



MASTEPLAN

TRASPORTO PUBBLICO

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA



INDICE

1. INTRODUZIONE	3
2. CONTESTO E OBIETTIVI DEL MASTERPLAN	3
2.0 Elementi generali di contesto.....	3
2.0.1 <i>Il contesto generale</i>	3
2.0.2 <i>Il contesto reggiano:</i>	4
2.1 Inquadramento ed obiettivi del Masterplan.....	5
2.2.1 <i>L'orizzonte temporale degli interventi</i>	6
2.2 Le fasi e le attività di progetto.....	7
3. MAPPATURA DELLO STATO DELL'ARTE INFORMATIVO	8
3.1 Nota Metodologica	8
3.1.1 <i>Offerta</i>	9
3.1.2 <i>Domanda</i>	9
3.1.3 <i>Progettazione</i>	9
3.1.4 <i>Aspetti sociodemografici</i>	9
3.1.5 <i>Aspetti normativi</i>	9
4. ANALISI DEI DOCUMENTI PROGRAMMATICI VIGENTI	9
4.1 Patto TPL:.....	10
4.2 PRIT – Piano Regionale Integrato dei Trasporti	10
4.3 PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile	11
4.4 PAIR.....	11
5. PROCESSO DI ASCOLTO DELLE ESIGENZE DEL TERRITORIO	13
5.1 Sintesi dei desiderata ed analisi delle criticità e delle esigenze emerse.....	13
5.1.1 <i>Mobilità scolastica</i>	14
5.1.2 <i>Mobilità lavorativa</i>	16
5.1.3 <i>Mobilità ospedaliera</i>	16
5.1.4 <i>Mobilità non sistematica</i>	17
5.1.5 <i>Trasporto Pubblico Locale su gomma</i>	18
5.1.6 <i>Trasporto Pubblico Locale ferroviario</i>	19
5.1.7 <i>Collegamenti ciclabili</i>	20
5.1.8 <i>Coordinamento con altre province</i>	20
5.1.9 <i>Viabilità privata</i>	21
6. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO.	22
6.1 Nota metodologica.....	23
6.3 Macro-obiettivo: Riduzione dei costi esterni della mobilità	25
6.3.1 <i>Congestione</i>	25
6.3.2 <i>Inquinamento</i>	27
6.3.3 <i>Incidentalità e sicurezza</i>	29
6.3.4 <i>Rumore e vibrazione</i>	29
6.3.5 <i>Uso del suolo pubblico</i>	30

6.4 Macro-obiettivo: Supportare il miglioramento dell'attrattività del territorio	31
6.4.1 <i>Miglioramento dell'interconnessione interprovinciale e interregionale</i>	31
6.4.3 <i>Migliorare la qualità della vita dei cittadini</i>	32
6.4.4 <i>Attivare un processo strutturato di ascolto del territorio</i>	33
6.5 Il processo di attuazione del Masterplan e i prossimi passi	34
6.7 La gestione del cambiamento.....	34

1. INTRODUZIONE

Il presente documento rientra nel progetto “Servizio di redazione del Masterplan del servizio di trasporto pubblico della provincia di Reggio Emilia” affidato a TeMA S.r.l. dall’Agenzia Mobilità S.r.l. di Reggio Emilia.

Il Masterplan, documento di sintesi e raccolta delle scelte strategiche in tema di trasporto pubblico locale, da utilizzare per la predisposizione del Piano di Bacino, ha la **finalità di coordinare gli obiettivi di miglioramento e le linee guida di sviluppo della mobilità provinciale.**

Per l’individuazione delle scelte strategiche è stato avviato un processo partecipativo di ascolto del territorio (con incontri che hanno visto la partecipazione degli amministratori locali e provinciali) ed è stato delineato e articolato un sistema di macro-obiettivi che tenesse conto dell’attività di analisi del contesto reggiano e delle sue esigenze e criticità specifiche.

Le attività propedeutiche alla redazione del Masterplan sono state:

- **La ricognizione delle basi informative** presenti presso gli archivi di Agenzia Mobilità S.r.l., degli Enti Locali soci e di eventuali Enti pubblici territorialmente competenti.
- **L’individuazione delle basi informative mancanti o da integrare**, necessarie per la costruzione del corredo di informazioni utili alla predisposizione del Piano di Bacino, nonché alla predisposizione della documentazione di gara per l’affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del bacino di Reggio Emilia.
- **La raccolta dei desiderata** delle Unioni dei Comuni, del Comune di Reggio Emilia e della Provincia di Reggio Emilia, attraverso incontri in presenza con i rappresentanti politici e gli amministratori del territorio.
- **L’individuazione delle scelte strategiche** afferenti alla riorganizzazione del sistema di TPL, anche attraverso schemi e linee guida da fornire agli Enti Locali territorialmente competenti e coinvolti.

2. CONTESTO E OBIETTIVI DEL MASTERPLAN

2.0 Elementi generali di contesto

2.0.1 Il contesto generale

Negli ultimi anni si è assistito ad un progressivo cambiamento delle logiche tradizionalmente vigenti nel campo del trasporto pubblico e della mobilità in generale. In questa fase storica, infatti, diversi fattori rendono particolarmente necessario ripensare la pianificazione, in modo da adeguare il sistema della mobilità alle mutate condizioni. Tra questi i principali sono:

- **la crisi pandemica e le conseguenti modifiche alle esigenze di mobilità e riduzione delle risorse economiche:** sono mutate infatti le preferenze di scelta modale dettate dall’insorgere della crisi pandemica, che, non solo ha causato immediati effetti nel periodo caratterizzato da maggiori restrizioni e virulenza del contagio (con riduzioni della domanda fino al 90% in alcuni casi), ma ha anche lasciato una “coda” di diffidenza e/o di scelte di possesso del mezzo privato che ha portato numerosi individui a prediligere soluzioni di mobilità individuali rispetto all’utilizzo del trasporto collettivo e, in altri casi, a ridurre al minimo i propri spostamenti ricorrendo per esempio al lavoro da remoto; in aggiunta alcune delle scelte degli utenti, pur essendo ricadute su mezzi sostenibili, in particolare per effettuare spostamenti dell’ultimo miglio, si scontrano con la scarsa capacità di integrazione con i servizi tradizionali (ad esempio tramite posteggi di interscambio dedicati). L’impatto del fenomeno si è registrato anche sotto il profilo della situazione economica, che nel caso specifico dei servizi di trasporto di massa, si è tradotta in minori ricavi da traffico: ciò è divenuto così uno dei *driver* fondamentali nella necessità di revisione della rete di trasporto. Per comprendere al meglio il fenomeno è inoltre necessario tenere in considerazione il fatto che l’evento pandemico ha contribuito in maniera significativa ad accelerare il fenomeno, già in atto prima dell’insorgere dell’emergenza sanitaria, di ricerca di maggiore flessibilità nei servizi di trasporto collettivo da parte dell’utenza.

- **le nuove possibilità abilitate dall'innovazione tecnologica:** esse permettono, non solo di ridurre le esigenze dei propri spostamenti, ma anche di attivare servizi alternativi a quelli tradizionali, come i servizi legati alla mobilità condivisa (esistenti da tempo ma più accessibili che mai grazie alla diffusione delle applicazioni per i dispositivi mobili), e i servizi flessibili e a chiamata. L'introduzione di servizi di trasporto pubblico alternativo a quelli tradizionali permette anche di poter affrontare un ulteriore elemento caratterizzante del nuovo contesto di riferimento: la costante riduzione delle risorse dedicate al TPL, congiunta alla riduzione dei ricavi rende necessaria una razionalizzazione del servizio, limitando l'erogazione di corse "a vuoto" soprattutto in aree a domanda debole.
- **la crisi energetica e l'aumento dei costi dell'energia:** tali fenomeni si ripercuotono sia sui sistemi di trasporto pubblico, sia sulla mobilità privata, con impatti economici derivanti dall'aumento del costo delle materie prime necessarie a produrre i carburanti impiegati nei tradizionali motori endotermici, che costituiscono la quota prevalente del parco circolante.
- **gli ambiziosi obiettivi di contenimento delle emissioni:** sempre maggiore è l'attenzione dei legislatori e dell'opinione pubblica verso soluzioni che permettano di ridurre gli impatti ambientali, in particolar modo delle emissioni, dei mezzi di trasporto. Questo fenomeno rende necessario favorire il decrescere del ricorso alla mobilità privata (sotto forma di utilizzo dell'automobile, qualora non ad alimentazione elettrica) e incentivare l'elettrificazione dei mezzi del TPL e l'aumento della quota modale del trasporto pubblico sul totale degli spostamenti.
- **la crescente sensibilità verso il tema del miglioramento della qualità della vita, in particolare nei contesti urbani:** Al contenimento delle esternalità negative della mobilità si lega inoltre la crescente attenzione al miglioramento della qualità della vita nei contesti urbani, che sempre più devono risultare accessibili, a misura di mobilità dolce, meno inquinati e rumorosi. Circa l'80% degli spazi aperti delle città sono costituiti infatti da strade, la cui funzione prevalente è quella di servire le autovetture, a scapito di aree che potrebbero essere utilizzate per esercizi commerciali, per la socialità e per le attività delle persone. Il dato legato alla scarsa efficienza dell'uso del suolo pubblico appare ancora più significativo se rapportato all'utilizzo medio del mezzo privato: un'automobile impiega circa il 92%, in media, del suo arco di vita utile inutilizzata, e, quando viene impiegata, ciò avviene per spostamenti brevi (il 60% di essi è inferiore ai 5km e per gli spostamenti strettamente urbani il dato si riduce a <3km).
- **le ingenti somme che saranno investite per lo sviluppo infrastrutturale:** Il contesto storico-politico attuale presenta infine una ulteriore opportunità, legata alle ingenti somme destinate allo sviluppo infrastrutturale, provenienti dai fondi europei, in particolare quelli legati al progetto del *Recovery Fund*.

2.0.2 Il contesto reggiano:

Al contesto attuale della mobilità a livello macroscopico si affianca quello locale dell'area reggiana.

Questo ultimo presenta caratteristiche simili a quelle del panorama "globale" ma caratterizzate da specificità territoriali. Esse sono:

- **Nascita e crescita di poli di attrazione alternativi a quelli tradizionalmente incentrati sul Comune Capoluogo:** si è assistito ad una progressiva decentralizzazione, che ha portato alcuni dei servizi, in precedenza esclusivamente situati a Reggio Emilia, ad essere maggiormente dislocati sul territorio o nelle zone periferiche della città. Se questo da un lato ha reso meno dipendenti dalla mobilità verso il centro diverse categorie di utenti (scolastici, ospedalieri e in parte lavorativi, con la crescita di nuovi poli industriali), dall'altro ha evidenziato la necessità di potenziare i collegamenti verso questi nuovi punti di attrazione, che non sono, per loro natura caratterizzati da flussi costanti di domanda: questi infatti subiscono variazioni dovute (i) alle dinamiche demografiche, che portano alcune aree rurali ad essere gradualmente ripopolate (per esempio da residenti di recente immigrazione, spesso non dotati di un mezzo privato); (ii) alle dinamiche di iscrizione degli studenti, che cambiano anche con scostamenti significativi tra un istituto e l'altro di anno in anno; (iii) al processo di specializzazione

dei poli ospedalieri, con una frammentazione sul territorio delle singole prestazioni sanitarie erogate, con la conseguente difficoltà nel soddisfare la domanda con un servizio di linea tradizionale.

