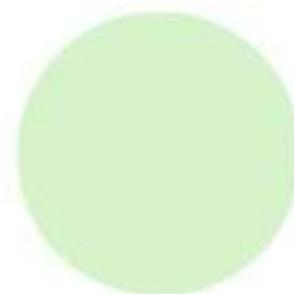




MASTEPAN

TRASPORTO PUBBLICO

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA



ALLEGATO II

Dettaglio del territorio per ambito locale

ALLEGATO II: Desiderata del territorio per ambito locale

Di seguito sono riportati i desiderata e le criticità raccolti nel processo di confronto partecipato, suddivisi per territorio e per ambito di appartenenza.

Unioni di Comuni Tresinaro – Secchia

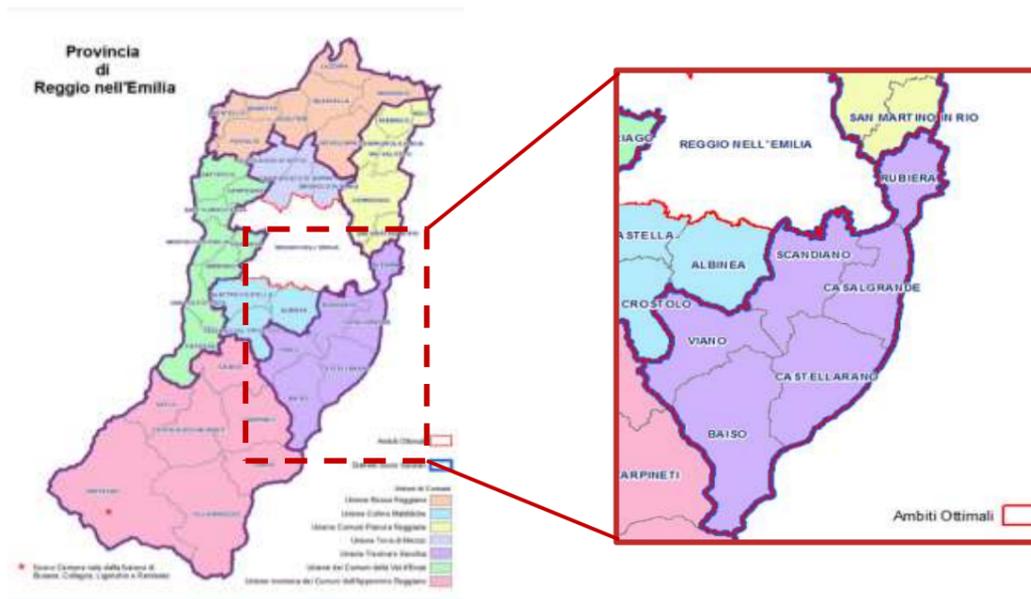


Tabella 1: Territorio dell'Unione di Comuni Tresinaro-Secchia. Elaborazione: TeMA su cartografia Provincia di Reggio Emilia

Descrizione: L'unione Tresinaro-Secchia comprende i comuni di Baiso, Casalgrande, Castellarano, Rubiera, Scandiano e Viano, ha circa 81.000 abitanti ed è caratterizzata da una **industrializzazione** che causa un aumento delle presenze sul territorio durante la giornata lavorativa (sino a 100.000 presenze), e del conseguente traffico veicolare.

TPL: Il principale utilizzo del TPL **su gomma risponde ad esigenze scolastiche**, è poco utilizzato dai lavoratori. Parte del traffico studentesco si è riversato però sul ferro. Sono presenti alcune criticità nei collegamenti con il versante modenese.

Ferrovia: Presenza della rete ferroviaria, in particolare dello scalo di Rubiera: è un importante nodo per il traffico delle merci, ma, in seguito all'introduzione della fermata dei convogli di Trenitalia dopo l'incidente del 2015, è divenuto nel tempo anche un servizio scelto da numerosi studenti e lavoratori diretti verso Reggio Emilia, data la rapidità (13 minuti di percorrenza). Il miglioramento della stazione (di proprietà RFI) tramite servizi igienici, posteggi di interscambio, l'introduzione di collegamenti di TPL e l'aumento delle frequenze dei treni rappresenterebbe un importante miglioramento. **Vi sono alcune problematiche nei collegamenti con la AV Medio Padana.**

Viabilità: sono **allo studio due bretelle**, una autostradale (Campogalliano-Sassuolo) e una provinciale verso Sassuolo per ovviare al problema della congestione. **Gli spostamenti principali avvengono lungo la direttrice est-ovest (via Emilia)**, essendo zona di confine tra il reggiano e il modenese (in particolare attraverso il menzionato ponte sul fiume Secchia). Vi è il **problema dei passaggi a livello**.

Le principali criticità per questo territorio sono quindi:

- Forte traffico veicolare, anche a causa dei mezzi pesanti, nelle ore di picco.
- Presenza della ferrovia, opportunità ma anche fattore di congestione per passaggi a livello.
- Collo di bottiglia del ponte sul fiume Secchia.
- Stazione di Rubiera non sufficientemente attrattiva per le esigenze di mobilità dell'utenza.

