



Parma
*Città Climate Neutral
2030*

Schoolhoods | URBACT

Co-funded by
the European Union
Interreg



Comune di Parma



Piano di Azione Integrato Progetto Schoolhoods

Comune di Parma

Mobilità scolastica sicura, felice e sostenibile

Dicembre 2025

GRUPPO DI LAVORO

Comune di Parma

GIANLUCA BORGHI	Assessore alla Sostenibilità Ambientale ed Energetica, Agricoltura e Mobilità
ANDREA MANCINI	Dirigente Settore Mobilità e Trasporti
MARCO RONCHEI	Responsabile S.O. Mobilità Sostenibile
CRISTINA PELLEGRINI	Referente Progetti Europei
DINA RAVAGLIA	Referente tecnico progetto Schoolhoods
CRISTIAN FERRARI	Mobility Manager d'Area

Gruppo di Azione Locale

- Rappresentanti Scuole Superiori cittadine
- ARPAE
- Infomobility SpA
- TEP SpA
- FIAB Parma
- Settori Comune di Parma: Pianificazione e Sviluppo del Territorio, Settore Servizi Educativi, Settore Polizia Locale, Settore Transizione Ecologica, Settore Sport

Consulenti esterni:

SIMURG RICERCHE
CITEC

Sommario

SINTESI DEI CONTENUTI	4
1. INTRODUZIONE.....	6
1.1. Contesto del Piano di Azione Integrato.....	6
1.2. Mobility management scolastico	7
2. PROGETTO SCHOOLHOODS: LA VISIONE.....	8
2.1. Obiettivo Principale	8
2.2. Obiettivi strategici.....	8
3. STATO ATTUALE DELLA MOBILITÀ	10
3.1. Punti di forza e punti di debolezza	10
4. IL PERCORSO PARTECIPATIVO	11
4.1. Organizzazione e attivazione del Gruppo Locale	11
4.2. Principali fasi del Progetto	11
4.3. Momenti chiave di co-creazione	12
5. MATRICE DEL PIANO DI AZIONE	14
5.1. Richieste delle scuole emerse durante il percorso partecipativo.....	14
5.2. Principali sfide identificate.....	15
5.3. Fattibilità delle Azioni	16
5.4. Azioni Pilota realizzate	17
6. PIANO DI MONITORAGGIO	18
6.1. Tempi di realizzazione	18
6.2. Valutazione dei benefici ottenuti	18
6.3. Indicatori per obiettivi strategici.....	19
6.4. Action measures indicators	20
7. STRATEGIE DI FINANZIAMENTO PER LA MOBILITÀ SCOLASTICA.....	21
7.1 Approccio strategico	21
7.2. Cluster Strategici di Finanziamento	21
7.3 Stima dei Costi e Fonti di Finanziamento	22
7.4. Governance, Ruoli e Coordinamento Fund Raising	23
7.5. Timeline di Implementazione	23
7.6 Analisi dei Rischi e Mitigazioni.....	23
8. RACCOMANDAZIONI FINALI.....	24
9. SCHEDE DELLE AZIONI	24

SINTESI DEI CONTENUTI

Schoolhoods – Safe, Green and Happy Ways to School

Comune di Parma, novembre 2025

Il Piano d'Azione Integrato del progetto Schoolhoods definisce la strategia di Parma per trasformare la mobilità casa-scuola, promuovendo abitudini di viaggio più sicure, sane e sostenibili per gli studenti delle scuole superiori. Integrato nella rete URBACT IV "Schoolhoods", questo piano si basa sul consolidato impegno di Parma per la mobilità attiva e sfrutta un ampio processo partecipativo che coinvolge scuole, servizi comunali, operatori della mobilità e associazioni civiche..

Contesto e Visione

Parma è una città pianeggiante e compatta, con una forte cultura ciclabile e condizioni favorevoli alla mobilità attiva. Tuttavia, la congestione, i problemi di sicurezza e la persistente dipendenza dall'auto, soprattutto intorno alle scuole, rimangono sfide importanti. A causa della loro ampia area di interesse e del significativo impatto sul traffico urbano, le scuole superiori sono state scelte come target di questo Piano d'Azione Integrato..