- **Servizio del TPL non sufficientemente competitivo/attrattivo rispetto al mezzo privato:** la frequentazione del TPL è in molti casi costituita prevalentemente da studenti o persone che per motivi anagrafici o economici non possono ricorrere ad un mezzo privato. Coloro che dispongono dell'alternativa optano, nella maggioranza dei casi, per altre modalità di trasporto, con una scelta che ricade spesso sull'automobile. L'affollamento dei mezzi da parte dell'utenza studentesca nelle ore di punta, la poca flessibilità del servizio nel rispondere ad esigenze di mobilità non sistematiche e la velocità commerciale limitata, non rendono ancora sufficientemente attrattivo il servizio del TPL per chi attualmente si sposta con i mezzi privati.
- **Riduzione delle risorse economiche:** la condizione di riduzione delle risorse da dedicare ai servizi di TPL è un fenomeno che interessa anche il bacino reggiano: questo pone vincoli stringenti al potenziamento del servizio di linea e alla sua programmazione, che si manifesta sotto forma di una oculata distribuzione dell'erogazione dei km/anno disponibili.
- **Limitata integrazione tra le varie modalità di trasporto, gomma, auto, ferro e dolce:** Il territorio della provincia di Reggio Emilia è interessato dalla presenza di più servizi e infrastrutture che favoriscono le diverse modalità di trasporto: sono infatti presenti percorsi ciclabili ed una rete ferroviaria (interessata da recenti interventi di elettrificazione e dall'apertura della stazione dell'AV Mediopadana). Tuttavia, la limitata di integrazione tra le diverse modalità rende poco attrattivo e funzionale l'effettiva integrazione di queste modalità.
- **Congestione da traffico:** in particolare lungo le direttrici di accesso alla città di Reggio Emilia, vi sono lunghi tempi di percorrenza in quanto queste risultano spesso congestionate, con conseguenze negative su tutto il sistema della viabilità. Il problema della congestione da traffico, in particolare di mezzi pesanti, si presenta anche all'interno dei centri abitati maggiormente interessati dalla presenza di poli industriali.
- **Aree extraurbane non servite in maniera funzionale dal TPL:** l'utenza delle aree extraurbane è in molti casi costretta a ricorrere al mezzo privato, o talvolta, come nel caso delle persone più anziane, ad associazioni di volontariato, per soddisfare le proprie esigenze di mobilità. Questo problema è presente sia per quanto riguarda i collegamenti intra comunali sia quelli intercomunali. Il TPL di linea infatti, seppur presente, non riesce a fare fronte, per via della rigidità del servizio erogato, alle esigenze di spostamento espresse da questi territori. Il problema è riconducibile alla diffusione territoriale, all'alta densità abitativa del territorio provinciale e alla presenza di numerosi poli attrattori dislocati nell'area: ciò rende infatti insostenibile la creazione di un servizio di linea capillare in grado di soddisfare tutte le linee di desiderio e addurre tali flussi alle linee di forza. È quindi necessario introdurre alcune soluzioni complementari: l'introduzione di servizi a chiamata ed il potenziamento dell'offerta dei sistemi di interscambio e integrazione modale e della mobilità ciclabile. Solo tramite queste azioni è infatti possibile garantire l'effettiva accessibilità al TPL dell'utenza.

Questo mutato contesto presenta quindi l'insorgere di nuovi problemi ed esigenze, e conseguentemente opportunità, che è necessario cogliere tramite una pianificazione che tenga conto di diversi strumenti a disposizione nella progettazione dei servizi. Ciò assume particolare rilevanza per quanto riguarda la condizione del mantenimento costante e talvolta di riduzione delle risorse da dedicare alla produzione chilometrica dei servizi di TPL: da un lato vi sono infatti maggiori vincoli alla possibilità di un aumento generalizzato del livello del servizio, ma dall'altro sono presenti opportunità da cogliere per sfruttare il fenomeno e perseguire una maggiore razionalizzazione ed efficientamento del servizio stesso.

La situazione attuale appare quindi propizia per introdurre elementi di discontinuità ed innovazione all'interno delle reti di trasporto, attraverso la revisione e la ricalibrazione della pianificazione alla luce della realizzazione di infrastrutture e investimenti.

2.1 Inquadramento ed obiettivi del Masterplan

All'interno di questo contesto si colloca quindi l'opportunità di redigere un "Masterplan", strumento attraverso il quale è possibile definire gli obiettivi di miglioramento, le linee guida e le macro-strategie di lungo periodo per l'ambito provinciale attraverso la

pianificazione integrata degli interventi nei singoli comuni dell'area. Il Masterplan si pone l'intento di superare la divisione tra gli ambiti di intervento e quelle territoriali/amministrative, applicando al contesto provinciale ed extraurbano i principi alla base dei PUMS, per delineare strategie e linee guida di area "vasta", che prendano in considerazione le esigenze e le caratteristiche di tutto il territorio, e fornire risposte e soluzioni ai problemi di tutto il sistema della mobilità provinciale.

A tal fine è stato condotto un **ampio processo di ascolto e partecipazione territoriale**: l'attività ha visto il coinvolgimento di tutte le amministrazioni della provincia: le Unioni di Comuni, il Comune Capoluogo e l'Amministrazione Provinciale. Il processo partecipativo si è articolato nelle seguenti fasi:

- Analisi delle esigenze del territorio e dei possibili scenari di sviluppo della mobilità.
- Definizione degli obiettivi.
- Assunzione delle scelte strategiche risultanti.

La redazione del Masterplan risponde all'esigenza di migliorare la qualità generale dei servizi di trasporto e di aumentare la capacità del sistema di rispondere al mutamento della domanda di mobilità, così da progettare e sviluppare in modo organico la pianificazione strategica del bacino reggiano in modo da coordinare gli interventi e le azioni verso obiettivi comuni. Ciò è perseguito attraverso **la redazione degli obiettivi**, la cui definizione sarà (i) propedeutica alla futura definizione delle azioni più opportune per il raggiungimento degli stessi e (ii) funzionale alla predisposizione del Piano di Bacino.

Per realizzare appieno l'obiettivo di indirizzo generale del piano, sarà necessario quindi compiere delle scelte radicali, che siano:

- **Visionarie ed ambiziose**: per traguardare un miglioramento significativo.
- **Condivise**: solo il coordinamento tra gli Enti Soci consentirà di beneficiare dell'«effetto rete» dato dalla sinergica messa a sistema dei singoli interventi.
- **Consapevoli**: le scelte definite nell'ambito del Masterplan richiederanno impegno da parte degli Enti Soci e piena consapevolezza delle azioni e dell'impegno necessari per il raggiungimento degli obiettivi condivisi.
- **Organiche e sequenziali**: perché tutte le scelte di sistema sono interconnesse ed interdipendenti.
- **Pragmatiche**: in particolare quelle associate alle scelte di breve-medio periodo.

Il Masterplan, analogamente a quanto accade a livello urbano con i PUMS, dovrà essere **monitorato** per verificare il raggiungimento o meno degli obiettivi prefissati, e poter attuare correzioni e implementare successive linee di intervento ulteriori in un processo iterativo volto alla costante evoluzione delle strategie.

2.2.1 L'orizzonte temporale degli interventi

Nel Masterplan assume valenza fondamentale l'orizzonte temporale per la definizione delle azioni e degli obiettivi: quelli di breve periodo vanno infatti distinti da quelli di medio-lungo termine.

Nello specifico, la scelta del modello e l'affidamento dei servizi (Piano di Bacino) hanno un orizzonte temporale di **breve periodo** (3 anni), in quanto sviluppato ad "infrastrutture vigenti"; **tale programmazione è pertanto prioritariamente finalizzata a individuare i servizi da affidare nel 2027** e, quindi, deve essere pragmatica e rispondere alle seguenti esigenze:

- Valutare il **livello di efficacia (ed efficienza)** dell'attuale servizio di TPL (analisi della domanda e dell'attuale offerta di servizi di TPL ed individuazione dei punti di forza e debolezza dell'attuale modello di servizio)
- Individuare le **modifiche alla rete e al servizio** (strutturazione gerarchica dell'offerta, organizzazione nodi di interscambio, razionalizzazione delle linee)
- Valutare la **sostenibilità economico-finanziaria** dei servizi da affidare (risorse trasferite + ricavi tariffari standard = costo standard servizio + margine di profitto)

Avranno, invece, un impatto sul territorio nel **medio-lungo periodo** (verosimilmente non prima di 5/10 anni) gli interventi legati all'evoluzione infrastrutturale (Tram, Tram-Treno, valorizzazione delle ferrovie locali, etc.), fondamentali per l'evoluzione del sistema e per il raggiungimento degli obiettivi del PUMS. In questo caso, la programmazione integrata dei servizi sarà sviluppata **solo in prossimità di tali eventi**, fatta eccezione per le **evoluzioni infrastrutturali e/o di servizio di breve termine** che hanno (o potrebbero avere) impatto sulla programmazione del TPL da affidare nel 2027.

Le aree di adozione degli indirizzi del Masterplan riguardano vari ambiti di interventi: la rappresentazione della mobilità del bacino di Reggio Emilia tra dieci anni potrà, infatti, comprendere alcuni **importanti sviluppi sia tecnologici sia infrastrutturali**, quali, ad esempio:

- Potenziamento rete ferroviaria e sviluppo infrastruttura tranviaria.
- Potenziamento della rete di servizi di TPL automobilistico per i collegamenti di forza non coperti dalla rete ferrotranviaria e per i collegamenti di adduzione.
- Sviluppo di sistemi flessibili e la loro integrazione con il TPL.
- Sviluppo dei sistemi di *sharing*.
- Sviluppo di una piattaforma MAAS.
- Sviluppo della mobilità dolce.

Tutte le evoluzioni infrastrutturali dovranno essere quindi recepite nel futuro contratto di servizio e "abilitate" tramite la regolazione contrattuale e devono, inoltre, essere analizzate in dettaglio per valutare le azioni di supporto, i tempi e gli impatti su domanda/offerta di mobilità.

2.2 Le fasi e le attività di progetto

L'ordinamento temporale delle varie fasi svolte nell'ambito dell'attività del progetto del Masterplan è così sintetizzato:

- I. Mappatura dello stato dell'arte informativo.
- II. Analisi dei documenti programmatici vigenti.
- III. Processo di ascolto delle esigenze del territorio.
- IV. Definizione degli obiettivi di miglioramento

Di seguito vengono illustrate sinteticamente le componenti e le caratteristiche di ciascuna fase del progetto.

I: Mappatura dello stato dell'arte informativo: l'attività è stata caratterizzata dall'analisi delle basi informative esistenti per individuare quali informazioni occorre integrare o aggiornare per costituire il quadro informativo completo della mobilità territoriale. Oggetto dell'analisi sono i modi e i tempi di utilizzo degli attuali servizi di trasporto collettivo (domanda soddisfatta gomma/ferro), le esigenze di mobilità del territorio (Origine/Destinazione urbana/provinciale) e le caratteristiche qualitative e quantitative dei servizi di trasporto presenti sul territorio (gomma, ferro, mobilità condivisa).

II. Analisi dei documenti programmatici vigenti:

L'analisi dei documenti programmatici vigenti ha costituito un necessario passaggio per prendere atto e recepire le linee strategiche, le prescrizioni e gli interventi contenuti nei principali documenti di pianificazione territoriale e della mobilità d'area relativa alla Provincia di Reggio Emilia.

I documenti oggetto dell'analisi sono stati:

- Patto per il TPL
- PRIT - Piano Regionale Integrato dei Trasporti
- PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

- PAIR - Piano Aria Integrato Regionale

III: Processo di ascolto delle esigenze del territorio

Il processo partecipato si è articolato tramite incontri in presenza con gli amministratori politici del reggiano (Comuni e Provincia) per raccogliere ed ordinare le caratteristiche, le esigenze ed i desiderata del territorio. Nel corso degli incontri sono stati affrontati i principali temi riguardanti la mobilità scolastica, lavorativa ed ospedaliera, il TPL, le connessioni ferroviarie e la viabilità. Il percorso di confronto ha permesso così di delineare un quadro generale della mobilità provinciale e un quadro specifico per ciascuna delle Unioni dei Comuni.

IV. Definizione degli obiettivi di miglioramento

La definizione degli obiettivi e la loro articolazione ha seguito un approccio volto a orientare la pianificazione strategica verso criteri di **sostenibilità**, adattandone la formulazione al contesto globale e provinciale. Gli obiettivi sono stati differenziati in due macrocategorie “Ridurre i costi esterni della mobilità” e “Supportare il miglioramento dell’attrattività del territorio”, a ciascuna delle quali seguono obiettivi sempre più dettagliati per limitare le esternalità negative legate alla mobilità e migliorare l’integrazione ed i benefici derivanti dal ripensamento della rete di trasporto provinciale. Infine, sono state redatte alcune linee propedeutiche al monitoraggio degli obiettivi, al futuro processo iterativo di revisione e ricalibrazione degli interventi e per la gestione del cambiamento da essi derivante.

3. MAPPATURA DELLO STATO DELL’ARTE INFORMATIVO

L’obiettivo della mappatura delle informazioni circa il quadro informativo relativo alla mobilità territoriale ha avuto la finalità di individuare i dati disponibili e, qualora mancanti o incompleti, di indicare le necessarie azioni volte al loro reperimento e/o integrazione. I dati raccolti sono inoltre stati archiviati in un’unica piattaforma “**cloud**” così da raccogliere e ordinare la base informativa in un unico portale, rendendone più agevole la successiva consultazione, integrazione e monitoraggio. I dati sono stati archiviati secondo la seguente articolazione:

- Offerta.
- Domanda.
- Progettazione.
- Aspetti Socio-Economici.
- Aspetti Normativi.

3.1 Nota Metodologica

L’analisi della base dati informativa ha preso in considerazione vari elementi per ciascun dato, per i quali è stato valutato il grado di disponibilità dell’informazione, secondo i seguenti quattro livelli: Insufficiente o mancante; Da elaborare; Da completare e da elaborare; Completo.

La rilevazione delle informazioni mancanti si è svolta tramite la mappatura dei dati disponibili, e nei casi di mancanze nella base informativa sono state indicate le necessarie misure integrative, così da poter ricostruire un quadro informativo completo relativo allo stato dell’arte.