Unione di Comuni Colline Matildiche

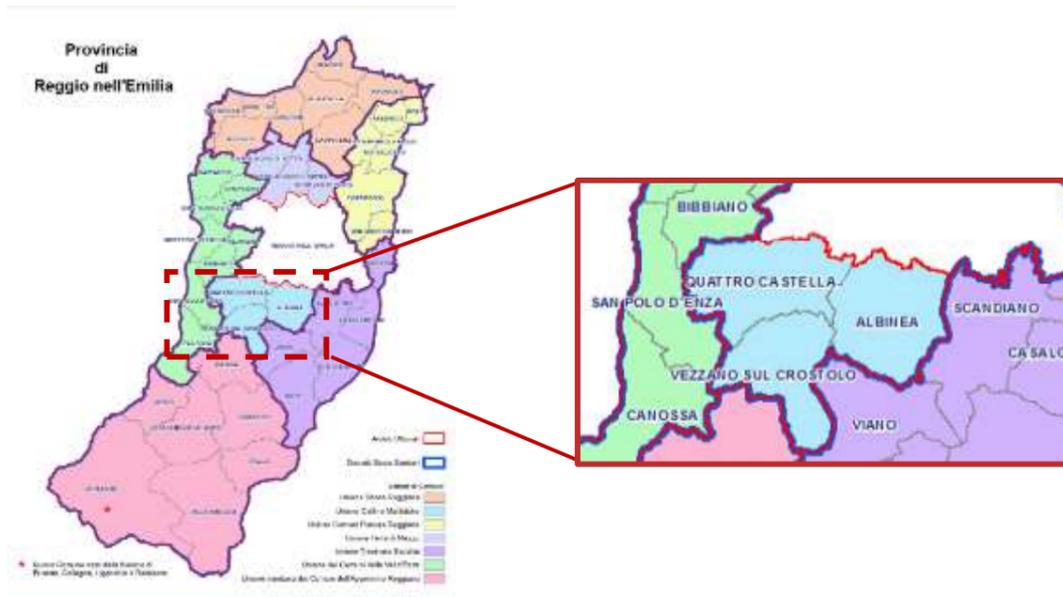


Tabella 2: Territorio dell'Unione di Comuni Colline Matildiche. Elaborazione: TeMA su cartografia Provincia Reggio Emilia

Descrizione: L'unione Colline Matildiche comprende i comuni di Albinea, Quattro Castelle e Vezzano sul Crostolo. L'unione conta circa 26.000 abitanti e si configura come **area residenziale «esclusiva» di Reggio Emilia**, vi è quindi forte esigenza di spostamenti nord-sud.

TPL: sono richieste **l'estensione della linea urbana sino a Puianello** (che è ritenuto il nodo strategico per la mobilità dell'Unione per cui è richiesta anche un'area di interscambio); un collegamento con meno rotture di carico verso la stazione della Medio Padana a nord della città; interventi per migliorarne le velocità commerciali per esempio con corsie preferenziali, semafori alle rotonde etc.

Molti scuolabus sono spesso vuoti a causa della gratuità dei biglietti del TPL offerti dalla Regione, che sposta a sfavore dei servizi speciali il traffico degli studenti.

Sono assenti collegamenti lungo l'asse est-ovest.

Ciclabilità: è presente una pista ciclabile, Via Matildica del Volto Santo, che però ha il fondo in ghiaia e non è utilizzabile dagli utenti sistematici in caso di maltempo, è quindi richiesta la sua asfaltatura.

Il comune di Vezzano inoltre segnala di aver commissionato uno studio per la creazione di una pista ciclopedonale sino a Puianello, anche se avrebbe preferito avere la possibilità di estenderla sino al capoluogo.

Il comune di Albinea vorrebbe l'estensione sino a Scandiano della ciclabile in direzione del Tresinaro che attualmente termina a Borzano.

Le principali criticità per questa unione sono:

- Mancanza di collegamenti TPL lungo asse est-ovest.
- Insufficienza dei servizi di TPL per gli spostamenti nord-sud.
- Percorrenze con tempi lunghi per accesso a Reggio Emilia.
- Mancanza (o inadeguatezza) di ciclabili per spostamenti sistematici.

Unione di Comuni Appennino Reggiano

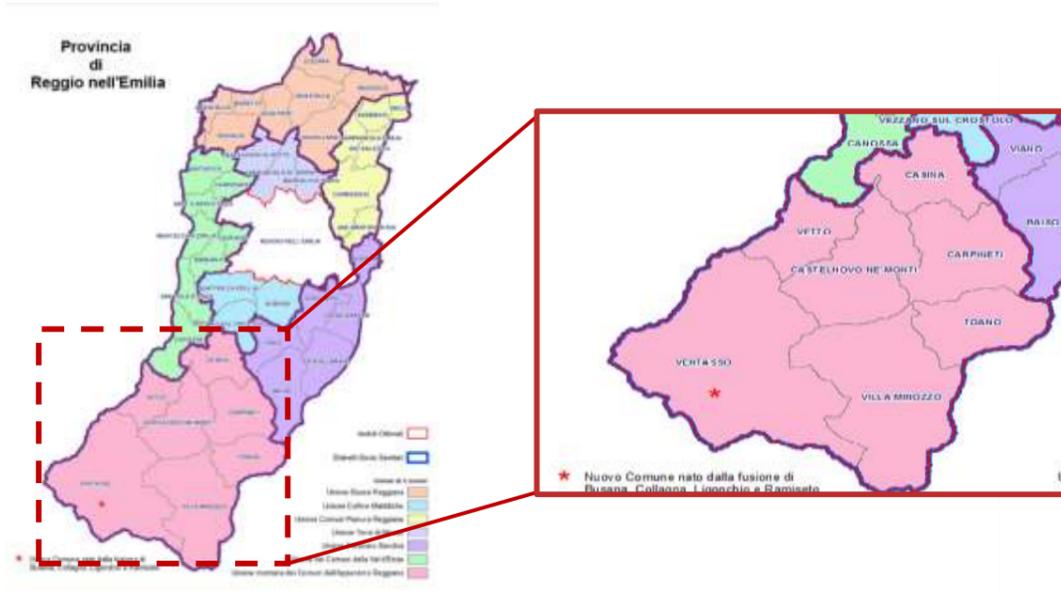


Tabella 3: Territorio dell'Unione di Comuni Appennino Reggiano. Elaborazione: TeMA su cartografia Provincia Reggio Emilia

Descrizione: comprende i comuni di Carpineti, Casina, Castelnuovo ne' Monti, Toano, Ventasso, Vetto e Villa Minozzo. L'unione conta circa 33.000 abitanti ed è situata nel territorio montuoso a sud del capoluogo, per cui gli spostamenti verso Reggio Emilia sono relativamente lunghi.

Il principale centro di attrattività dell'unione è il polo ospedaliero di Castelnuovo ne' Monti, mentre la mobilità scolastica si direziona principalmente all'esterno verso Reggio Emilia e Sassuolo.

Mobilità non sistematica: È richiesta l'introduzione di collegamenti domenicali (anche a fini turistici) e corse pomeridiane e/o serali per favorire la mobilità del tempo libero e le esigenze sportive, soprattutto per gli studenti.