La visione che orienta questo piano è quella di una città in cui le zone scolastiche, sicure e senza auto, divengano poli attrattori per la vita comunitaria, collegati da un trasporto pubblico affidabile e da infrastrutture ciclabili. Entro il 2035, Parma mira a realizzare una mobilità scolastica prevalentemente sicura, sostenibile e incentrata sulle persone.

Obiettivi Strategici

Il Piano traduce questa Visione in 5 Obiettivi strategici:

1. *Aumentare la sicurezza delle zone scolastiche attraverso restrizioni al traffico e riqualificazione percorsi pedonali e ciclabili.*
2. *Limitazione dell'uso delle auto private nei pressi delle scuole promuovendo alternative sostenibili.*
3. *Migliorare l'efficienza del trasporto pubblico adattando fermate, orari e accessibilità.*
4. *Migliorare la qualità degli spazi pubblici riqualificando marciapiedi, piste ciclabili, parcheggi per biciclette e aree di interscambio.*
5. *Incoraggiare cambiamenti comportamentali attraverso formazione, campagne di sensibilizzazione e iniziative partecipative.*

Processo partecipativo

Il processo ha attivato un Gruppo di Azione Locale che comprende:

- Settori Comune di Parma (Servizi Educativi, Pianificazione, Mobilità e Trasporti, Transizione Ecologica, Polizia Locale).
- Gestori, Operatori della Mobilità e Associazioni (TEP, Infomobility, ARPAE, FIAB).
- 14 Scuole Superiori rappresentate attraverso Dirigenti, Insegnanti e Studenti..
- Tra maggio 2024 e marzo 2025 sono stati organizzati cinque workshop, che spaziavano dall'avvio del progetto a sessioni tematiche e specifiche per ogni scuola. Questi hanno permesso agli stakeholder di creare proposte, convalidare le priorità e allineare le aspettative.

Risultati chiave:

- Necessità di riqualificare/integrare infrastrutture (es attraversamenti pedonali)
- Soluzioni adattive di riappropriazione degli spazi (parklet)
- Riconoscimento dei limiti laddove i vincoli urbani impediscono gli interventi

Sfide e Risposte

Il processo partecipativo ha identificato 5 sfide strutturali:

- *Problemi di sicurezza per pedoni e ciclisti nelle zone scolastiche*
- *Eccessiva dipendenza dai veicoli privati*
- *Necessità di ottimizzazione Trasporto Pubblico*
- *Spazio pubblico dominato da auto private*
- *Preferenza culturale per l'auto privata*

Il Piano d'azione risponde con un mix equilibrato di infrastrutture, servizi, governance e misure di cambiamento culturale, distribuite gradualmente nel breve (1 anno), medio (3 anni), e lungo termine (5 anni).

Punti salienti del piano d'azione

- *Misure per tutte le scuole: consultazioni sugli orari dei trasporti pubblici, formazione per i responsabili della mobilità scolastica, segnaletica migliorata e nuovi portabiciclette antifurto.*
- *Azioni specifiche per aree scolastiche:*
 - *Viale Maria Luigia: attraversamenti pedonali, nuovo parklet, semaforo a chiamata*
 - *Via Toscana: nuovi attraversamenti, ampliamento area scolastica*
 - *Viale Piacenza: semaforo a chiamata, miglioramento fermata bus, misure di traffic calming*
 - *San Sepolcro: chiusura al traffic del piazzale*
 - *Via Toschi: miglioramento sicurezza pedonale per ciclabile in prossimità uscita.*

Monitoraggio e Valutazione

Il piano sarà monitorato annualmente rispetto agli indicatori definiti, tra cui:

- *Grado di soddisfazione degli student rispetto al TPL*
- *Numero di student che usano mobilità attiva rispetto ad auto privata*
- *Riduzione incidentalità nelle aree scolastiche*