Per ogni singolo file/argomento è stata redatta **una scheda dei dati** dove vengono riepilogate:

- Ambito del dato (TPL ferro/gomma; traffico; *park* e sosta; bici e *sharing mobility* etc).
- Riferimento temporale del dato (anno/stagionalità etc.).
- Riferimento territoriale (dato riferito a intero Ambito Reggiano o solo extraurbano o solo urbano etc.).
- Chiavi univoche di connessione con altre tabelle/fonti.

- Completezza del *database*: Campi esistenti, campi mancanti ma elaborabili, campi mancanti e non ricavabili con gli elementi resi disponibili).
- Completezza del dato.
- Qualità del dato fornito.
- Criticità.

Le risultanze dell'analisi mostrano come il livello di informazione non sia completo a causa della mancanza di alcuni dati. Ciò pone la base di partenza sulla quale organizzare la futura azione di integrazione delle informazioni mancanti e la loro archiviazione nella piattaforma *cloud* predisposta a tale fine. Di seguito sono illustrati in maniera riassuntiva le osservazioni per ciascuno degli ambiti informativi.

3.1.1 Offerta

Offerta: l'analisi dell'offerta ha riguardato principalmente i dati di esercizio delle linee di TPL, comprensivi della ricognizione di eventuali sovrapposizioni con altri servizi di trasporto e della mappatura delle tecnologie utilizzate per lo svolgimento dello stesso, i dati dei servizi ferroviari, delle corsie preferenziali esistenti sul territorio, nonché l'anagrafica di fermate e attestazioni/capitaldi di rete.

3.1.2 Domanda

Domanda: l'analisi è stata condotta sulle matrici origine/destinazione di scuole primarie, secondarie, e su alcuni ulteriori dati dell'analisi trasportistica condotta da Agenzia Mobilità e dal Comune di Reggio Emilia negli scorsi anni. Sono stati analizzati anche i dati degli spostamenti afferenti ai servizi di *sharing*, quali biciclette, monopattini e auto, nonché gli spostamenti di eventuali Piani casa-lavoro esistenti e del trasporto pubblico non di linea (Taxi/NCC). Altresì, oggetto della rilevazione sono stati i dati di carico dei servizi di TPL (load factor/saliti-discesi), le indagini di customer satisfacion effettuate sugli stessi e i dati di reclami ed evasione tariffaria.

3.1.3 Progettazione

Progettazione: oggetto dell'analisi sono state le risorse economiche a disposizione dei servizi di TPL, sia per la parte di competenza della Regione Emilia Romagna, sia per la parte di competenza degli Enti Locali. Altresì, sono stati analizzati alcuni progetti promossi dal Comune Capoluogo, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo "Bici Plan", "La città di prossimità/la città dei 15 minuti", il progetto di infrastrutturazione delle colonnine elettriche e la sperimentazione del car sharing di quartiere.

3.1.4 Aspetti sociodemografici

Aspetti sociodemografici: l'analisi ha riguardato i dati socioeconomici delle aziende presenti sul territorio, i dati sociodemografici degli Enti Locali, nonché quelli risultanti dal censimento ISTAT.

3.1.5 Aspetti normativi

Aspetti normativi: sono stati oggetto di indagine i principali documenti programmatori e di pianificazione territoriale, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo il Piano comunale della Sicurezza Stradale, il piano di riordino dell'offerta della sosta, il PRIT – Piano regionale integrato dei trasporti 2025 e il Patto per il TPL per il triennio 2022 – 2024.

4. ANALISI DEI DOCUMENTI PROGRAMMATICI VIGENTI

L'analisi dei documenti programmatici vigenti è stata propedeutica per costituire la base conoscitiva delle direzioni di intervento previste per il territorio reggiano, da cui poter ricavare un quadro d'insieme funzionale alla redazione del Masterplan e alla conduzione degli incontri del processo partecipativo. Da questi documenti discendono infatti gli assetti strategici della mobilità della regione e della provincia (e del suo Capoluogo), ed è quindi necessario che gli obiettivi del Masterplan, e le successive azioni attuative, siano allineate stessa direzione. Di seguito sono indicati i principali elementi di ciascun documento programmatico relativi al contesto del bacino reggiano.

Per un maggiore dettaglio circa le misure più rilevanti, per la mobilità provinciale, contenute nei documenti si rimanda agli allegati (Allegato I).

4.1 Patto TPL:

Il patto per il trasporto pubblico regionale e locale per la mobilità sostenibile in Emilia-Romagna per il triennio 2022-2024 affronta i seguenti temi:

- L'organizzazione dei servizi.
- L'integrazione tariffaria.
- La Digitalizzazione.
- Il trasporto ferroviario.
- Il rinnovo del materiale rotabile.
- La mobilità ciclistica.

Tra gli interventi e le strategie previste dal documento appaiono rilevanti: la possibilità di introdurre servizi flessibili in aree montane periurbane artigianali ed industriali, disposizioni riguardo il rinnovo dei progetti di integrazione tariffaria, l'estensione e aggiornamento dei sistemi MaaS, e l'elettrificazione e rinnovo del materiale rotabile.

4.2 PRIT – Piano Regionale Integrato dei Trasporti

Il PRIT (Piano regionale integrato dei trasporti), individuato con Legge regionale n. 30 del 1998 come il principale strumento di pianificazione con cui la Regione stabilisce indirizzi e direttive per le politiche regionali sulla mobilità, fissa i principali interventi e le azioni prioritarie da perseguire nei diversi ambiti di intervento.

Il PRIT 2025 delinea quindi il profilo del settore dei trasporti regionale prendendone in considerazione le caratteristiche e gli aspetti ambientali, sociali, economici e partecipativi.

Gli obiettivi del documento sono:

- Assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio.
- Garantire elevati livelli di accessibilità integrata per le persone e per le merci.
- Contribuire a governare e ordinare le trasformazioni territoriali in funzione dei diversi livelli di accessibilità che alle stesse deve essere garantito; assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema.
- Incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per la mobilità non motorizzata adeguatamente attrezzate.
- Assicurare pari opportunità di accesso alla mobilità per tutti e tutte, garantendo in particolare i diritti delle fasce più deboli.
- Promuovere meccanismi partecipativi per le decisioni in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture.
- Garantire un uso efficiente ed efficace delle risorse pubbliche destinate ai servizi di mobilità pubblica e agli investimenti infrastrutturali.
- Garantire l'attrattività del territorio per gli investimenti esterni e migliorare di conseguenza il contesto competitivo nel quale operano le imprese.

Per quanto riguarda il caso specifico della pianificazione provinciale, di maggiore interesse per la redazione del Masterplan, è importante notare come il PRIT 2025 promuova, oltre ai PUMAV (Piani urbani di mobilità di Area Vasta), i Piani di Bacino (PdB). Questi piani, ai sensi dell'articolo 14 del d.l. n. 422 del 19 novembre 1997 e della L.R. 30/1998, sono finalizzati alla definizione della rete e alla programmazione del TPL, e devono essere redatti per la definizione di "un sistema di TPL integrato e coordinato

in rapporto ai fabbisogni di mobilità dei territori da servire, tenuto conto delle loro specificità”. È previsto inoltre che nella redazione dei PdB siano previsti l’ottimizzazione e l’efficientamento dei servizi, l’individuazione di assi di forza, l’integrazione tra gomma e ferro e l’adozione di soluzioni innovative, oltre all’integrazione degli stessi piani con quelli di altri bacini in un’ottica di sviluppo del sistema di mobilità regionale.

Il documento illustra le aree di intervento e le linee strategiche per tutti gli ambiti della mobilità, del trasporto e della logistica regionale, affrontando non solo i temi legati al trasporto delle persone ma anche delle merci e dei principali nodi infrastrutturali ad essi collegati (porti, strade, aeroporti, interporti etc.). Numerosi interventi (illustrati con maggiore dettaglio in allegato) sono di interesse per il contesto reggiano e tra essi sono compresi interventi stradali, ferroviari, misure per il TPL e per la mobilità sostenibile, disposizioni per le aree urbane ed interne.

Di particolare rilevanza appare l’indirizzo orientato a promuovere il trasporto ferroviario al quale il TPL su gomma dovrà fornire servizio in adduzione, ove possibile, evitando di sovrapporsi.

4.3 PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS - è un documento strategico redatto in aggiornamento del PUM 2008, Piano Urbano della Mobilità approvato dal Comune di Reggio Emilia. Il PUMS ne costituisce l’aggiornamento e lo sviluppo: ne rinnova gli obiettivi, le strategie e le azioni in relazione ai risultati raggiunti, ai nuovi riferimenti normativi europei e nazionali, alle mutate condizioni del contesto socio-economico locale degli ultimi anni e agli sviluppi avvenuti nelle reti di trasporto, nei servizi e nelle tecnologie.

Il nuovo PUMS, in continuità con il PUM 2008 e alla luce delle esperienze maturate e delle nuove condizioni esogene, definisce le nuove strategie e le linee di azione, per il raggiungimento dei nuovi obiettivi.

Nel documento sono affrontati temi relativi a:

- Sicurezza e vivibilità della città
- Sostenibilità e accessibilità del centro storico
- Integrazione e sostenibilità della rete del TPL
- Miglioramento della ciclopedità
- Nodo mediopadano
- Nuove tecnologie
- Promozione di nuovi comportamenti

Gli interventi previsti dal Piano prevedono nuovi collegamenti stradali, riqualificazione degli assi di forza, regolazione del traffico e della sosta, interventi sul TPL e nuove infrastrutture dedicate alle aree pedonali e ciclabili.

4.4 PAIR

Il PAIR Piano Area Integrata Regione è lo strumento con il quale la Regione Emilia-Romagna individua le misure da attuare per garantire il rispetto dei valori limite di emissioni nocive e per raggiungere il livello obiettivo previsti dall’Unione Europea. L’orizzonte temporale massimo entro il quale è stato posto il raggiungimento degli obiettivi è il 2020. Il documento analizza tutti i macrosettori maggiormente interessati e responsabili delle emissioni, tra questi l’ambito dei trasporti e della mobilità risulta di rilievo per la definizione del quadro analitico dei documenti programmatici ai fini della redazione del Masterplan,

Dal documento emerge infatti che, mediamente il contributo del traffico veicolare sulle emissioni complessive nei comuni della regione è compreso tra il 30 e il 40%. Questo pone il settore dei trasporti tra i principali responsabili dell’inquinamento atmosferico presente in Regione. Le aree di intervento propedeutiche al raggiungimento degli obiettivi individuate dal PAIR sono:

- Il rinnovo del parco autobus con sostituzione dei mezzi più inquinanti.

- Potenziamento e riqualificazione dell'offerta dei servizi del trasporto pubblico locale.
- Potenziamento del car-sharing e car-pooling.
- Interventi per l'interscambio modale.
- Integrazione modale e tariffaria.
- Sviluppo di ITS (*Intelligent Transport Systems*) e di progetti di infomobilità.
- Politiche di *mobility management* anche nell'ottica degli spostamenti casa-lavoro dei distretti industriali.

5. PROCESSO DI ASCOLTO DELLE ESIGENZE DEL TERRITORIO

Il processo partecipato di ascolto del territorio è stato realizzato tramite una serie di incontri frontali tra l’Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia e gli Enti Locali della Provincia. Gli incontri hanno visto la partecipazione delle Unioni dei Comuni, del Comune capoluogo e della Provincia.

Durante gli incontri sono state illustrate le attività e gli obiettivi del Masterplan e gli Enti Locali hanno avuto la possibilità per elencare le esigenze, le criticità e i desiderata dei loro rispettivi territori riguardo alla mobilità, fornendo non solo spunti e indirizzi di intervento, ma anche elementi qualitativi utili a completare maggiormente il quadro conoscitivo della situazione effettiva. Le risultanze di questi incontri sono sintetizzate nel paragrafo successivo.

Il processo di pianificazione partecipata si è articolato in modo da coinvolgere tutti i soggetti portatori di interesse verso la definizione delle scelte strategiche legata alla mobilità territoriale. Questa attività si è svolta tramite incontri in presenza, da “remoto”, e un costante aggiornamento e confronto ad ogni fase del processo.

Il principale elemento di questo fondamentale passaggio è stata l’organizzazione di **tavoli di confronto con gli amministratori di tutto il bacino**, che, come è illustrato nei paragrafi seguenti, ha consentito di raccogliere e integrare le informazioni necessarie per la pianificazione e di costruire un quadro di esigenze insistenti sul territorio.

L’analisi macroscopica delle principali tematiche (talvolta limitata ai principali contesti urbani, quali il Capoluogo di Provincia) è stata integrata con i desiderata provenienti dai soggetti a maggiore contatto con le esigenze quotidiane degli utenti, che non possono essere ignorate per il raggiungimento effettivo delle ambizioni della pianificazione, ma che anzi, devono essere raccolte e inquadrare all’interno dell’analisi del contesto, al fine di delineare obiettivi coerenti e aderenti alle esigenze specifiche del territorio.