TPL: L'unione è oggetto del **progetto della Strategia Aree Interne**, volto ad una analisi della domanda attuale (in ottica post-pandemica) e potenziale. Il progetto, per il quale è previsto un finanziamento di 250.000 euro, di cui 100.000 per iniziative sperimentali, potrebbe essere una valida opportunità per lo sviluppo della mobilità in questo territorio. Presente anche il progetto MAR – Mobilità appennino reggiano per revisione della rete, dei servizi scolastici e del terminal bus.

Alcune delle frazioni in quota non presentano collegamenti con il trasporto pubblico.

Un tema molto sentito dai Sindaci è l'**affollamento dei mezzi**, che costringe, in molti casi, gli studenti a fare lunghe tratte in piedi, per cui richiederebbero corse aggiuntive nelle ore di picco.

Alcuni Sindaci sottolineano la **necessità di messa in sicurezza delle fermate**, come ad esempio nel terminal delle corriere di Castelnuovo Monti, e **fermate aggiuntive**, riparate con pensiline, per evitare attese o tratti a piedi pericolosi per gli studenti.

Sono richieste inoltre corse aggiuntive e corse dirette verso Reggio per ridurre i tempi di percorrenza ed un coordinamento con la Provincia di Modena per l'ottimizzazione delle coincidenze da e verso Sassuolo.

Sempre in quest'ottica si segnala il desiderio del sindaco di Ventasso per il cambio del mezzo diretto a Cerreto Laghi, una volta che questo abbia raggiunto Collagna. Così da sfruttarne il deposito per cambiare il mezzo con uno di dimensioni ridotte, rendendo così più efficiente in termini consumi (ed inquinamento) la rimanente tratta verso Cerreto.

Ferrovia: L'unione, soprattutto il comprensorio di Cerreto Laghi, presenta una **vocazione turistica** in crescita, per soddisfare la quale sarebbe necessario sfruttare il nodo Medio-Padano come hub per accogliere, per esempio, visitatori dalla Toscana. Il tema dei collegamenti turistici è di particolare importanza nella stagione invernale.

L'Unione dell'Appennino Reggiano presenta le seguenti criticità:

- Lunghi tempi di percorrenza per raggiungere Reggio Emilia.
- Mancanza di collegamento del TPL per le frazioni minori.
- Mancanza di fermate.
- Necessità di messa in sicurezza delle fermate presenti.
- Necessità di collegamenti interprovinciali circa le coincidenze.
- Affollamento dei mezzi da parte degli studenti.
- Mancanza di collegamenti turistici tramite rete ferroviaria ad Alta Velocità.

- Presenza di numerosi interscambi di servizi scolastici.

Unione di Comuni Pianure Reggiane

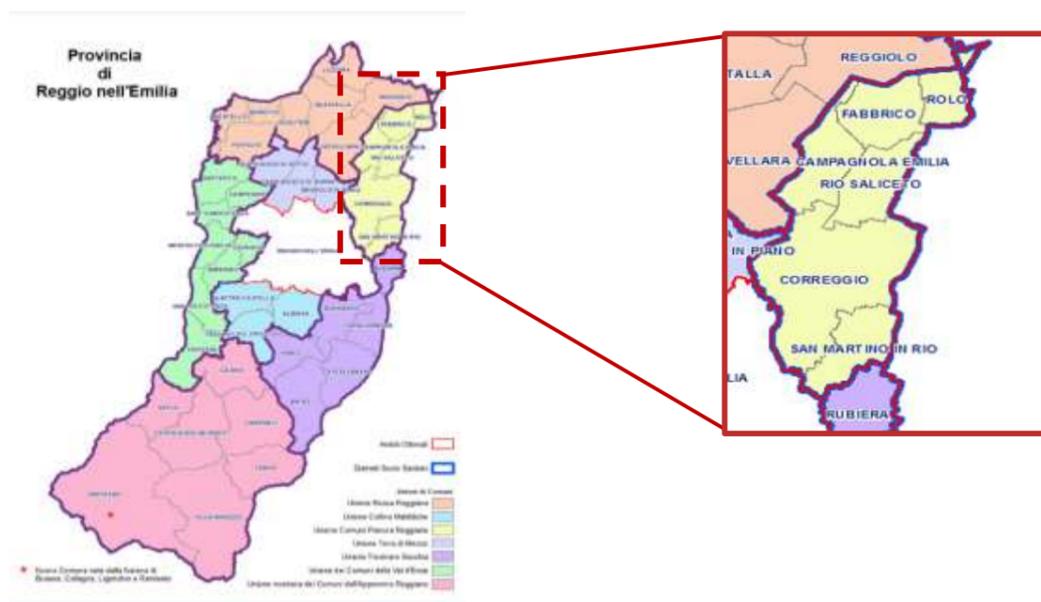


Tabella 4: Territorio dell'Unione di Comuni Pianure Reggiane. Elaborazione: TeMA su cartografia Provincia Reggio Emilia

Descrizione: comprende i comuni di Campagnola Emilia, Correggio, Fabbrico, Rio Saliceto, Rolo, San Martino in Rio. Il territorio dell'Unione conta circa 57.000 abitanti ed è situato a nord-est del capoluogo, al confine con la provincia di Modena. Caratteristiche del territorio sono la presenza di poli scolastici e ospedalieri (a Correggio) ed un'area industriale diffusa.

Le **esigenze di spostamento si sviluppano sia su asse nord-sud sia su asse est-ovest**; una parte importante della domanda di mobilità è rivolta verso i comuni di Carpi (per polo scolastico e industriale), Guastalla (per l'ospedale, per il quale manca, tuttavia, un collegamento diretto con TPL su gomma e una piena funzionalità dell'interscambio con la ferrovia) e Reggio Emilia.

Mobilità lavorativa: Dai comuni si segnalano in particolare la necessità di coinvolgere maggiormente i **mobility managers** del settore industriale nell'incentivazione del *bike-to-work* e/o nella **creazione di servizi dedicati attualmente mancanti** (così come quelli flessibili), anche alla luce delle menzionate riorganizzazioni dei turni di produzione.

Mobilità ospedaliera: Il territorio (San Martino in Rio) è servito dall'associazione di volontariato Auser che offre, alla popolazione più debole, **collegamenti ai poli ospedalieri**.