Raccomandazioni Finali

- *Rafforzare collaborazione fra Amministrazione Comunale, scuole e gestori Trasporto Pubblico*
- *Migliorare la visibilità e la formazione dei Mobility Manager Scolastici*
- *Espandere e riqualificare la rete ciclabile*
- *rafforzare il cambiamento culturale e promuovere la mobilità sostenibile attraverso campagne di comunicazione*
- *Effettuare periodicamente studi di traffic per garantire che gli interventi rimangano efficaci e bilanciati con le esigenze di mobilità dell'intera città*

Conclusioni

Il Piano di Azione Integrato del progetto Schoolhoods rappresenta per la città di Parma un'opportunità di miglioramento della Mobilità Scolastica, combinando governance partecipativa, rinnovamento delle infrastrutture e trasformazione culturale. Allineando scuole, famiglie, istituzioni e fornitori di servizi, Parma può realizzare una svolta decisiva verso una mobilità sicura, verde e inclusiva per i suoi giovani cittadini.

1. INTRODUZIONE

1.1. Contesto del Piano di Azione Integrato

Contesto locale

“Safe, green and happy ways to school”

URBACT è un programma dell'UE volto a promuovere la cooperazione e lo scambio di idee tra le città europee, attraverso reti tematiche e attività congiunte. Il programma supporta lo sviluppo delle competenze degli Uffici Tecnici Locali nella progettazione e implementazione di percorsi partecipativi integrati, promuovendo al contempo la condivisione di buone pratiche tra le città. In questo contesto, URBACT IV ha approvato il progetto "Schoolhoods", che promuove la salute e la sicurezza di bambini e ragazzi nel contesto degli spostamenti casa-scuola.

L'iniziativa mira a pianificare **azioni per la diffusione della mobilità sostenibile nelle scuole, la sicurezza dei percorsi e la sensibilizzazione di studenti, insegnanti e genitori verso abitudini di viaggio alternative all'auto privata**. La città di Parma ha aderito alla rete del progetto insieme alle seguenti città:

- Brasov, Romania
- Brno, Czech Republic
- Guia de Isora, Spain (until 31.12.2023)
- Rethymno, Greece (Lead Partner)
- Skawina, Poland
- Turku, Finland
- Zadar, Croatia

Panoramica generale della città

Parma si trova nella parte occidentale dell'Emilia, tra l'Appennino e la Pianura Padana, divisa in due dal torrente Parma. **Il territorio comunale è completamente pianeggiante**.

La topografia e il clima favoriscono la mobilità attiva, in particolare la cultura del ciclismo, un'abitudine di viaggio storicamente radicata in tutte le fasce di popolazione. L'uso della bicicletta è aumentato negli ultimi anni grazie all'ampliamento della rete ciclabile e alle campagne promozionali, ma anche alla diminuzione delle precipitazioni e all'aumento delle temperature invernali.

Oltre alle possibili carenze **infrastrutturali**, i principali ostacoli all'uso della bicicletta restano i **furti e l'inquinamento atmosferico**, quest'ultimo causato principalmente da edifici residenziali, aziende di produzione, allevamenti e trasporti.

Parma è il centro **dell'Area Urbana Funzionale** che comprende 17 comuni e 328.452 abitanti (dati 2021). La popolazione di Parma è stabile sia a livello generale che scolastico.

Nel 2021, nell'ambito del progetto europeo AWAIR (Interreg Central Europe Programme), i 17 Comuni dell'Area hanno avviato una collaborazione per affrontare il problema dell'inquinamento atmosferico, promuovendo consapevolezza e incentivando l'modalità di trasporto sostenibile.