Nel dettaglio hanno partecipato agli incontri:

- Unione Tresinaro - Secchia
- Unione Colline Matildiche
- Unione Montana dei Comuni dell’Appennino Reggiano
- Unione Pianura Reggiana
- Unione Terra di Mezzo
- Unione Val d’Enza
- Unione Bassa Reggiana
- Comune di Reggio Emilia
- Provincia di Reggio Emilia

5.1 Sintesi dei desiderata ed analisi delle criticità e delle esigenze emerse

I desiderata e le esigenze espresse dai territori della Provincia sono stati raggruppati secondo macro ambiti di riferimento, per agevolarne la loro analisi e identificare le problematiche e le esigenze che maggiormente accomunano le Unioni dei Comuni. Tuttavia, per mantenere il livello informativo dedicato alle specificità di ogni singola area, sono state suddivise le istanze presentate anche a livello delle singole Unioni. È quindi disponibile sia un quadro di visione più ampio, che sarà di seguito illustrato, sia un quadro specifico maggiormente dettagliato, per il quale si rimanda agli allegati (Allegato II) del presente documento.

Le tematiche generali affrontate sono:

- Mobilità scolastica
- Mobilità lavorativa
- Mobilità ospedaliera

- Mobilità non sistematica
- TPL
- Trasporto Ferroviario
- Collegamenti Ciclabili
- Collegamenti con altre province
- Viabilità privata

	TRESINARO-SECCHIA	COLLINE MATILDICHE	APPENNINO REGGIANO	PIANURE REGGIANE	TERRA DI MEZZO	VAL D'ENZA	BASSA REGGIANA
MOBILITA' SCOLASTICA	X	X	X	X	X	X	X
MOBILITA' LAVORATIVA	X	X	X	X	X		X
MOBILITA' OSPEDALIERA			X	X		X	
MOBILITA' NON SISTEMATICA			X				X
TPL		X	X	X		X	X
TRASPORTO FERROVIARIO	X			X	X	X	X
COLLEGAMENTI CICLABILI		X		X	X	X	X
COLLEGAMENTI CON ALTRE PROVINCE	X		X	X			X
VIABILITA' PRIVATA	X			X	X	X	X

Tabella 1: Riepilogo dei desiderata del territorio per macro ambiti di riferimento. Elaborazione: TeMA

5.1.1 Mobilità scolastica:

I principali poli di attrazione scolastica dell'area sono Reggio Emilia, Guastalla, Correggio, Scandiano, Castelnovo né Monti, Montecchio e Sant'Ilario D'Enza.

Ma anche Sassuolo, Carpi, Suzzara, Viadana, Modena e Parma, situati fuori provincia, offrono servizi scolastici per alcuni comuni di confine.

L'emergere di poli scolastici alternativi a Reggio Emilia, in passato unico centro scolastico della provincia, indirizza la domanda di mobilità degli studenti verso più destinazioni, rendendo necessaria l'introduzione di collegamenti attualmente inesistenti verso questi nuovi poli attrattori.

La richiesta di potenziamento del servizio passa anche attraverso l'introduzione di corse aggiuntive per far fronte all'affollamento e la conseguente mancanza di posti a sedere, che interessa soprattutto i comuni «a valle», raggiunti da bus ormai a pieno carico. Alcuni Sindaci hanno evidenziato l'opportunità di una differente ripartizione delle corse tra la fascia di picco e la fascia di morbida in ottica di un riequilibrio del tasso di occupazione (eliminazione di alcune corse poco frequentate per potenziare le corse nella punta), soluzione che deve comunque tenere in considerazione la sostenibilità della pianificazione dell'esercizio dei servizi.

Nell'area delle Colline Matildiche è stato segnalato come gli scuolabus si siano svuotati a favore del servizio di TPL a causa della gratuità per gli studenti offerta dalla Regione che rende più conveniente per le famiglie, ed in particolare quelle a basso reddito, la scelta dei servizi di linea.

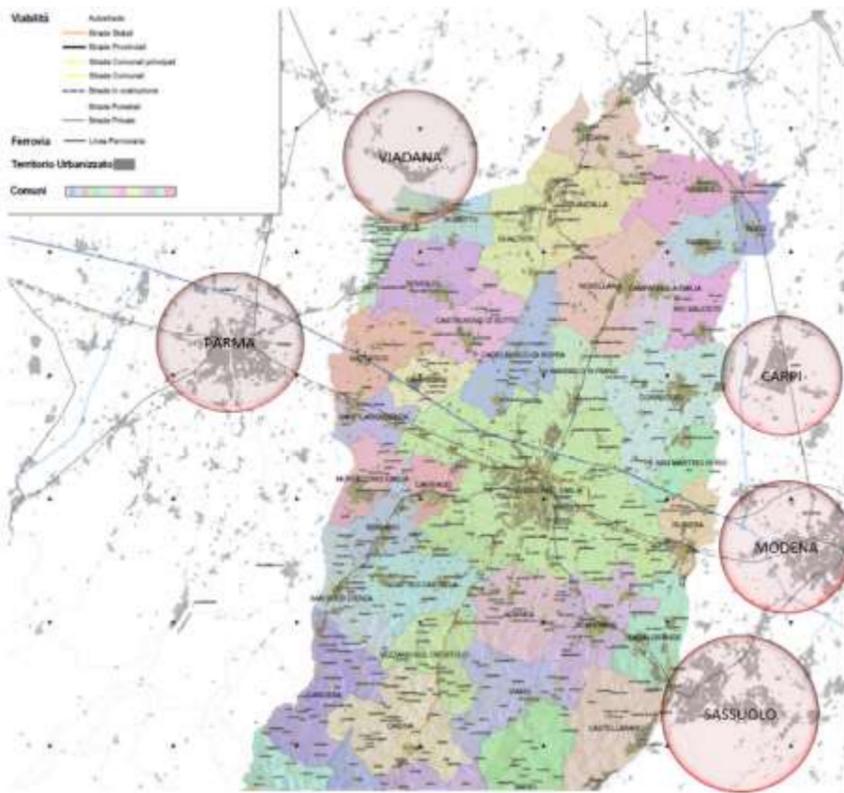


Tabella 2: Poli attrattori di mobilità scolastica esterni alla Provincia di Reggio Emilia. Elaborazione: TeMA su base cartografica Prov. Reggio Emilia

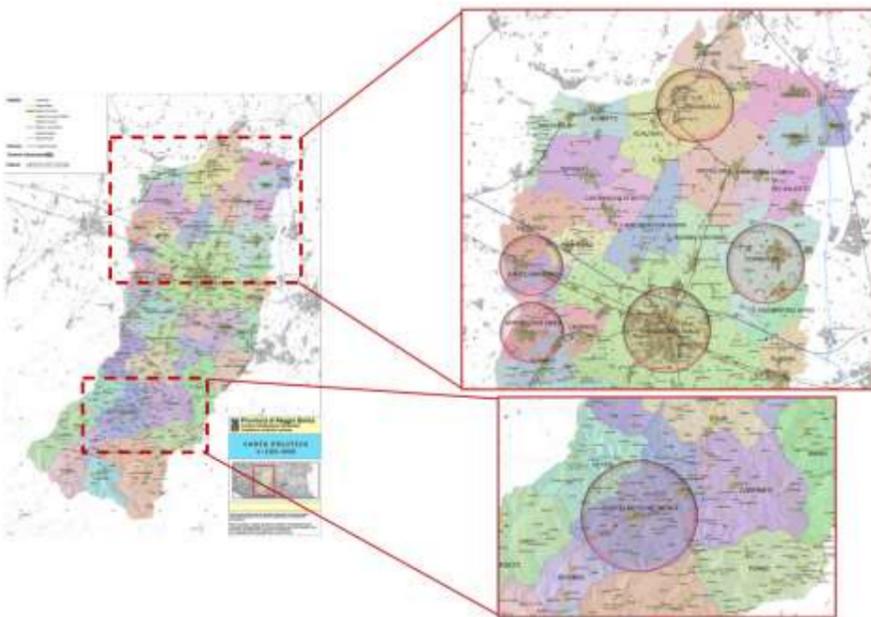


Tabella 3: Poli attrattori di mobilità scolastica della Provincia di Reggio Emilia. Elaborazione: TeMA su base cartografica Prov. Reggio Emilia

Per molti Sindaci è forte l'esigenza di aggiunta e messa in sicurezza delle fermate, per evitare agli studenti pericolosi tratti a piedi lungo strade statali o attese esposte agli agenti atmosferici.

La razionalizzazione delle coincidenze e degli orari è invece un tema sottolineato dai comuni delle aree di confine, i quali auspicano ad una agevolazione degli spostamenti interprovinciali, data la presenza di poli scolastici importanti nei territori limitrofi.

La congestione del traffico lungo le direttrici principali, in particolare quelle dirette verso Reggio Emilia, nel tempo ha allungato i tempi di percorrenza delle linee, rendendo necessario il periodico aggiornamento dell'orario di programmazione (anticipazione degli orari di partenza delle corse per permettere l'arrivo in tempo a scuola degli studenti).

Alcuni Sindaci pongono infine l'attenzione su un maggiore coinvolgimento dei *Mobility Managers* scolastici per meglio coordinare gli interventi.

Le criticità principali riscontrate circa la mobilità scolastica sono:

- L'affollamento dei mezzi con mancanza di posti a sedere.
- La mancanza di collegamenti diretti.
- Le coincidenze problematiche.

- La necessità di razionalizzazione degli orari (anche per il rientro da scuola), sia dal punto di vista del TPL, sia dal punto di vista dell'organizzazione scolastica.
- Le fermate mancanti e/o inadeguate per riparo e sicurezza degli studenti.
- I ritardi correlati all'eccessiva congestione del traffico.

5.1.2 Mobilità lavorativa

L'esigenza di **mobilità dei lavoratori** è caratterizzata dal modello di sviluppo dei poli industriali, policentrici e molto diffusi sul territorio, che non hanno seguito necessariamente le direttrici principali delle reti ferroviarie regionali.

I **principali poli attrattori** sono Reggio Emilia (Mancasale), Modena, Correggio, Guastalla, Novellara e Reggiolo.

Il ricorso all'**auto privata** rappresenta una larga quota dello share modale per i lavoratori. La prudenza imposta dalla crisi pandemica e la **recente tendenza alla riorganizzazione degli orari produttivi** e della turnazione da parte delle aziende (soprattutto le c.d. «energivore») portano i lavoratori a preferire l'auto privata, anche a causa del congestionamento dei mezzi da parte degli studenti negli orari di punta mattinali e la mancanza di servizi dedicati alle aree industriali. Si segnalano infine alcune **iniziative di pooling spontaneo** da parte dei lavoratori e servizi di navette dedicate finanziate dalle aziende (e.g. Tetrapak).

Anche l'**utilizzo della bicicletta** si scontra con l'assenza, in diversi casi, di reti ciclabili tra comuni e aree produttive. (Sono presenti, tuttavia, alcune iniziative aziendali di incentivo agli spostamenti sostenibili, come ad esempio il *bike-to-work*).

Le principali criticità della mobilità dei lavoratori sono quindi:

- La mancanza di collegamenti TPL dedicati ai poli industriali
- L'affollamento dei mezzi pubblici a causa delle sovrapposizioni degli orari degli studenti e dei lavoratori.
- La mancanza di servizi di TPL in alcune fasce orarie, carenza emersa maggiormente alla luce dei nuovi modelli di turnazione.
- La mancanza di collegamenti ciclabili con i poli industriali, fatte salvo alcune eccezioni.