TPL: si segnalano: la necessità di migliori coincidenze con Carpi (per la recente espansione del polo scolastico, per il quale è anche richiesta una maggiore organizzazione e messa in sicurezza dell'autostazione dedicata, ritenuta caotica e pericolosa nella sua gestione), la **mancanza di collegamenti est-ovest** (soprattutto per polo scolastico di Guastalla) e per le frazioni settentrionali di Correggio, l'affollamento dei mezzi, da parte degli studenti (in particolare a Fabbrico e San Martino in Rio e sulla tratta Rolo – Carpi, il cui cadenzamento e gestione degli accessi sono ritenuti non funzionali rispetto ai volumi di domanda) e la mancanza di servizi igienici e pensiline presso alcune stazioni ferroviarie (Rolo).

Ferrovia: Il territorio è caratterizzato dalla **presenza della rete ferroviaria, con le stazioni RFI di Rolo e della limitrofa Novellara**. Per questo motivo segnalano la necessità (progetto già in fase di studio per il comune di Fabbrico insieme a Novellara) di fare interventi sulle stazioni per incentivare l'utenza a farne un maggiore utilizzo (servizi igienici, posteggi interscambio...). Sulla tratta Modena – Carpi – Rolo sono attive iniziative di integrazione tariffaria con il trasporto su gomma.

Ciclabilità: è segnalata l'assenza di collegamenti tra le diverse aree, che non permettono, per esempio ai lavoratori, di avere accesso ad una rete unica e continua. È allo studio la ciclabile Carpi-Guastalla.

Viabilità: si segnala l'opposizione da parte di alcune categorie (in particolare i commercianti) all'ampliamento di ZTL nei centri storici. La presenza del casello Rolo-Reggiolo è un nodo di collegamento importante: è sottolineata la sua importanza in ottica di eventuali iniziative di pooling.

Altro: Dal punto di vista delle **iniziative per incentivare la mobilità pubblica e condivisa** si segnalano le sperimentazioni, attualmente dismesse, del comune di Correggio e di Fabbrico (servizio di car pooling IMOSMID e di un sistema di tariffazione integrata con la Provincia di Modena).

Correggio ha evidenziato come potrebbe essere opportuno **unificare e semplificare l'accesso ai canali di informazione** al pubblico, evitando la frammentazione delle informazioni su diversi strumenti, canali, siti ed applicazioni. Un ulteriore proposta per semplificare l'accessibilità informativa è stata quella di prevedere negli strumenti di pianificazione dei viaggi che si possa inputare l'orario di arrivo a destinazione (e non l'orario di partenza).

Le principali criticità relative all'unione delle Pianure Reggiane sono:

- Mancanza di collegamenti lungo asse est-ovest.
- Stazione di Rolo e Novellara non sufficientemente attrattiva per esigenze di mobilità dell'utenza.
- Mancanza di servizi speciali per esigenze ospedaliere, assenza di collegamenti diretti tramite TPL su gomma e problematiche l'interscambio con la stazione ferroviaria (Ospedale di Guastalla)
- Mancanza di collegamenti tra le piste ciclabili esistenti.
- Affollamento dei mezzi del TPL su gomma.
- Mancanza di servizi dedicati/flessibili per i poli industriali.

Unioni di Comuni Terra di Mezzo

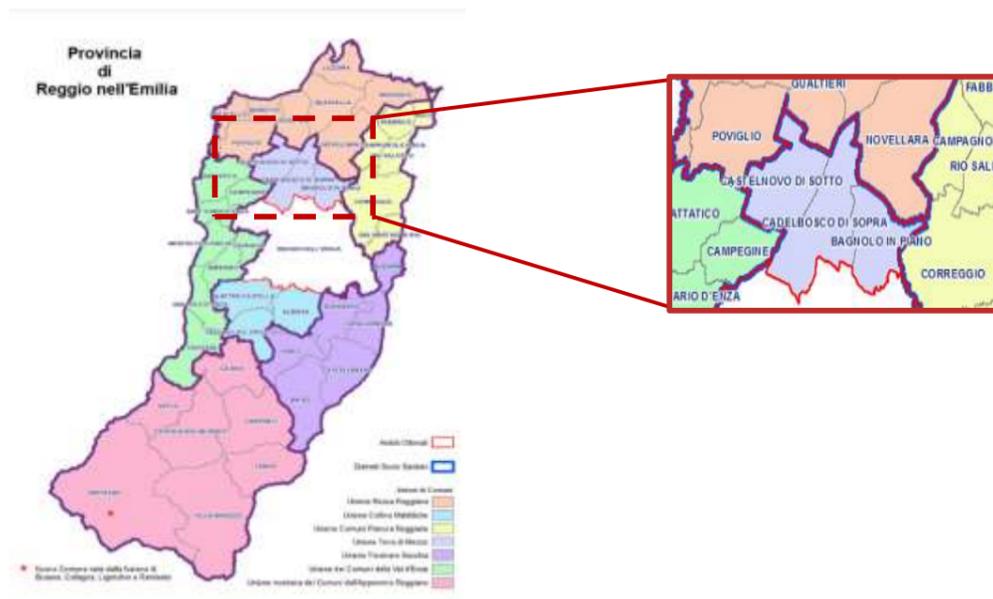


Tabella 5: Territorio dell'Unione di Comuni Terra di Mezzo. Elaborazione: TeMA su cartografia Provincia Reggio Emilia

Descrizione: è costituita dai comuni di Castelnovo di Sotto, Cadelbosco di Sopra, Bagnolo in Piano. L'unione conta circa 29.000 abitanti, e si configura principalmente come un **quartiere settentrionale di Reggio Emilia, interessato dal processo di espansione dell'area industriale del capoluogo**, verso il quale gravita la domanda di trasporto lavorativo, pur essendoci lavoratori che si dirigono anche verso Novellara, Correggio e il polo di Mancasale.

Mobilità lavorativa: è sentita la necessità di collegamento con i *mobility managers* aziendali, in particolare con quelli dell'associazione di categoria (Unindustria)

Mobilità ospedaliera: mancano servizi dedicati. L'assenza di servizi è compensata in parte dall'associazione Auser, che però si trova con carenze di personale volontario.

