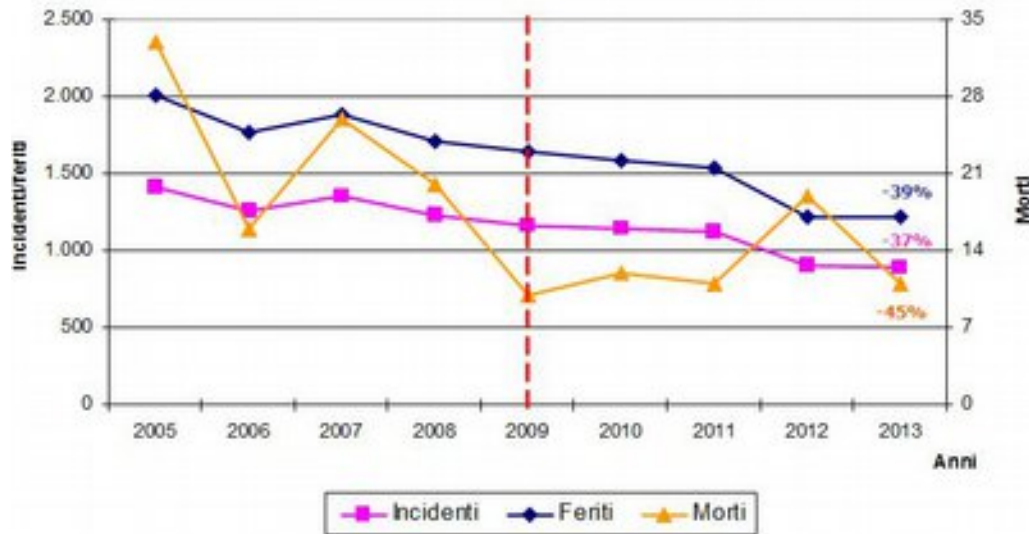
Come è cambiata la mobilità a Reggio Emilia 2008-2015: i principali indicatori

	2006	2011	2015
Piedi	10,4%	10,4%	10,5%
Bicicletta	14,2%	16,4%	23,1%
Auto+moto	68,4%	69%	58,1%
Bus+treno	6,9%	4,2%	8,3%

Bici: + 63%

Auto: - 18%

Incidenti, feriti e morti a Reggio Emilia



MODAL SPLIT 2006



■ Piedi
■ Bicicletta
■ Auto+Moto
■ Bus+Treno

MODAL SPLIT 2011



MODAL SPLIT 2015



■ Piedi
■ Bicicletta
■ Auto+Moto
■ Bus+Treno

Dai PUM ai PUMS: Il PUMS 2017

PUMS

Linee guida ELTIS 2013

Principali caratteristiche



- **approccio partecipativo** che coinvolga i cittadini e gli stakeholder dall'inizio e per tutto il processo di pianificazione
- **Obiettivi misurabili di sostenibilità** in termini: economici, di equità sociale e qualità ambientale
- **approccio integrato di pianificazione** che tiene conto delle politiche di settori diversi e dei livelli inter-istituzionali
- **rappresentazione esplicita dei costi del trasporto e dei suoi benefici**, tenendo conto dei più ampi costi e benefici sociali

Grazie per l'attenzione

Alessandro Meggiato
Comune di Reggio Emilia
alessandro.meggiato@municipio.re.it

<https://www.youtube.com/watch?v=6alGnNL4NFc&index=1&list=PL666>