Dati principali:

- **Paese e Regione:** Italia, Emilia-Romagna
- **Popolazione:** 198.986 (2025), stabile
- **Percentuale di studenti:** 13% (26.478)
- **Superficie:** 260,6 km²
- **Densità:** 952 inh/km²
- **Struttura urbana:** area pianeggiante con struttura concentrica
- **Numero di scuole:** 116
- **Modello di scelta scolastica:** libero, con priorità alla prossimità di residenza

Scuole coinvolte

Il Comune di Parma ha individuato le **Scuole Superiori** come target per il progetto Schoolhoods, al fine di

capitalizzare e proseguire la collaborazione con le scuole già coinvolte in un precedente progetto finanziato dal Ministero dei Trasporti italiano. La scelta di lavorare con questo grado scolastico (14-19 anni) è stata motivata dall'ampiezza del bacino di utenza che rappresenta nell'Area Urbana Funzionale (F.U.A.) e dall'impatto sul traffico che lo spostamento di così tanti studenti ha sulla viabilità. Sono state coinvolte le seguenti aree scolastiche in base alla loro suddivisione in singole scuole, di cui di seguito si riporta la popolazione studentesca per l'anno scolastico 2024/2025.

Areas	Schools	Enrolled students 24 -25	Total
Piazzale San Sepolcro	Liceo delle Scienze Umane Albertina Sanvitale	1.623	1.623
Viale Maria Luigia	Liceo classico e linguistico Gian Domenico Romagnosi	1.026	6.153
	Liceo Scientifico G. Ulivi	1.456	
	Istituto Tecnico Economico Melloni	971	
	IIS Camillo Rondani	835	
Via Toscana	Liceo Scientifico Marconi	1.865	4.574
	IPSIA Primo Levi	871	
	ITIS Leonardo Da Vinci	1.773	
	Liceo Scientifico Musicale Attilio Bertolucci	1.088	
Viale Piacenza	ISISS Pietro Giordani	842	1.308
	Istituto Tecnico Economico Bodoni	610	
Convitto Maria Luigia	Istituto Tecnico Agrario Bocchialini	698	373
	Liceo classico, europeo, e scientifico Pitagora	373	
	Liceo Paolo Toschi	1.042	1.042

1.2. Mobility management scolastico

Il mobility management comprende l'insieme delle strategie e delle iniziative messe in atto da enti pubblici e privati per ottimizzare la mobilità dei propri lavoratori o studenti, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa-scuola-casa. Un ruolo chiave in questo settore è svolto dal responsabile della mobilità scolastica, che opera sia all'interno della scuola sia nei rapporti con la pubblica amministrazione locale. Il suo compito è promuovere forme di mobilità sostenibile – dal punto di vista ambientale, economico e sociale – favorendo un cambiamento nelle abitudini e nei comportamenti degli utenti.

Il responsabile della mobilità scolastica incarna il collegamento tra la scuola e la Pubblica Amministrazione, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e l'efficienza degli spostamenti. Allo stesso tempo, svolge un ruolo di mediazione, traducendo all'interno dell'organizzazione le indicazioni e le osservazioni provenienti dagli uffici pubblici preposti alla gestione della mobilità..

Al momento, solo poche scuole hanno nominato il Responsabile della Mobilità Scolastica per vari motivi, tra cui il compito aggiuntivo non è ricompensato finanziariamente.

2. PROGETTO SCHOOLHOODS: LA VISIONE

Immaginiamo una città che incarni un nuovo equilibrio urbano, dove le strade siano sicure e accoglienti, e consentano a bambini e ragazzi di muoversi liberamente e in sicurezza tra casa e scuola. Al centro di questa visione ci sono le aree scolastiche trasformate in spazi comuni protetti, liberi dal predominio delle auto e progettati per favorire la vita sociale.

Entro dieci anni, la mobilità scolastica sarà sicura, sostenibile e incentrata sul benessere collettivo, con spazi pubblici ripensati e riprogettati per le persone, non per le auto.

Ridurre il traffico automobilistico consentirà alle famiglie di scegliere forme di trasporto sostenibili, dando priorità alla sicurezza collettiva rispetto alla comodità individuale. Un sistema di trasporto pubblico affidabile ed efficiente sarà il pilastro di questo cambiamento, coordinato con le esigenze quotidiane e supportato da solide partnership comunitarie.

La città diventerà un modello di cambiamento culturale e comportamentale, dove famiglie, insegnanti e scuole accoglieranno la mobilità sostenibile come valore civico condiviso. Sarà un luogo pacifico, ecologico e inclusivo, dove pedoni e ciclisti avranno la precedenza sui veicoli privati.