TPL: L'unione segnala l'**assenza di collegamenti lungo le direttrici est-ovest** intercomunali. È sollevato il problema della tariffazione piena che penalizza le frazioni negli spostamenti brevi. Sono assenti servizi per collegare le frazioni ai comuni nei giorni di mercato.

Ferrovia: I comuni sono a **breve distanza dalla stazione Medio-Padana** e sono serviti anche dalla stazione della limitrofa Novellara (Bagnolo partecipa allo studio per il suo miglioramento). Il sindaco di Bagnolo sottolinea la necessità della creazione di un posteggio presso la stazione Medio-Padana, anche ad uso dei pendolari verso Milano (sono in corso di ultimazione da parte del Comune capoluogo i parcheggi presso l'area della stazione AV).

Ciclabilità: presente progetto nel PUMS per collegamento Bagnolo-Reggio. La ciclabile parallela a Via Gramsci sarebbe importante collegamento al polo industriale Ogni Bene.

Viabilità: è segnalato lo stato di degrado delle strade che non hanno avuto interventi di manutenzione negli anni, che vanno anche a scapito della qualità del servizio di TPL.

Le principali criticità dell'unione della terra di mezzo sono:

- Assenza di collegamenti lungo asse est-ovest.
- Degrado delle strade intra-comunali.
- Mancanza di servizi dedicati ai poli ospedalieri.
- Mancanza di posteggi scambiatori presso le stazioni ferroviarie.
- Assenza di servizi di TPL per collegare frazioni e comuni nei giorni di mercato.
- Assenza di percorsi ciclabili sia verso il comune capoluogo che tra i territori dell'unione.

Unioni di Comuni Val d'Enza

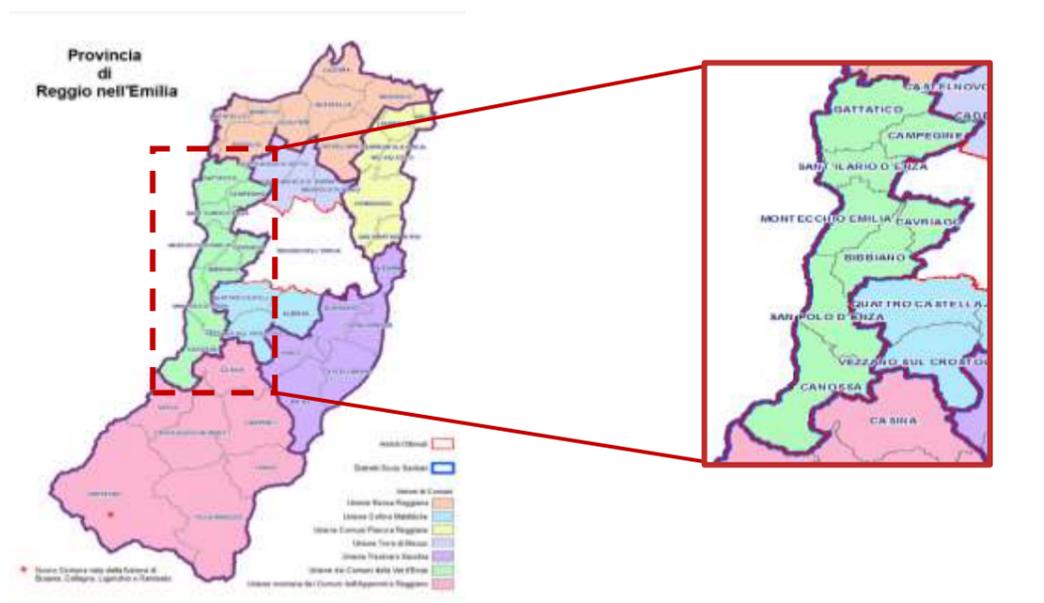


Tabella 6: Territorio dell'Unione di Comuni Colline Val d'Enza. Elaborazione: TeMA su cartografia Provincia Reggio Emilia

Descrizione: L'Unione dei comuni della Val d'Enza è costituita dai comuni di Gattatico, Bibbiano, Canossa, Cavriago, Montecchio Emilia, San Polo d'Enza, Sant'Ilario d'Enza e Campegine. L'unione conta circa 63.000 abitanti, ed è situato al confine con la provincia di Parma, per cui vi è una **forte esigenza di spostamenti lungo l'asse est-ovest**. Il territorio è caratterizzato da **vocazione turistica, industriale** (polo di Gattatico), e dalla **presenza di poli scolastici** (Montecchio e Sant'Ilario) e **ospedalieri** (Montecchio).

Mobilità non sistematica: Si segnala l'assenza di corse fuori da orario scolastico.

TPL: sono assenti (Gattatico) o insufficienti (Campegine) collegamenti verso Reggio Emilia e la stazione di Sant'Ilario d'Enza.

Il comune di Sant'Ilario d'Enza chiede invece il rafforzamento delle tratte verso Montecchio: insufficienti per la mobilità scolastica e assenti verso l'ospedale.

Il comune di Montecchio (e in parte anche il comune di San Polo d'Enza) hanno visto **nel tempo una forte riduzione del servizio su gomma**, che da 17 corse è andando a mano a mano scemando: ne chiedono perciò una sostanziale riorganizzazione e ripotenziamento, ritenendo di essere attualmente meglio connessi alla provincia di Parma per la quale hanno corse con frequenza oraria.

Il comune di Montecchio manifesta il disappunto per i costanti disservizi della rete ferroviaria e le conseguenti problematiche di interscambio con il servizio gomma e chiede con riferimento a quest'ultimo, l'attivazione di corse dirette per raggiungere il capoluogo.

Ferrovia: Il territorio è caratterizzato dalla presenza dell'asse ferroviario Reggio-Ciano d'Enza, e, presso il comune di Sant'Ilario D'Enza, dal passaggio della rete ferroviaria RFI.

Sono richieste maggiori frequenze (soprattutto sul nodo di Barco), e la trasformazione della ferrovia Reggio-Ciano in una **metropolitana di superficie**, anche per fare fronte al problema dei passaggi a livello (alcuni dei quali chiusi dal comune di Bibbiano).