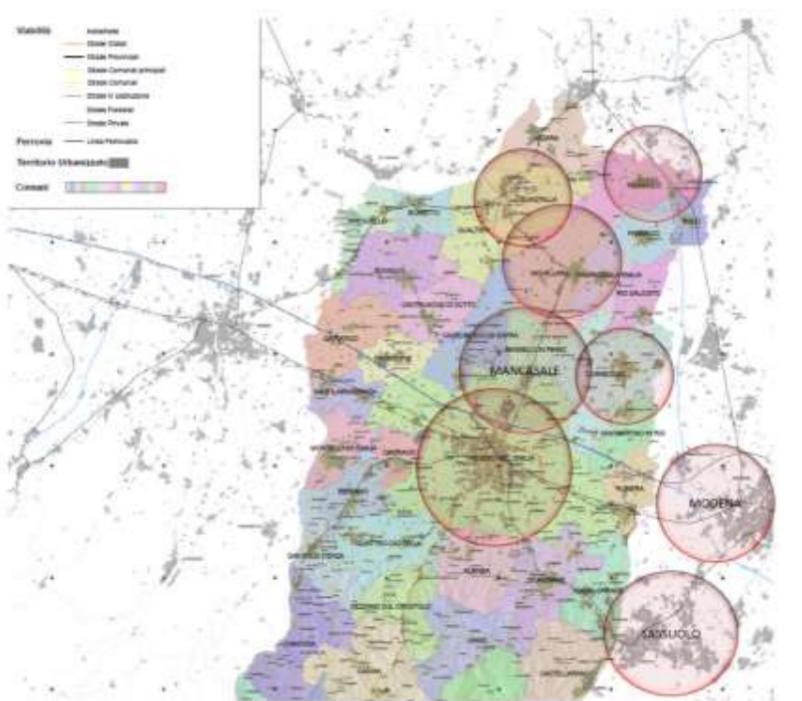


Tabella 4: Poli attrattori di mobilità lavorativa della Provincia di Reggio Emilia. Elaborazione: TeMA su base cartografica Prov. Reggio Emilia

5.1.3 Mobilità ospedaliera

Analogamente alla mobilità scolastica e dei lavoratori, la mobilità ospedaliera è caratterizzata dalla diffusione sul territorio di diversi poli ambulatoriali. La diversificazione delle prestazioni mediche erogate fa sì che l'utenza non possa rivolgersi ad un unico centro per tutte le esigenze e debba quindi spostarsi nei comuni limitrofi per le visite specialistiche, con destinazione diverse a seconda della necessità.

Oltre al Reggio Emilia, che è il principale polo, la domanda si indirizza verso gli ospedali di Montecchio, Guastalla, Correggio, Scandiano e Castelnovo ne' Monti.

La mancanza di collegamenti intercomunali rende ardui gli spostamenti con i mezzi pubblici soprattutto per le fasce di popolazione più anziane.

Alcuni comuni hanno valutato la possibilità di introdurre alcuni servizi speciali dedicati, tuttavia essi hanno dovuto rinunciare, sia per mancanza di fondi sia a causa della domanda, comunque esigua, che non permette di ipotizzare una sostenibilità economica dei servizi. Tali esigenze sono in alcuni casi compensate in parte dalla presenza sul territorio di associazioni di volontariato (in particolar modo Auser), che tuttavia, si scontrano talvolta con la mancanza di personale volontario (la pandemia ha infatti reso più prudenti i volontari più anziani).

Le principali criticità della mobilità ospedaliera sono:

- La frammentazione delle prestazioni mediche tra i vari centri del territorio.
- La mancanza di collegamenti TPL, soprattutto per frazioni e spostamenti intercomunali.
- La difficoltà delle fasce della popolazione anziana (o non automunita) a raggiungere i poli ospedalieri.
- Il problema degli orari delle corse non coincidenti con gli orari di erogazione prestazioni ospedaliere e ambulatoriali.
- La mancanza di servizi dedicati organizzati dai Comuni.
- La carenza di risorse e del personale delle associazioni volontarie che attualmente svolgono dei servizi dedicati per le fasce più deboli della popolazione.

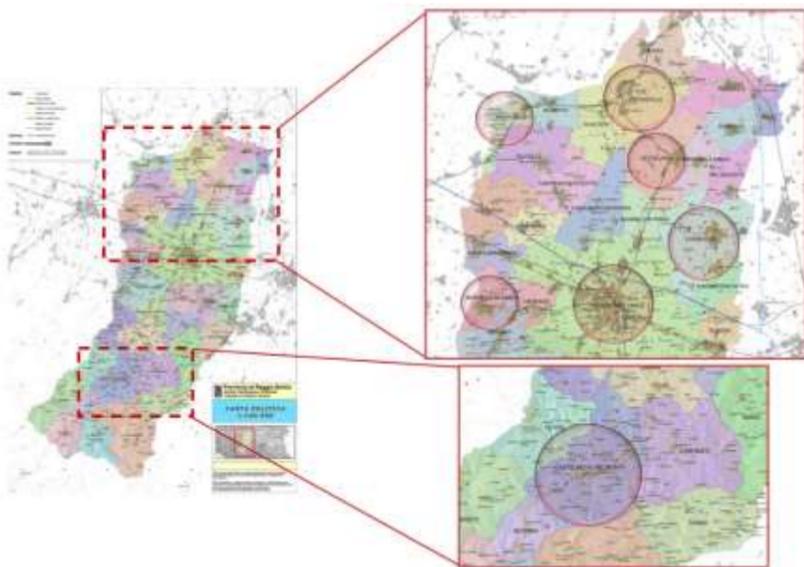


Tabella 5: Poli attrattori di mobilità ospedaliera della Provincia di Reggio Emilia. Elaborazione: TeMA su base cartografica Prov. Reggio Emilia

5.1.4 Mobilità non sistematica

Dal punto di vista **turistico** le aree che segnalano una maggiore attrazione sono la Val D'Enza, l'Appennino Reggiano, e le Terre del Pò che evidenziano rispettivamente la necessità di una maggiore attenzione alle ciclovie e la mancanza di collegamenti della stazione Medio-Padana in particolare con la Toscana, soprattutto data la presenza del comprensorio di Cerreto Laghi.

I Sindaci delle aree a maggiore vocazione turistica hanno inoltre sottolineato il **cambiamento delle abitudini dei visitatori, che preferiscono un turismo di prossimità** e «attivo». Per questo ritengono opportuna la creazione di linee ad essi dedicate, per collegare maggiormente il territorio dell'appennino e della bassa reggiana al Capoluogo e alla Mediopadana.

La prevalente scelta del mezzo privato per gli spostamenti non sistematici è causata, oltre che dalla carenza di **soluzioni alternative**, anche dalla loro diffusa percezione come modalità **non sufficientemente concorrenziali in termini di tempo e comodità rispetto all'automobile**.

A questo si aggiunge la mancanza di sistemi di incentivazione alla mobilità sostenibile e di regolamentazioni che possano essere elemento di dissuasione dalla scelta dell'auto (come, ad esempio, politiche della sosta, road pricing, etc.).

Tale assenza è anche esplicabile per la forte resistenza, percepita da alcuni amministratori, di certe fasce della popolazione, avverse ad iniziative quali estensioni delle ZTL nei centri storici, rimozione di spazi di posteggio per le auto a favore di piste ciclabili e revisione della tariffazione della sosta.

Le esigenze per la mobilità non sistematica sono percepite come meno critiche da parte delle Unioni di Comuni rispetto alle altre tematiche esposte; tuttavia, le principali criticità possono così essere riassunte:

- Mancanza di alternative all'utilizzo del mezzo privato per esigenze del tempo libero/sportive, soprattutto la sera o nel fine settimana.
- Mancanza di collegamenti diretti che possano abbattere i tempi di percorrenza ed incentivare il turismo interprovinciale e interregionale.
- Mancanza di collegamenti ferroviari interregionali in ottica turistica.
- Insufficiente valorizzazione e interconnessione delle ciclovie anche ad uso turistico.

5.1.5 Trasporto Pubblico Locale su gomma

L'esigenza del miglioramento e/o potenziamento dei **servizi del TPL su gomma** è emersa nella maggior partegli incontri con le unioni di comuni.

Le esigenze principali che riguardano questa modalità sono ben rappresentate da quanto menzionato per la mobilità scolastica, lavorativa e ospedaliera.

Tuttavia, si segnalano richieste di interventi più strutturati, slegati da singole esigenze di mobilità ma collocabili in una visione più generale, come per esempio il ripotenziamento dei **servizi, calati in alcune aree drasticamente negli anni** (esemplificativi sono i casi di Montecchio e San Polo D'Enza).

Tra le proposte avanzate dai comuni si trova anche la ricollocazione più esterna dei posteggi scambiatori lungo la via Emilia, che trovandosi attualmente a ridosso del centro città, non incentivano l'utilizzo degli autobus, dovendo gli utenti scontrarsi con il congestionamento del traffico prima di raggiungerli. Tale congestionamento è inoltre tra le principali cause delle **velocità commerciali molto basse** dei mezzi pubblici.

Importante è inoltre velocizzare l'arrivo presso Reggio Emilia, specialmente secondo i Sindaci dei territori più lontani dal centro città, tramite **l'eventuale introduzione di corse dirette** (attraverso una mirata eliminazione di fermate intermedie per alcune corse).

In alcuni casi sono state **richieste tariffe integrate e/o agevolate**, per favorire rispettivamente l'intermodalità e incoraggiare gli spostamenti intra comunali a basse percorrenze chilometriche, attualmente disincentivati dall'esistenza della sola tariffazione piena.

Le principali criticità emerse circa il TPL sono:

- La mancanza di collegamenti intercomunali.
- Il possibile miglioramento delle coincidenze di orario (soprattutto in casi di spostamenti interprovinciali).
- La mancanza di corse dirette sulle tratte più lunghe.
- I tempi di percorrenza elevati, in particolare per l'accesso al capoluogo.
- L'affollamento dei mezzi nelle ore di picco.
- La mancanza di tariffazioni integrate per alcune aree «di confine».
- Le tariffazioni extraurbane che penalizzano alcuni collegamenti brevi.
- L'assenza di corse a valenza turistica nei fine settimana a servizio delle aree montane.

- La necessità di coordinamento, in termini funzionali e tariffari, per migliorare le connessioni interprovinciali.
- Il posizionamento non ottimale dei parcheggi scambiatori.

5.1.6 Trasporto Pubblico Locale ferroviario

Il **trasporto ferroviario** costituisce per molti comuni attraversati dalla rete un'alternativa, con potenziale di espansione, all'utilizzo del mezzo privato o al TPL su gomma.

Per migliorarne il servizio sono richieste maggiori frequenze, razionalizzazione delle fermate per ridurre i tempi di percorrenza e interventi di ampliamento della rete. Come caso esemplificativo è stato riportato l'esempio delle due stazioni di Sassuolo (MO), separate l'una dall'altra senza continuità di binari (presenti sotto la sede stradale) pur essendo poco distanti. Un intervento in questo senso potrebbe inserirsi nel più ampio coordinamento interprovinciale.

Affine al tema delle **connessioni interprovinciali** è, inoltre, la segnalazione del sovradimensionamento del materiale rotabile a servizio della tratta Novellara-Reggio che potrebbe essere maggiormente valorizzato con un eventuale allungamento della tratta sino a Bologna. Nella proposta del comune di Novellara, rappresenterebbe una opportunità per sfruttare al meglio la capacità del treno, aumentandone il tasso di occupazione.

Molti comuni segnalano la carenza o assenza **dei servizi di diverse stazioni** (sia igienici, di accoglienza, e di posteggio) che non risultano quindi attrattive e di incentivo all'uso dei mezzi pubblici.

Lo sviluppo della ferrovia ed eventuali interventi di potenziamento, in assenza di interventi adeguati a mitigare gli effetti degli incroci con la sede stradale, avrebbero tuttavia un impatto negativo nel breve periodo sul traffico veicolare (e sul TPL su gomma), causando un aumento dei **tempi di attesa ai passaggi a livello**.

Secondo le segnalazioni di alcuni Sindaci, il tempo tecnico di chiusura dei passaggi a livello in alcuni casi risulta eccessivamente sproporzionato rispetto alle limitate velocità dei treni in quel tratto di rete (a causa delle procedure di sicurezza previste sulla rete).

Oltre a isolati ed onerosi progetti di sovrappassi, alcuni comuni hanno valutato la chiusura di strade secondarie per ridurre il numero dei passaggi a livello (ed il rischio ad essi connesso).

Il potenziamento dei servizi ferroviari alle merci, come segnalato dai comuni più interessati dal fenomeno, potrebbe inoltre contribuire a ridurre la congestione e il traffico dei mezzi pesanti, con ulteriori benefici sulla viabilità.

Il rafforzamento dei collegamenti con la stazione AV Medio Padana, importante nodo per gli spostamenti (anche di pendolari) oltre provincia e oltre Regione, sarebbe per molti comuni un importante passo per sfruttarne al meglio le potenzialità.

I Comuni segnalano però la loro difficoltà nell'aprire canali di comunicazione con i gestori della rete.

Le maggiori criticità emerse circa il trasporto ferroviario sono:

- L'insufficienza delle frequenze
- L'inadeguatezza dei servizi all'utenza presso le stazioni
- La presenza di numerosi passaggi a livello che rallentano il traffico veicolare
- La necessità di rafforzare collegamenti con stazione AV Medio Padana.
- La difficoltà nell'interlocuzione con i gestori della rete.

5.1.7 Collegamenti ciclabili

Interventi per incentivare la mobilità dolce e in particolar modo delle biciclette sono presenti tra i desiderata esposti da numerosi comuni.

Le necessità di mobilità dolce si indirizza in due filoni principali, da un lato vi sono necessità di spostamenti intra-comunali, per i quali vi sono già alcune ciclabili e collegamenti in uso, dall'altro c'è una forte esigenza di **collegamenti intercomunali**, i quali sono **spesso assenti**, mentre altri sono ancora in progettazione (ciclabile Carpi-Guastalla).