Di seguito vengono presentati alcuni estratti di commenti e opinioni condivisi durante il processo partecipativo, che fungono da testimonianze che rafforzano e danno voce a questa visione:

- “Viale Maria Luigia dovrebbero essere chiuse al traffico dalle 7:00 alle 14:00, per creare un ambiente sicuro e accogliente per gli studenti.”
- “Non basta limitare il traffico per pochi minuti: bisogna immaginare strade completamente trasformate per rendere sicuro l’accesso alle scuole.”
- “Abbiamo bisogno di ridurre il numero delle auto nelle aree scolastiche: la città deve essere organizzata per facilitare la mobilità condivisa e il trasporto pubblico.”
- “Lavorare con le famiglie è fondamentale: dobbiamo far capire loro che non si tratta solo di regole, ma di sicurezza per i loro figli.”
- “Non possiamo permettere che gli studenti arrivino in ritardo o dipendano sempre dai genitori: il trasporto pubblico deve essere una scelta competitiva rispetto all’auto, comoda e affidabile.”
- “Se gli insegnanti vanno a scuola in bicicletta o a piedi, sono un esempio per gli studenti e le famiglie.”
- “Dobbiamo immaginare un ambiente ecologico e sicuro, dove gli studenti possano muoversi liberamente senza correre rischi.”

2.1. Obiettivo Principale

Aumentare la percentuale e il numero di studenti delle scuole superiori che si spostano da e per la scuola con mezzi sostenibili e sicuri invece di utilizzare l’auto privata.

2.2. Obiettivi strategici

1. Aumentare la sicurezza nelle aree scolastiche (SO1)
 - Incremento delle aree o strade scolastiche e adattamento degli effettivi orari di chiusura al traffico veicolare.
2. Ridurre l’uso di veicoli privati nelle aree scolastiche (SO2)
 - Miglioramento delle politiche di mobilità nelle aree urbane con azioni come restrizione degli accessi e sanzionamenti più severi per chi non rispetta le regole.
3. Ottimizzare il servizio di trasporto pubblico locale (SO3)
 - Adeguamento fermate bus e principali percorsi pedonali per garantire sicurezza e fruibilità dei flussi tra scuole e punti di scambio modale, inclusa accessibilità per utenti con disabilità.

- 4. Miglioramento della qualità degli spazi pubblici condivisi in termini di percorsi pedonali, ciclabili e uso del trasporto pubblico nelle aree scolastiche (SO4)**
 - Riqualificazione e completamento delle reti infrastrutturali quali marciapiedi, piste ciclabili, punti di sosta in sicurezza per biciclette, aree di interscambio modale e aree fermate bus.
- 5. Incoraggiare lo spostamento dei comportamenti di viaggio verso forme di mobilità sostenibile (SO5)**
 - Sviluppare progetti di educazione e formazione mediante il coinvolgimento di scuole e famiglie in campagne di comunicazione che aumentino la consapevolezza.