Ciclabilità: Il comune di Bibbiano suggerisce l'importanza dello sviluppo di ciclabili continue, anche parallele alla ferrovia, da sfruttare anche in ottica turistica. Il comune di Gattatico segnala il proprio progetto di 2 nuove ciclabili da sommarsi alle 2 già in essere.

Campegine e Sant’ Ilario desidererebbero la **creazione di una ciclabile parallela** alla via Emilia in sede protetta o separata, così da incentivare la mobilità dolce verso il capoluogo.

Viabilità: Fortemente sentito è il problema della congestione della Via Emilia: i comuni interessati auspicano alla realizzazione del progetto della via Emilia bis, e desidererebbero lo **spostamento dei posteggi scambiatori verso la periferia**.

È presente, inoltre, il problema del traffico nei centri abitati che, nel caso di Bibbiano, dovrebbe essere risolto dal progetto della tangenziale Barco-Bibbiano e nel caso di Montecchio dalla bretella di collegamento alla tangenziale.

L’unione dei comuni della Val D’Enza presenta le seguenti criticità:

- Mancanza o insufficienza di collegamenti verso il Capoluogo.
- Bassa frequenza dei servizi ferroviari.
- Mancanza di collegamenti intercomunali verso i poli di attrazione.
- Problema del congestionamento della Via Emilia.
- Mancanza di collegamenti ciclabili paralleli alle direttrici principali.
- Presenza di numerosi passaggi a livello e della conseguente congestione del traffico.

Unioni di Comuni Bassa Reggiana

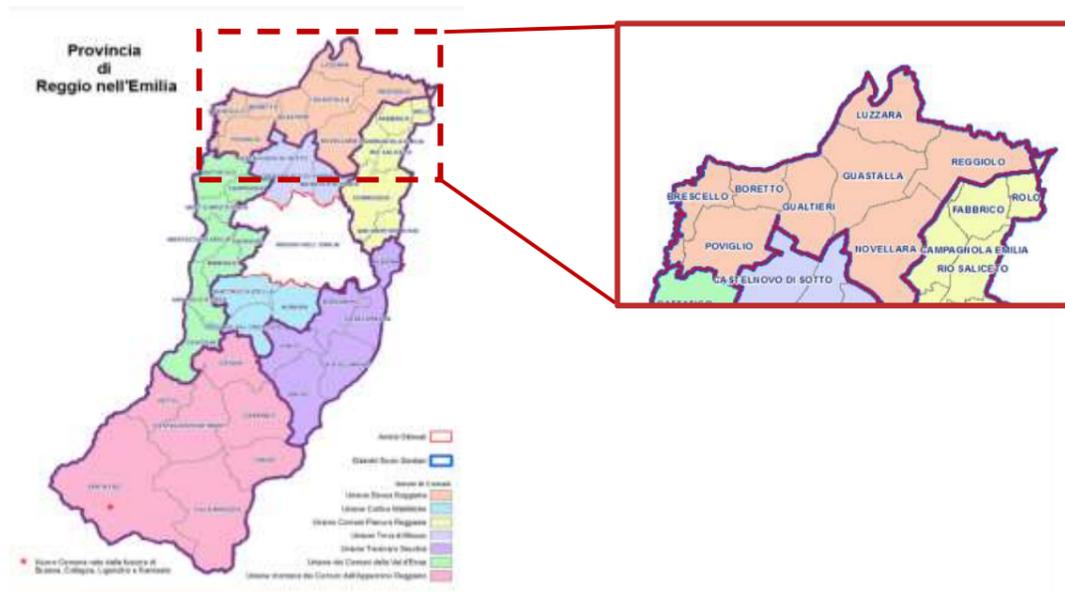


Tabella 7: Territorio dell’Unione di Comuni Bassa Reggiana. Elaborazione: TeMA su cartografia Provincia Reggio Emilia

Descrizione: comprende i comuni di Boretto, Brescello, Gualtieri, Guastalla, Luzzara, Novellara, Poviglio, Reggiolo. L’unione conta circa 72.000 abitanti, e si caratterizza per essere **un’area a forte vocazione industriale** al confine tra le province di Reggio Emilia e Mantova.

I principali poli di attrattività sono Guastalla, Reggio, Correggio, Carpi, Viadana e Parma per quanto riguarda la mobilità scolastica; Guastalla, Mancasale, Parma e Reggiolo (in via crescente per via della ricostruzione post-sisma), cui si aggiungono le Z.I. di ciascuno dei Comuni dell’Unione, per la mobilità lavorativa. Per quanto riguarda la mobilità sanitaria si segnala la presenza di un polo ospedaliero e di una casa della salute a Guastalla, mentre a Novellara e Brescello sono situate due Case della Salute.

Mobilità ospedaliera: Come per altri territori, i Comuni dell’Unione sopperiscono con risorse proprie o tramite convenzioni (C.R.I. o associazioni di volontariato) alla mancanza di collegamenti e servizi speciali ospedalieri, per garantire ai cittadini l’accessibilità ai poli sanitari.

TPL: È segnalata l’**assenza di servizi rivolti alle frazioni minori**, oggetto di ripopolamento da parte anche di residenti stranieri, in molti casi non dotati di patenti o veicoli privati, che potrebbero beneficiare dell’introduzione di corse in queste località.

È richiesto il potenziamento dei servizi su gomma verso i poli produttivi di Reggiolo, Guastalla e Mancasale (è in programma un incontro del Comune di Novellara con i *mobility managers* del settore industriale).

Ferrovia: Il territorio è attraversato dal passaggio della **ferrovia, utilizzata prevalentemente dagli studenti** (durante l’estate, infatti, sono segnalate diverse corse quasi vuote).

La recente elettrificazione della linea è stata accolta con favore dalla popolazione, e questo potrebbe incentivarne l’**ulteriore sviluppo tramite lo studio, già menzionato, per l’aggiunta di servizi e posteggi di interscambio** (anche per le biciclette) presso la stazione di Novellara.

È espressa la richiesta per l'introduzione di treni nel fine settimana o in orario serale per le esigenze di mobilità del tempo libero e la rimozione di alcune fermate per velocizzare i tempi di percorrenza (Attualmente 45' per arrivare a Reggio Emilia).