Alcuni degli interventi proposti includono: la creazione di una via ciclabile parallela alla via Emilia, creazione di ciclabili dedicate ai poli industriali di Prato e Pratofontana, la sostituzione con l'asfalto del fondo in ghiaia della ciclabile di Quattro Castella e il suo allungamento sino a Reggio. Quest'ultimo caso pone l'accento sull'**opportunità di progettare ciclabili non solo a valenza turistica, ma anche finalizzate agli spostamenti degli utenti sistematici**.

Oltre al potenziamento delle ciclabili è suggerita inoltre la **creazione di posteggi di interscambio**, anche a favore anche delle biciclette e non dei soli automezzi.

Salvo alcune eccezioni (come nel caso del programma Ecoattivi di Novellara e il Bike to Work di Reggio Emilia) non si segnalano iniziative di incentivo alla mobilità dolce.

È stata segnalata l'inadeguatezza dei nuovi treni lungo la ferrovia Reggio-Guastalla ad accogliere le biciclette. Il problema è stato segnalato al Comune capoluogo dall'associazione FIAB.

Le maggiori criticità emerse circa i collegamenti ciclabili sono:

- La mancanza di collegamenti intra-comunali.
- L'assenza di una completa mappatura delle piste locali (progetto avviato dall'Agenzia della Mobilità ed in corso di svolgimento).
- L'inadeguatezza del fondo di alcune piste ciclabili (ghiaia), adatto per un uso turistico ma disincentivanti ad un utilizzo per gli spostamenti sistematici.
- La carenza di posteggi di interscambio.
- La necessità di ampliamento di sistemi di incentivazione all'utilizzo della bicicletta.

5.1.8 Coordinamento con altre province

La necessità di coordinamento con altre province si manifesta nelle seguenti tratte:

- Verso Parma per i comuni della Val d'Enza.
- Verso Parma e Modena per i comuni dell'Appennino Reggiano (con prospettiva di collegamenti turistici anche con la Toscana).
- Verso Modena per i comuni della Pianura Reggiana e del Tresinaro-Secchia.
- Verso Mantova, Modena e potenzialmente Bologna tramite potenziamento dell'offerta ferroviaria, per i comuni della Bassa Reggiana.

La principale criticità evidenziata riguarda il coordinamento tra le diverse reti di TPL, sia in termini funzionali che tariffari. In particolare, viene richiesto una maggiore integrazione delle linee e una migliore gestione delle coincidenze orarie.

Tra le altre criticità riportate, alcune segnalazioni riguardano il potenziamento infrastrutturale e dei servizi interprovinciali/interregionali.

Ad esempio, è stata segnalata l'inadeguatezza del ponte sul fiume Secchia che attualmente rappresenta un collo di bottiglia per il traffico veicolare e un ostacolo per i ciclisti. È stato suggerito quindi che sia ampliato e dotato di ciclabile in sede protetta.

Sono presenti collegamenti in progettazione o già messi in atto tra le province del territorio, come la pianificata ciclabile Carpi-Guastalla.

Come accennato, al contrario di altre tematiche, il coordinamento con altre province è un'esigenza percepita dalle Unioni di Comuni situate nelle zone periferiche.

I principali punti sollevati riguardano:

- La necessità di interventi infrastrutturali.
- La necessità di coordinamento nelle coincidenze del TPL.
- Il potenziamento collegamenti ferroviari.
- L'introduzione di tariffazioni integrate.

5.1.9 Viabilità privata

Diversi comuni hanno esposto inoltre problematiche circa la viabilità privata, soprattutto in riferimento al traffico veicolare.

I territori sono spesso caratterizzati da un **forte traffico all'interno dei centri abitati**, tranne nei casi in cui siano già state realizzate delle «bretelle» di *bypass*, che, oltre ad essere **fonte di congestionamento e inquinamento**, rappresentano anche un **rischio per la sicurezza**.

Sono stati segnalati casi di transito dei mezzi del TPL a velocità eccessive e di passaggio dei mezzi pesanti nei centri urbani.

Il problema del traffico è inoltre accentuato dai già menzionati passaggi a livello che sono tema di particolare interesse per la maggior parte dei Sindaci.

Tutti i territori hanno poi segnalato la **difficoltà di accesso al capoluogo per il forte congestionamento**, e in molti (soprattutto sul versante occidentale) auspicano al completamento del progetto della Via Emilia Bis.

Per quanto riguarda il versante orientale, confinante con il modenese, è stata invece segnalata la necessità dell'allargamento del ponte sul fiume Secchia nel territorio di Rubiera, che come menzionato costituisce un fattore di rallentamento negli spostamenti oltre provincia.

Le principali criticità legate alla viabilità possono così essere riassunte:

- Mancanza di alcune bretelle/varianti per "*bypassare*" i centri abitati
- Necessità di potenziamento e nuovi interventi lungo gli assi viari est-ovest
- Necessità di interventi per deviare il traffico industriale dell'ultimo miglio.
- Lunghi tempi di percorrenza per raggiungere Reggio Emilia e di attesa nelle intersezioni con la ferrovia.

Si segnala infine l'assenza su tutto il territorio provinciale di incentivi alla mobilità sostenibile e **la mancanza di servizi flessibili**, di *sharing* o comunque innovativi.

Tuttavia, su proposta dell'Agenzia della Mobilità, diversi Sindaci hanno espresso il loro parere favorevole ad una eventuale introduzione di servizi complementari a quelli tradizionali, in particolar modo di servizi flessibili, potenzialmente in grado di soddisfare una domanda di mobilità che non è economicamente sostenibile poter servire con linee di TPL tradizionali (sia per elementi quantitativi, ovvero il livello di domanda, almeno iniziale, da soddisfare, sia per elementi più qualitativi, come la grande dispersione territoriale nelle aree extraurbane).

6. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO.

La definizione dei macro-obiettivi è funzionale alla **definizione e al coordinamento degli interventi e delle azioni** per il miglioramento della mobilità di tutto il territorio reggiano.

Le linee guida seguite per la redazione degli obiettivi possono essere sintetizzate in “8 R”, ispirate a partire dalle “8R della sostenibilità” teorizzate dall’economista Serge Latouche:

- **Ripensare:** il TPL dedicandolo alle linee di forza e prevedendo servizi flessibili in adduzione ad esse: La tradizionale presenza di un servizio costituito da linee ad alta domanda a fianco di linee a basso carico non risulta più sostenibile dal punto di vista economico, in quanto caratterizzato da un utilizzo inefficiente delle risorse. Il superamento di tale assetto, con l’individuazione di linee di forza, efficienti dal punto di vista delle risorse ed efficaci dal punto di vista del servizio offerto, e la soppressione delle linee inefficienti e la loro sostituzione con servizi flessibili permetterebbero di delineare un insieme coerente ed integrato di servizi in grado di creare un “effetto rete”, anche tramite l’interscambio con altri servizi e modalità, nel quale l’utilizzo di una modalità di trasporto possa favorire e non escludere l’utilizzo delle altre, focalizzando il TPL sulle linee di forza e garantendo standard di servizio più elevati che in passato, rispondendo allo stesso tempo alle crescenti esigenze dell’utenza di personalizzazione e flessibilità del trasporto. Tale ragionamento assume ancora più rilevanza in ambito extraurbano e soprattutto nelle aree c.d. “a domanda debole”, per via delle loro caratteristiche demografiche e territoriali.
- **Ricontestualizzare:** Occorre una pianificazione di lungo periodo, condivisa politicamente in modo trasversale, per mettere in atto scelte coraggiose, anche potenzialmente impopolari nel breve periodo, al fine di introdurre discontinuità che possano produrre risultati e benefici sensibili e consentano di far adottare ai cittadini nuove, e più sostenibili, abitudini. In tale processo deve essere seguito un percorso di partecipazione e di supporto agli amministratori locali, sia per quanto riguarda l’inquadramento e l’indirizzo delle scelte in maniera coerente rispetto alle strategie delineate sia per quanto riguarda la relazione con la cittadinanza.
- **Rimodulare:** il modello economico alla base del finanziamento del TPL e delle infrastrutture, creando meccanismi virtuosi di finanziamento e l’incentivazione del trasporto sostenibile, ad esempio tramite promozioni cross modali (e.g. con sconti all’abbonamento del car sharing per chi abbia l’abbonamento del TPL).
- **Rilocalizzare:** i servizi per avvicinarli al cittadino (secondo il modello della “città dei 15 minuti”) e riqualificare gli spazi urbani, emancipandoli progressivamente dall’uso esclusivo delle auto, al fine di migliorare la vivibilità delle persone nelle città. **Il ripensamento della pianificazione e la gestione degli spazi urbani**, può essere perseguito creando sistemi di prescrizioni, incentivi e disincentivi che limitino l’accesso ai centri abitati delle vetture private (soprattutto quelle maggiormente inquinanti), che favoriscano la riduzione della necessità di spostamento dei cittadini (per esempio rendendo accessibili localmente servizi attualmente centralizzati), e in ultima istanza che permettano una maggiore vivibilità delle città. Ciò può essere corredato dalla **creazione di punti di interscambio** che offrano servizi al cittadino per ridurre le esigenze di mobilità e allo stesso tempo rendere più attrattivo lo scambio intermodale.
- **Ridurre:** l’uso dell’automobile, che deve essere perseguito attraverso il superamento della logica che vede mutualmente esclusivi TPL e auto privata e l’incentivazione della *sharing mobility*. Tale logica, vede infatti una contrapposizione inconciliabile tra trasporto pubblico e privato: spingere verso una loro integrazione non solo migliorerebbe in concreto l’efficienza della mobilità generale, ma consentirebbe di far accedere al TPL una parte di utenza che attualmente non ne usufruisce, promuovendone di fatto il servizio. Mobilità pubblica e privata vanno, infatti, intesi come sistemi complementari da integrare, con meccanismi di incentivazione, per ottenere un progressivo *shift modale*. Questo elemento si lega al concetto di “*sharing economy*”, ovvero l’idea della condivisione dei mezzi, anche privati, messi a servizio della collettività a fronte di una mutualizzazione delle spese di gestione.

- **Riutilizzare:** le infrastrutture esistenti, perseguendo la valorizzazione, quando possibile, del trasporto ferroviario. L'avvenuta elettrificazione della linea genererà infatti minori costi esterni per il bacino, e sarà quindi opportuno trasferire una sempre maggiore quota di passeggeri sul trasporto via treno. Dove è presente, la ferrovia essa deve costituire la linea di forza, ciò si colloca coerentemente con quanto previsto dai documenti programmatici regionali, in maniera particolare dal PRIT 2025
- **Rimodernare:** i servizi di TPL adottando un approccio più orientato alla qualità, anche attraverso un ascolto proattivo dell'utenza e una maggiore cura della "esperienza dell'utente". Comodità e qualità costituiscono un elemento importante nei fattori di scelta dell'utenza potenziale. L'attrattività del servizio potrà essere inoltre promossa tramite la creazione di sistemi per l'informazione e l'acquisto dei titoli di viaggio integrati (piattaforma MaaS).
- **Riorientare:** l'opinione pubblica verso una maggiore consapevolezza socio-ambientale, attraverso campagne di sensibilizzazione e comunicando chiaramente l'impatto delle proprie scelte individuali. È inoltre importante fornire adeguate informazioni circa l'introduzione o la modifica dei servizi, in modo particolare di servizi speciali, a chiamata, di sharing in modo tale da garantire la piena consapevolezza da parte dell'utenza dell'esistenza di tali modalità di trasporto e delle loro caratteristiche.

6.1 Nota metodologica

Nelle pagine seguenti si presenta una proposta di articolazione degli obiettivi della mobilità provinciale e delle possibili azioni ed interventi da attivare.

L'articolazione degli obiettivi ha seguito il criterio di suddivisione dei singoli elementi in due categorie di **Macro Obiettivi**, pur essendo entrambe focalizzate sugli interventi da attuare sulle esternalità e sugli impatti che i sistemi di mobilità hanno sul territorio, esse hanno "segno" opposto.

- Il Macro Obiettivo "Ridurre i costi esterni della mobilità", al cui interno si trovano previsioni circa la riduzione della congestione, dell'inquinamento, dell'incidentalità e della sicurezza, del rumore e delle vibrazioni, e dell'uso del suolo pubblico.
- Il Macro Obiettivo relativo a "Supportare il miglioramento dell'attrattività del territorio", dedicato a migliorare l'interconnessione interprovinciale e interregionale, a supportare il tessuto produttivo, a migliorare la qualità della vita dei cittadini, e ad attivare un processo strutturato di ascolto del territorio.