3. STATO ATTUALE DELLA MOBILITÀ

3.1. Punti di forza e punti di debolezza

<p>Punti di forza</p> <p>La struttura urbana, il clima estivo e la topografia favoriscono la mobilità attiva</p> <p>Cultura della ciclabilità consolidata</p> <ul style="list-style-type: none">• Ampia esperienza in misure di mobilità scolastica dolce e sicura <p>"Happy bus" (Servizio innovativo di scuolabus)</p> <p>Presence of Mobility Manager of Area</p> <p>Tavolo della Mobilità con gli stakeholder coinvolti</p> <p>Lunga esperienza in politiche di restrizione degli accessi</p> <p>Buona rete infrastrutturale per la mobilità attiva</p> <p>Buon grado di accettazione delle misure di traffic calming da parte degli utenti</p> <p>Alta percentuale di insegnanti che incentivano la mobilità sostenibile come tema di insegnamento e scelta personale</p>	<p>Punti di debolezza</p> <p>I genitori portano gli studenti a scuola per convenienza sociale e abitudine (tempo e comfort)</p> <p>Uso dell'auto e alta percentuale di traffico causano inquinamento e calo della sicurezza</p> <p>In alcuni casi, il parcheggio irregolare occupa infrastrutture per la mobilità attiva</p> <p>La cultura dell'auto domina sulla cultura della ciclabilità</p> <p>Ampia area di attrazione per studenti delle scuole superiori, che richiedono spostamenti lunghi</p> <p>Violazioni del codice della strada nella condivisione delle strade che coinvolgono biciclette e automobile</p> <p>Il clima invernale disincentiva</p>	<p>Opportunità</p> <p>L'autonomia scolastica consente di offrire lezioni e attività di mobilità sostenibile</p> <p>Possibilità di combinare politiche di salute, nutrizione e mobilità attiva</p> <p>Comunicazione con le famiglie relativamente al tema della mobilità dai primi anni di scuola</p> <p>Uso delle reti degli insegnanti per diffondere il tema della sostenibilità</p> <p>Uso delle associazioni come quelle sulla ciclabilità per supportare genitori e insegnanti</p>	<p>Minacce</p> <ul style="list-style-type: none">• I giovani scelgono l'auto come "opzione facile" per muoversi• La ricerca del parcheggio compromette la sicurezza percepita di studenti e genitori• Il mancato rispetto delle norme stradali compromette la motivazione alle scelte di mobilità sostenibile• Errori nella comunicazione e promozione delle azioni di trasporto pubblico e sulla mobilità attiva
---	--	--	---

4. IL PERCORSO PARTECIPATIVO

4.1. Organizzazione e attivazione del Gruppo Locale

Come tutti i progetti URBACT, Schoolhoods è basato sul coinvolgimento di un Gruppo di Azione Locale (ULG), che riunisce i soggetti pubblici e privati a vario titolo coinvolti dalle politiche della mobilità casa-scuola.

Il Comune di Parma, soggetto promotore attraverso il Settore Mobilità e Trasporti, è stato rappresentato da diversi uffici e Settori: Servizi Educativi, Pianificazione Urbana, Transizione Ecologica, Finanziamenti Comunitari e Strategici, congiuntamente alla Polizia Locale e al Mobility Manager di Area.

Altri Enti rappresentati sono:

- **Infomobility** - Società partecipata che gestisce la sosta e servizi di mobilità in area urbana
- **TEP** - Società che gestisce il Trasporto Pubblico Locale
- **FIAB** – Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
- **ARPAE** – Agenzia Regionale per la Prevenzione, Ambiente ed Energia

Le scuole sono state rappresentate da insegnanti e Studenti (15 scuole – 5 aree scolastiche)

Simurg Ricerche e CITEC.

4.2. Principali fasi del Progetto

Prima di avviare gli incontri partecipativi, il Comune di Parma ha riattivato il Gruppo di Azione, riallacciando i contatti con gli stakeholder precedentemente coinvolti nelle iniziative di mobilità scolastica. Questa fase delicata ha richiesto di chiarire gli obiettivi, garantire che le aspettative fossero realistiche e mostrare come i nuovi contributi sarebbero stati valorizzati. Le scuole si sono dimostrate le più restie a coinvolgersi nuovamente e il ripristino della fiducia ha richiesto diversi mesi, durante i quali sono stati aggiornati i contatti e coinvolti nuovi insegnanti di riferimento. The operative phase ran from May 2024 to March 2025 and was structured as follows:

- **29 maggio 2024 – Kick-off meeting (in presenza):** Presentazione del progetto Schoolhoods, costruzione del Gruppo di Lavoro, stato dell'arte sulle iniziative di Mobilità Scolastica esistenti a Parma.
- **4 novembre 2024 – Visione (in presenza):** Gli Stakeholders hanno sviluppato a seguito di un workshop dedicato una vision per una mobilità scolastica più sicura e sostenibile, attraverso focus group e una lavagna developed a shared vision for safer, more sustainable home-school travel, using focus groups and una lavagna visiva per mappare un “futuro ideale” della mobilità scolastica.
- **16 dicembre 2024 – workshop (online):** I rappresentanti delle scuole hanno lavorato in gruppi plenari e tematici per perfezionare le azioni individuate nelle iniziative precedenti, con gli uffici comunali che ne hanno valutato la fattibilità. Tra i partecipanti figuravano quattro istituti superiori (Melloni, Romagnosi, Ulivi, Levi), personale comunale, forze dell'ordine, TEP, Infomobility e FIAB Parma.
- **Workshops per aree scolastiche (Feb–Mar 2025):**
 - Feb 24 – Istituto Giordani (Via Toscana campus)
 - Feb 25 – Liceo Romagnosi (Viale Maria Luigia)
 - Mar 25 – Istituti Bocchialini e Bodoni (Viale Piacenza)