Il passaggio della ferrovia rappresenta una opportunità per il comune di Novellara visto anche il **collegamento con la stazione Medio-Padana**. L'allungamento delle percorrenze di alcune tratte potrebbe portare ad un migliore utilizzo dei convogli (si veda il precedente esempio citato circa l'estensione sino a Bologna). Oltre alla richiesta di collegamento con il capoluogo regionale, è espressa la necessità di potenziare il collegamento con Suzzara e Mantova; tale esigenza viene menzionata in particolare dal Comune di Luzzara, situato in prossimità del confine provinciale.

È presente, inoltre, il problema legato ai passaggi a livello, in concomitanza della linea Parma-Suzzara, ed in particolare nelle intersezioni di Ponte Alto a Brescello e della Via Cisa tra Sorbolo di Mane e Sorbolo di Parma. La chiusura di questi passaggi a livello, tuttavia, non può avvenire senza una serie di interventi volti a risolvere le criticità e il problema dell'allungamento dei tempi di percorrenza che sarebbero generati da questo intervento.

Viabilità: Come negli altri territori la presenza della ferrovia pone anche per la Bassa Reggiana il **problema della congestione e sicurezza causata dai passaggi a livello**: il comune di Novellara sta infatti valutando di seguire l'esempio del comune di Bibbiano attraverso la chiusura di alcune strade secondarie e i relativi passaggi a livello, quale ad esempio quello di San Bernardino.

Sempre nell'ottica di un miglioramento della viabilità il comune di Novellara auspica nella realizzazione entro il 2024 della tangenziale già in programma, che permetterebbe al traffico (anche pesante) di non scorrere più all'interno del centro abitato.

Ciclabilità: sono presenti il progetto della pista Carpi-Guastalla e uno riguardante la ciclabile dedicata agli spostamenti casa-lavoro presso Novellara.

Il comune di Novellara segnala infine di aver aderito alla **iniziativa Ecoattivi**, sistema di incentivo tramite premi a comportamenti sostenibili, tra i quali il *bike-to-work*.

Collegamenti extra provinciali: Viene segnalata la mancanza di tariffazioni integrate: sulla tratta Reggio Emilia – Luzzara per la quale servono due abbonamenti differenti e la necessità includere in un unico abbonamento anche la tratta Parma – Suzzara.

Le principali criticità del territorio della Bassa Reggiana sono:

- Mancanza di posteggi scambiatori e servizi presso le stazioni ferroviarie.
- Mancanza di collegamenti TPL nelle frazioni minori.
- Elevato traffico veicolare nei centri urbani.
- Problema di congestionamento e sicurezza dei passaggi a livello.
- Assenza di collegamenti ferroviari per il tempo libero.
- Mancanza di tariffazioni integrate per i collegamenti extra provinciali.
- Necessità dei Comuni di dover sopperire alla mancanza di collegamenti con i poli sanitari.

Comune di Reggio Emilia

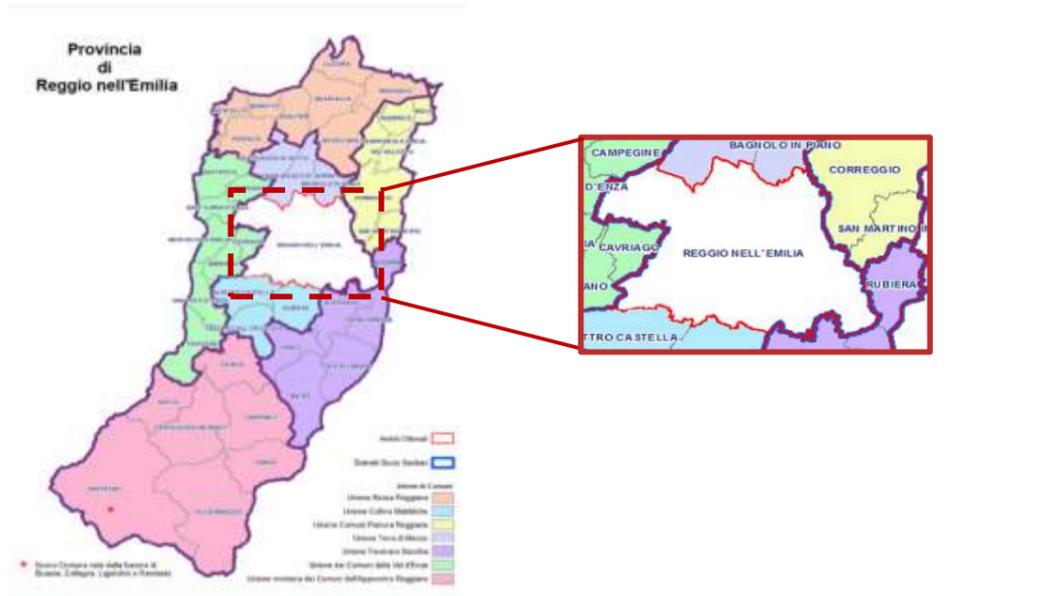


Tabella 8: Territorio del Comune di Reggio Emilia. Elaborazione: TeMA su cartografia Provincia Reggio Emilia

Descrizione: La mobilità nel territorio del comune capoluogo ha subito un **progressivo decentramento**, che ha visto l'emergere di nuovi poli attrattori di domanda scolastica, ospedaliera e lavorativa, situati nelle zone periferiche della città.

TPL: La quota di utilizzo del TPL è limitata e l'utenza principale è costituita dagli studenti. Questo genera un forte sovraffollamento del servizio in alcune fasce orarie, cui fanno seguito corse con un esiguo tasso di occupazione dei mezzi nelle ore di morbida, che vengono utilizzate quasi esclusivamente da persone che per età o condizione economica non hanno accesso al mezzo privato. Nonostante il TPL stia cercando di far fronte ai cambiamenti di abitudine negli spostamenti dell'utenza, il servizio su gomma non riesce a rispondere adeguatamente alle nuove esigenze, in modo particolare a quelle di mobilità scolastica, soggette a variazioni annuali. Di conseguenza, il Comune auspica una maggiore integrazione del TPL con altri servizi: il potenziamento delle linee di forza (tranvia) permetterebbe la costituzione di servizi radiali, dedicati al collegamento con i principali poli attrattori.