Per ciascun Macro Obiettivo sono stati individuati ulteriori livelli di approfondimento, così da delineare obiettivi specifici, i quali a loro volta sono stati ulteriormente espansi e dettagliati in sottocategorie, per ottenere un quadro via via sempre più capillare nel delineare gli interventi necessari: ciò ha condotto al raggiungimento di un numero relativamente ampio di obiettivi specifici.

Al fine di visualizzare al meglio questo processo di dettaglio crescente è stata redatta una mappa concettuale, allegata al presente documento (Allegato III), nella quale è possibile analizzare il livello di progressione, con una articolazione dal generale al particolare.

6.2 Articolazione degli obiettivi di miglioramento

Come è riassunto nella seguente tabella ciascuna area di intervento dei macro-obiettivi è declinata in azioni via via sempre più specifiche. Diversi degli obiettivi prefigurati, pur rispondendo ad uno scopo primario, agiscono su più livelli, integrandosi con gli altri obiettivi: ad esempio la riduzione della congestione ha effetto non soltanto sul miglioramento del traffico urbano, ma ha, per ricaduta, conseguenze anche sul miglioramento della qualità dell'aria e sull'aumento della velocità commerciali dei mezzi del TPL, incrementandone così l'attrattività per l'utenza, che verrebbe ulteriormente incentivata a ricorrere al trasporto collettivo a scapito del mezzo privato, con l'effetto di una sempre maggiore riduzione del traffico, dando così vita a dinamiche virtuose.

Di seguito gli obiettivi delineati vengono illustrati in dettaglio.

MACRO OBIETTIVI	RIDURRE COSTI ESTERNI DELLA MOBILITA'	CONGESTIONE
		INQUINAMENTO
		INCIDENTALITA' E SICUREZZA
		RUMORE E VIBRAZIONI
		USO DEL SUOLO PUBBLICO
	SUPPORTARE IL MIGLIORAMENTO DELL'ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO	MIGLIORARE L'INTERCONNESSIONE INTERPROVINCIALE E INTERREGIONALE
		SUPPORTARE IL TESSUTO PRODUTTIVO
		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA DEI CITTADINI
		ATTIVARE UN PROCESSO STRUTTURATO DI ASCOLTO DEL TERRITORIO

Tabella 6: I macro-obiettivi del Masterplan. Elaborazione: TeMA

6.3 Macro-obiettivo: Riduzione dei costi esterni della mobilità

6.3.1 Congestione

Interventi per la riduzione della congestione del traffico includono i seguenti obiettivi:

- L'aumento della quota modale del trasporto pubblico:
 - Miglioramento dell'attrattività dei servizi TPL:
 - *Miglioramento delle coincidenze orarie tra i servizi:* per permettere maggiore competitività nei tempi effettivi di spostamento tra il TPL e il mezzo privato
 - *Miglioramento dell'interscambio privato-pubblico:* così da consentire l'accesso al trasporto pubblico e limitare gli spostamenti privati il più possibile a quelli di primo o ultimo miglio, e per favorire l'accesso ai centri urbani con il TPL.
 - *Miglioramento dell'integrazione tariffaria, in particolare per le aree di confine:* l'attuale sistema di tariffazione appare poco integrato sia per gli spostamenti intermodali, sia per quanto riguarda gli spostamenti tra diverse aree effettuati con lo stesso mezzo di trasporto, essendo strutturato secondo un modello ad aree.
 - Introdurre sistemi di incentivazione all'uso dei servizi pubblici
 - *Migliorare i servizi all'utenza presso le stazioni ferroviarie:* l'esigenza di interventi in questa direzione è stata manifestata durante il percorso partecipativo da parte di diversi Comuni, che hanno segnalato come l'interscambio con la ferrovia risulti poco attrattivo e funzionale per l'utenza per via di servizi carenti presso le stazioni, siano essi dedicati alla persona (servizi igienici etc.) sia ai mezzi privati (stalli per interscambio, rastrelliere etc.).
 - Aumentare la domanda di mobilità pubblica:
 - *Implementare strumenti per la rilevazione costante dei dati di domanda soddisfatta:* ad esempio campagne di rilevazione saliti e discesi e della frequentazione.
 - *Programmare il TPL in base a O/D scolastiche ed esigenze lavorative:* In particolare per avere un costante aggiornamento relativo alle variazioni dei poli attrattori del territorio, in costante cambiamento, talvolta anche su base annuale, come nel caso delle variazioni nelle iscrizioni tra diversi plessi scolastici.
 - *Potenziamento del coordinamento con i mobility managers:* in modo tale da migliorare e affiancare le iniziative private (eg. navette aziendali) alle soluzioni pubbliche.
 - *Introduzione di servizi flessibili nelle aree a domanda debole o nei territori con particolare dispersione abitativa:* Per raggiungere le aree attualmente non servite con un servizio maggiormente attrattivo per l'utenza per via della flessibilità oraria e della maggiore capillarità.
 - *Migliorare l'integrazione ferro gomma:* Così da poter sfruttare al meglio le potenzialità offerte dalla presenza sul territorio della rete ferroviaria
 - Migliorare la velocità commerciale:
 - *Attivare collegamenti diretti tra le tratte più lunghe:* In modo tale da ridurre i tempi di percorrenza di alcune tratte attraverso la riduzione del numero delle fermate. Questa esigenza è stata espressa da alcuni comuni, in particolare per alcune tratte nelle ore di punta che attualmente costringono l'utenza a tempi di spostamento prolungati in orari mattinieri/serali.
 - *Introdurre corsie riservate al TPL:* Così da permettere ai mezzi pubblici di evitare la congestione in entrata al centro di Reggio Emilia.

6.3.2 Inquinamento

La riduzione dell'inquinamento è perseguita attraverso i seguenti obiettivi:

- La disincentivazione del traffico privato
 - *Pollution charge: un eventuale pedaggio sui veicoli più inquinanti potrebbe fornire ulteriori risorse da utilizzare per altri interventi*
 - *Limitazioni al traffico*
 - *Servizi di bike sharing*
 - *Introdurre nuove "aree 30": l'introduzione di limitazioni alla velocità oltre a ridurre la quantità di emissioni, presenta effetti anche per quanto riguarda il miglioramento della sicurezza stradale.*
- L'incentivazione della mobilità dolce:
 - Incentivare l'uso delle ciclabili per gli spostamenti sistematici
 - *Interventi per migliorare le ciclabili per un uso non solo turistico ma anche sistematico: È stato segnalato, durante il percorso di partecipazione e ascolto del territorio, che alcuni tratti di piste ciclabili presentano fondi in ghiaia, inadatti all'utilizzo sistematico in quanto poco praticabili in caso di pioggia.*
 - *Interventi per migliorare le connessioni ciclabili intercomunali: Sono numerosi i Comuni non collegati da piste ciclabili, ciò costringe i ciclisti a condividere la sede stradale con le automobili, in situazioni di potenziale pericolo*
 - *Interventi per migliorare le connessioni ciclabili con i distretti industriali: La creazione di percorsi ciclabili dedicati ai poli industriali permetterebbe di aumentare la quota di mobilità dolce sul totale degli spostamenti casa-lavoro.*
 - Riduzione delle esigenze di mobilità
 - *La "città dei 15 minuti" – rilocalizzazione dei servizi ai cittadini: La ricollocazione di alcuni servizi in modo tale da garantire la copertura capillare del territorio e la loro accessibilità secondo il paradigma della "città dei 15 minuti" permetterebbe di ridurre la necessità degli utenti di utilizzare mezzi a motore.*
 - *Portare i servizi nei punti di interscambio: Attraverso la localizzazione di servizi nei punti di interscambio è possibile ridurre l'esigenza di spostamento verso il centro urbano.*
- La riduzione dell'impatto del TPL
 - *Elettrificazione e rinnovo del parco rotabile.*
 - *Implementazione di sistemi di Eco Driving: tali sistemi aiutano ad aumentare l'efficienza nei consumi, riducendone i costi di carburante e manutenzione e gli impatti ambientali.*

INQUINAMENTO	DISINCENTIVARE IL TRAFFICO PRIVATO	<ul style="list-style-type: none"> • POLLUTION CHARGE • LIMITAZIONI AL TRAFFICO • SERVIZI DI BIKE SHARING IN PUNTI DI INTERSCAMBIO • INTRODURRE NUOVE AREE 30 	
	INCENTIVARE LA MOBILITA' DOLCE	INCENTIVARE L'USO DELLE CICLABILI PER GLI SPOSTAMENTI SISTEMATICI	<ul style="list-style-type: none"> • INTERVENTI PER MIGLIORARE LE CICLABILI PER UN USO NON SOLO TURISTICO MA ANCHE SISTEMATICO • INTERVENTI PER MIGLIORARE LE CONNESSIONI CICLABILI INTERCOMUNALI • INTERVENTI PER MIGLIORARE LE CONNESSIONI CICLABILI CON I DISTRETTI INDUSTRIALI • INTRODURRE SISTEMI DI INCENTIVAZIONE PER L'USO DELLA BICICLETTA PER SPOSTAMENTI SISTEMATICI
		RIDUZIONE DELLE ESIGENZE DI MOBILITA'	<ul style="list-style-type: none"> • «LA CITTA' DEI 15 MINUTI»-RILOCALIZZAZIONE DEI SERVIZI AI CITTADINI • PORTARE I SERVIZI NEI PUNTI DI INTERSCAMBIO
	RIDURRE L'IMPATTO DEL TPL	<ul style="list-style-type: none"> • ELETTRIFICAZIONE E RINNOVO DEL PARCO ROTABILE • IMPLEMENTAZIONE SISTEMI DI ECO-DRIVING 	

Tabella 8: Obiettivo di riduzione dell'inquinamento. Elaborazione: TeMA

6.3.3 Incidentalità e sicurezza

Gli interventi su incidentalità e sicurezza comprendono i seguenti obiettivi:

- Il miglioramento della sicurezza per gli utenti del TPL
 - Migliorare la sicurezza degli utenti in ambito extraurbano
 - *Localizzazione di fermate e nodi: Come è stato segnalato nel percorso di partecipazione del territorio, sono diversi i casi in cui le fermate del TPL sono poco sicure per l'utenza, essendo situate lungo strade senza percorsi di accesso pedonali e fuori da sedi protette ed esposte agli agenti atmosferici.*
 - *Layout autostazioni: Analogamente a quanto accade per le fermate, alcune delle autostazioni in ambito extraurbano presentano rischi per la sicurezza degli utenti, in quanto situate in contesti privi di spazi formalmente delimitati, senza protezioni per l'attesa e la salita/discesa dei passeggeri e per l'alto numero di mezzi in movimento nel medesimo tempo.*
 - *Migliorare la safety degli utenti: con ulteriori interventi votati a garantire maggiore sicurezza dei passeggeri durante il trasporto.*
- La riduzione degli incidenti per i soggetti deboli della strada
 - *Interventi per ciclabili in sede protetta: Diversi tratti percorsi dai ciclisti avvengono ai bordi delle strade in situazioni di potenziale pericolo, talvolta anche in corrispondenza di tratti ad alto scorrimento della Via Emilia.*
 - *Altri interventi per il miglioramento della sicurezza di pedoni e ciclisti (es. attraversamenti illuminati etc.)*
 - *Strumenti per la regolazione/velocità nei centri abitati (dissuasori, cuscini berlinesi, formazione ai conducenti TPL)*
 - *Interventi viari (bretelle): attraverso interventi di bypass di alcuni centri urbani è possibile distogliere quote di traffico (spesso anche costituito da mezzi pesanti) dai centri abitati.*



Tabella 9: Obiettivi di riduzione dell'incidentalità e dell'aumento della sicurezza. Elaborazione: TeMA.