Ferrovia: il potenziamento delle linee di forza su ferro sarebbe, per il Comune, un ulteriore passo per integrare i servizi su gomma, che potrebbero diventare complementari e adduttivi rispetto alla ferrovia. Il progetto della tranvia, da collocarsi sull'asse di forza nord-sud, se integrata in un eventuale sistema tram-treno, costituirebbe un intervento «strategico», con ricadute non solo sulla mobilità dei cittadini reggiani ma su quella di tutti i territori delle Unioni.

Tale intervento però, data la natura «radicale», richiederebbe, secondo il Comune, il coinvolgimento della Regione con la funzione di armonizzare e **indirizzare tutte le esigenze manifestate dai territori all'interno di una visione strategica**, non limitata alla realizzazione di interventi locali slegati tra loro. Il Comune di Reggio Emilia, l'Unione val D'Enza e la Regione Emilia-Romagna hanno inoltre in programma la creazione di un tavolo di confronto, volto a definire alcuni posteggi scambiatori lungo la ferrovia per canalizzare maggiormente il traffico proveniente dalla Val d'Enza sul trasporto su ferro.

Viabilità: Viene segnalato che l'utilizzo dell'auto privata è incentivato dal posizionamento dei **posteggi scambiatori**. Questi ultimi, **collocati in prossimità del centro, facilitano l'entrata in città delle automobili**, esacerbando così il problema della congestione da traffico. Pur essendo previsto dal PUMS il ricollocamento verso la periferia dei parcheggi di interscambio, questo intervento, senza l'introduzione di corsie preferenziali per le navette (c.d. Minibù, gratuite e asservite ai posteggi scambiatori) e di un **sistema di disincentivi economici all'ingresso in città dei mezzi privati**, potrebbe non essere sufficiente a risolvere il problema. L'eventuale aumento di ricavi da tariffazione della sosta e/o da road pricing potrebbe inoltre essere utilizzato per finanziare il potenziamento dell'offerta chilometrica del TPL: attualmente i proventi delle tariffe dei posteggi finanzia esclusivamente i servizi di Minibù e i servizi speciali (scuolabus, servizio trasporto disabili, etc). Gli interventi sulla tariffazione appaiono tuttavia poco praticabili per via dell'assenza di tali misure dai documenti di pianificazione (PUMS).

Altro: Nel corso del confronto con il Comune di Reggio Emilia è emerso il **tema dell'integrazione tariffaria**: attualmente il sistema a zone vigente calcola **il costo del titolo di viaggio in base alle zone attraversate**. Ciò non incentiva gli spostamenti legati ad esigenze non sistematiche poiché, per recarsi in zone non comprese nell'abbonamento, l'utente deve sostenere costi aggiuntivi, che in alcuni casi non sono proporzionati alle distanze effettivamente percorse: uno spostamento all'interno della stessa zona risulta più conveniente di uno spostamento di distanza minore che attraversa però più zone.

Una riorganizzazione delle zone verso un modello concentrico era stata proposta per il Patto TPL 22-24, ma tale proposta non ha avuto seguito per via della mancata approvazione da parte della Regione Emilia-Romagna.

Al modello attualmente vigente potrebbe però essere affiancato un **abbonamento unico («intera rete» o sub-rete)** che, seppur venduto ad un prezzo maggiore rispetto all'abbonamento «per zone», permetterebbe di ampliare le «occasioni d'uso» del TPL (nell'esempio «intera rete», verso qualunque destinazione all'interno di un'area prestabilita).

Tali interventi, tuttavia, per essere realizzati, necessitano la preventiva verifica della loro applicabilità alla struttura tecnica vigente (STIMER).

Le principali criticità del Comune di Reggio Emilia sono:

- Quota modale limitata del TPL, con forte squilibrio tra affollamento nelle ore di punta e ore di morbida.
- Difficoltà del TPL a fare fronte ai nuovi poli attrattori collocati in periferia e al mutare della domanda.
- TPL utilizzato quasi esclusivamente dagli studenti.
- Insufficienza nell'integrazione tra i servizi ferroviari e le altre modalità di trasporto.
- Assenza di una visione strategica comune alle Unioni e al Capoluogo.
- Assenza di disincentivi e/o alternative sufficientemente competitive all'ingresso delle automobili nel centro città.
- Possibili evoluzioni/integrazioni del sistema tariffario.

Provincia di Reggio Emilia

Il confronto con la Provincia di Reggio Emilia ha confermato le caratteristiche e le criticità del territorio espresse dalle Unioni di Comuni e dal Comune capoluogo nel corso degli incontri precedenti. Le principali necessità riportate sono, infatti: rispondere alle esigenze di mobilità scolastica, creare un miglioramento dei collegamenti con la stazione AV Mediopadana, definire standard e obiettivi definiti per la rete delle ciclovie.

Il confronto, tuttavia, ha portato alla luce alcune ulteriori criticità, comuni all'intera area provinciale:

- **Mancanza di omogeneità nei livelli del servizio di TPL, che presenta squilibri tra diverse aree**, sorti in seguito ai cambiamenti demografici, del tessuto produttivo e dei poli di attrattività verificatisi negli ultimi anni.
- **Assenza di collegamenti intracomunali, tra comuni e le loro frazioni** (alcune delle quali hanno un rilevante peso demografico): in diversi casi gli utenti residenti nelle frazioni devono percorrere diversi chilometri per raggiungere il comune di riferimento prima di poter accedere alla rete del trasporto collettivo.
- **Possibile acuirsi nel tempo del problema derivante dal progressivo decentramento dei poli sanitari e della loro specializzazione**. Il numero di centri che erogano prestazioni sanitarie, infatti, è destinato ad aumentare, sino a raggiungere un totale di 25 Case della Salute (che saranno realizzate anche grazie ai fondi del PNRR). Ciò, in concomitanza con il costante aumento dell'età media della popolazione residente, renderà sempre più necessario far fronte alle esigenze di mobilità di utenti «deboli», che per reddito, età o condizione di salute, non hanno la possibilità di ricorrere al mezzo privato per accedere ai poli sanitari diffusi sul territorio.