6.3.4 Rumore e vibrazione

- La riduzione di rumore e vibrazioni è perseguita attraverso i seguenti obiettivi:
 - *Elettrificazione e rinnovo del parco rotabile.*
 - *Interventi viari (bretelle): oltre a distogliere quote di traffico, la realizzazione di bretelle stradali sposterebbe lontano dai centri abitati alcune delle esternalità negative legate al passaggio di mezzi a motore endotermico.*

RUMORE E VIBRAZIONI	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ELETTRIFICAZIONE E RINNOVO DEL PARCO ROTABILE ▪ INTERVENTI VIARI (BRETELLE)
--------------------------------	--

Tabella 10: Obiettivi di riduzione del rumore e delle vibrazioni. Elaborazione: TeMA

6.3.5 Uso del suolo pubblico

- La riduzione dell'uso del suolo pubblico è perseguita attraverso i seguenti obiettivi:
- L'incentivazione della sharing mobility
 - ▣ *Attivare servizi di car sharing (per la riduzione del tasso di motorizzazione).*

USO DEL SUOLO PUBBLICO	INCENTIVARE LA SHARING MOBILITY	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ATTIVARE SERVIZI DI CAR SHARING (PER LA RIDUZIONE DEL TASSO DI MOTORIZZAZIONE)
-----------------------------------	--	--

Tabella 11: Obiettivi di riduzione dell'uso del suolo pubblico. Elaborazione: TeMA

6.4 Macro-obiettivo: Supportare il miglioramento dell'attrattività del territorio

6.4.1 Miglioramento dell'interconnessione interprovinciale e interregionale

Il miglioramento delle interconnessioni comprende i seguenti obiettivi:

- ▣ *Potenziare i servizi a valenza turistica nel fine settimana a servizio delle aree montane: È stata segnalata, in particolare per le aree dell'Appennino Reggiano, la necessità di servizi di collegamento tra la stazione ferroviaria Mediopadana e le zone turistiche di montagna*
- ▣ *Migliorare il collegamento con le altre province: Sono presenti diversi poli attrattori e flussi di domanda diretti verso l'esterno della Provincia, principalmente verso Parma, Modena e Mantova, per i quali sono segnalati collegamenti non sufficienti rispetto alle esigenze di mobilità.*
- Sfruttare le potenzialità del nodo medio padano
 - ▣ *Migliorare le connessioni tra l'alta velocità e la provincia: la presenza della stazione Mediopadana permette alla provincia di Reggio Emilia di essere collegata con città a media lunga distanza, essa è dunque un polo attrattore di mobilità e necessita di collegamenti tali da renderla fruibile anche ai residenti delle aree extraurbane senza che essi debbano ricorrere al mezzo privato o a raggiungere il centro del Capoluogo con un mezzo pubblico per dover poi successivamente ricorrere ad un altro mezzo per raggiungere la stazione..*
 - ▣ *Migliorare le connessioni tra l'alta velocità e la città ("Progetto tappeto rosso"): il progetto, previsto nel PUMS prevede la riqualificazione dell'asse di via Gramsci, per garantire collegamenti più rapidi ed efficienti tra la stazione Mediopadana e la città, promuovendo prioritariamente l'accessibilità con il trasporto pubblico, la bicicletta e la creazione di sinergie con il sistema dei parcheggi scambiatori.*



Tabella 12: Obiettivi di miglioramento dell'interconnessione interprovinciale e interregionale. Elaborazione: TeMA

6.4.2 Supportare il tessuto produttivo

- Il supporto del tessuto produttivo comprende i seguenti obiettivi:
 - *Migliorare il servizio verso i distretti industriali: tramite il coordinamento con i Mobility Managers dei principali poli produttivi, l'attivazione di servizi speciali e migliorando l'interconnessione ciclabile.*



Tabella 13: Obiettivi di supporto al tessuto produttivo. Elaborazione: TeMA

6.4.3 Migliorare la qualità della vita dei cittadini

- Il miglioramento della qualità della vita dei cittadini è perseguito attraverso i seguenti obiettivi:
 - *Attivare collegamenti diretti con poli ospedalieri per le fasce deboli della popolazione (disabili e anziani)*
 - *Migliorare la vivibilità degli spazi urbani (ad esempio aree 30)*
- Salute (in termini di benefici indotti e non riduzione dei costi)
 - Incentivare l'uso delle ciclabili per gli spostamenti sistematici
 - *Interventi per migliorare le ciclabili per un uso non solo turistico ma anche sistematico: È stato segnalato, durante il percorso di partecipazione e ascolto del territorio, che alcuni tratti di piste ciclabili presentano fondi in ghiaia, inadatti all'utilizzo sistematico in quanto poco praticabili in caso di pioggia.*
 - *Interventi per migliorare le connessioni ciclabili intercomunali: Sono numerosi i Comuni non collegati da piste ciclabili, ciò costringe i ciclisti a condividere la sede stradale con le automobili, in situazioni di potenziale pericolo*
 - *Interventi per migliorare le connessioni ciclabili con i distretti industriali: La creazione di percorsi ciclabili dedicati ai poli industriali permetterebbe di aumentare la quota di mobilità dolce sul totale degli spostamenti casa-lavoro.*
 - *Introdurre sistemi di incentivazione per l'uso della bicicletta per spostamenti sistematici: Sistemi di premialità, che prevedano ad esempio sconti e agevolazioni tramite apposite tessere presso esercizi commerciali convenzionati, possono rappresentare un ulteriore elemento di promozione della mobilità ciclabile.*
 - Riduzione delle esigenze di mobilità
 - *"La città dei 15 minuti" – rilocalizzazione dei servizi ai cittadini: La ricollocazione di alcuni servizi in modo tale da garantire la copertura capillare del territorio e la loro accessibilità secondo il paradigma della "città dei 15 minuti" permetterebbe di ridurre la necessità degli utenti di utilizzare mezzi a motore*
 - *Portare i servizi dei punti di interscambio: Attraverso la localizzazione di servizi nei punti di interscambio è possibile ridurre l'esigenza di spostamento verso il centro urbano.*
- Migliorare l'accessibilità di tutto il processo di acquisto e pianificazione del viaggio
 - *Sviluppo sistema Maas: i sistemi MaaS, Mobility as a Service, permettono di pianificare e acquistare servizi di trasporto differenti tramite un'unica piattaforma.*
 - *Implementazione sistemi di bigliettazione integrata: la tariffazione integrata permetterebbe di incentivare l'interscambio modale e i collegamenti interprovinciali.*
 - *Implementazione sistemi integrati di pianificazione del viaggio: la possibilità di poter pianificare gli spostamenti in maniera semplice che preveda l'integrazione modale può avere l'effetto di incentivare e promuovere i servizi mostrando tutte le alternative a disposizione dell'utente.*

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA DEI CITTADINI	<ul style="list-style-type: none"> • ATTIVARE COLLEGAMENTI DIRETTI CON POLI OSPEDALIERI PER LE FASCE DEBOLI DELLA POPOLAZIONE (DISABILI E ANZIANI) • MIGLIORARE LA VIVIBILITÀ DEGLI SPAZI URBANI (AD ESEMPIO AREE 30) 	
	<p>SALUTE (IN TERMINE DI BENEFICI INDOTTI E NON RIDUZIONE DEI COSTI)</p>	<p>INCENTIVARE L'USO DELLE CICLABILI PER GLI SPOSTAMENTI SISTEMATICI</p> <ul style="list-style-type: none"> • INTERVENTI PER MIGLIORARE LE CICLABILI PER UN USO NON SOLO TURISTICO MA ANCHE SISTEMATICO • INTERVENTI PER MIGLIORARE LE CONNESSIONI CICLABILI INTERCOMUNALI • INTERVENTI PER MIGLIORARE LE CONNESSIONI CICLABILI CON I DISTRETTI INDUSTRIALI • INTRODURRE SISTEMI DI INCENTIVAZIONE PER L'USO DELLA BICICLETTA PER SPOSTAMENTI SISTEMATICI
	<p>MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DI TUTTO IL PROCESSO DI ACQUISTO E PIANIFICAZIONE DEL VIAGGIO</p>	<p>RIDUZIONE DELLE ESIGENZE DI MOBILITÀ</p> <ul style="list-style-type: none"> • «LA CITTÀ DEI 15 MINUTI» - RILOCALIZZAZIONE DEI SERVIZI AI CITTADINI • PORTARE I SERVIZI NEI PUNTI DI INTERSCAMBIO
	<ul style="list-style-type: none"> • SVILUPPO SISTEMA MAAS • IMPLEMENTAZIONE SISTEMI DI BIGLIETTAZIONE INTEGRATA • IMPLEMENTAZIONE SISTEMI INTEGRATI DI PIANIFICAZIONE DEL VIAGGIO 	

Tabella 14: Obiettivi di miglioramento della qualità della vita dei cittadini. Elaborazione: TeMA

6.4.4 Attivare un processo strutturato di ascolto del territorio

- Il processo strutturato di ascolto del territorio è perseguito attraverso i seguenti obiettivi:
 - *Attivazione di una interlocuzione strutturata con il territorio (focus group con sindaci e associazioni): così da rendere permanente il processo di ascolto del territorio.*
 - *Attivazione portale per la raccolta e gestione delle richieste di servizi speciali da parte degli enti locali: per fare fronte ad alcune specifiche dinamiche di domanda, in molti casi i Comuni stipulano convenzioni (spesso onerose) con associazioni e operatori economici. L'attivazione di un canale di comunicazione dedicato potrebbe portare ad un maggiore coordinamento degli stessi, al fine della migliore gestione delle risorse economiche, consentendo di introdurre servizi speciali senza la frammentazione attualmente presente.*
 - *Attivazione canali dinamici di interlocuzione con la popolazione e miglioramento del processo di gestione dei reclami: per esempio attraverso apposite pagine dei siti web e tramite sezioni dedicate alle segnalazioni sulle Applicazioni per dispositivi mobili.*
 - *Indagini di customer experience.*
 - *Implementare un sistema di rendicontazione sociale: ad esempio tramite la redazione di un Bilancio Sociale per migliorare la comunicazione rivolta al pubblico ed in generale a tutti i portatori di interesse.*

ATTIVARE UN PROCESSO STRUTTURATO DI ASCOLTO DEL TERRITORIO	<ul style="list-style-type: none"> • ATTIVAZIONE DI UNA INTERLOCUZIONE STRUTTURATA CON IL TERRITORIO (FOCUS GROUP CON SINDACI E ASSOCIAZIONI) • ATTIVAZIONE PORTALE PER LA RACCOLTA E GESTIONE DELLE RICHIESTE DI SERVIZI SPECIALI DA PARTE DEGLI ENTI LOCALI • ATTIVAZIONE CANALI DINAMICI DI INTERLOCUZIONE CON LA POPOLAZIONE E MIGLIORAMENTO PROCESSO DI GESTIONE DEI RECLAMI • INDAGINI DI CUSTOMER EXPERIENCE • IMPLEMENTARE UN SISTEMA DI RENDICONTAZIONE SOCIALE
---	---

Tabella 15: Obiettivi di attivazione del processo di ascolto del territorio. Elaborazione: TeMA

6.5 Il processo di attuazione del Masterplan e i prossimi passi

La definizione degli obiettivi è solo il “primo *step*” di un processo di miglioramento che ne prevede il continuo monitoraggio e aggiornamento, in base alle esigenze espresse dal territorio e al contesto operativo, e la consequenziale ricalibrazione delle politiche attuative.

Il processo di attuazione del piano strategico può essere riassunto nei seguenti passi:

- I La definizione delle azioni da intraprendere sulla base degli obiettivi prestabiliti.
- II La concertazione delle azioni attraverso il processo partecipato con il territorio.
- III Analisi dei **costi-benefici** e assegnazione delle **priorità** di intervento.

Nel breve periodo la priorità sarà la redazione del Piano di Bacino e pertanto sarà necessario completare la raccolta degli elementi informativi funzionali alla gestione della procedura di Affidamento dei Servizi.

Tale programmazione dovrà essere effettuata ad infrastrutture vigenti, data la necessità di procedere con il rinnovo dell'affidamento, tuttavia, potrebbe essere l'occasione per valutare di introdurre alcuni elementi innovativi, come ad esempio l'introduzione di servizi flessibili in adduzione ad un TPL rifocalizzato sugli assi di forza.

Il sistema della mobilità è un sistema complesso ed interconnesso e l'efficacia dei singoli interventi dipenderà in modo significativo anche “dall'effetto rete” ed è pertanto nel medio periodo che l'orizzonte temporale nel quale si potrà perseguire la piena attuazione del Masterplan, raggiungendo l'integrazione di tutti gli elementi della strategia.

6.7 La gestione del cambiamento

L'introduzione di forti elementi di discontinuità presenta diverse criticità che è necessario affrontare per poter **guidare al meglio la transizione** e promuovere il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi ai quali sono orientati.

La prima criticità riguarda la necessità di **informare e coinvolgere adeguatamente gli utenti nel processo di cambiamento in tutte le fasi del processo**. Bisognerà adottare una politica di informazione, sia a monte della realizzazione degli interventi, annunciando il cambiamento in atto e i suoi obiettivi, sia in seguito alla loro messa in pratica, tramite adeguati strumenti che promuovano e incentivino attivamente l'utilizzo del trasporto pubblico e di altri sistemi di mobilità condivisa.

Spesso l'adozione di cambiamenti ed elementi di discontinuità causano, nel breve periodo, resistenze da parte dell'utenza, in quanto gli elementi positivi di molti interventi vengono registrati con ritardo, anche a causa delle tempistiche fisiologiche degli effetti di rete, sfalsate nel tempo.

È necessario quindi implementare una strategia di comunicazione proattiva, con campagne ed eventi dedicati per illustrare alla cittadinanza gli interventi e supportare in questa fase gli Enti Locali, che spesso sono i primi soggetti a doversi confrontare con l'utenza.

Il Masterplan rappresenta quindi uno strumento utile anche per questa funzione in quanto permetterà di inquadrare ed illustrare i singoli interventi collocandoli all'interno di una strategia e una visione più ampia.