Ogni incontro ha generato un report condiviso con il gruppo locale e i membri non presenti per la revisione e il feedback.



Incontro partecipativo in presenza

The screenshot shows a video conference interface with multiple participants. The main area displays a grid of participant video feeds. One participant's feed is enlarged at the bottom center, showing a man named Giannino Botti. The interface includes standard video conference controls such as audio, video, and participant lists. At the bottom of the screen, there is a map of a road intersection with several text boxes and arrows pointing to specific locations. These text boxes contain detailed requests for traffic modifications, such as 'Richiesta chiusura al traffico via Trombare' and 'Riqualificazione stradale via Pianella'. The map also shows other landmarks like 'Viale delle Nazioni' and 'Viale della Scienza'.

Workshops online

4.3. Momenti chiave di co-creazione

Il processo di co-creazione è stato plasmato da tre passaggi chiave:

1. **Costituzione del Gruppo Locale:** Sulla base delle precedenti collaborazioni, sono stati riattivati i contatti esistenti, garantendo la continuità delle competenze e coinvolgendo nuovamente le parti interessate

2. **Raccolta di proposte:** le scuole hanno ripreso idee passate e ne hanno introdotte di nuove, molte delle quali sono state convalidate dagli uffici tecnici per la fattibilità
3. **Processo decisionale:** gli uffici comunali hanno mantenuto la responsabilità finale, integrando le azioni fattibili nel piano strategico più ampio

Il processo ha evidenziato un forte impegno da parte di tutti gli stakeholder: le scuole hanno dato disponibilità a iniziative educative, i fornitori di servizi di trasporto si sono dimostrati disponibili ad un adattamento e l'ARPAE e gli uffici comunali hanno offerto un coordinamento.

Esempi di risultati:

- Accettato: nuovi attraversamenti pedonali nelle aree scolastiche.
- Adattato: progetto di parklet da rivedere in funzione della sicurezza.
- Rifiutato: proposte nonaccoglibili per proemi di circolazione (estendere chiusure stradali o ampliamento marciapiedi o ciclabili)

Sfida strategica: Per ridurre la dipendenza dall'auto sono necessari sia cambiamenti culturali (istruzione, consapevolezza, comunicazione) sia misure operative (infrastrutture, riorganizzazione dei servizi).

Aspetti positivi identificati:

- Forte impegno della scuola per il cambiamento culturale.
- Soluzioni tempestive (ad esempio, nuovi attraversamenti pedonali) mostrano risultati immediati.
- Disponibilità dei fornitori di trasporto ad allineare gli orari con quelli delle scuole.
- Opportunità per un deposito biciclette più sicuro ed efficiente.
- Coinvolgimento attivo degli insegnanti come motore di consapevolezza.

Aspetti che necessitano di miglioramento:

- Alcune strade scolastiche si trovano su percorsi di traffico strategici, limitando gli interventi.
- Difficoltà nell'applicazione delle restrizioni esistenti.
- Resistenza di alcuni insegnanti alle alternative all'auto privata.
- Problemi di manutenzione dei parcheggi.
- Mancanza di orari armonizzati per il trasporto pubblico.
- Parcheggi per biciclette inadeguati e poco sicuri.

Nel complesso, il processo partecipativo ha mostrato un'ampia volontà di sostenere la mobilità sostenibile. La sfida rimane: creare le condizioni, attraverso misure sia culturali che concrete, che convincano le famiglie ad abbandonare l'uso dell'auto privata.

5. MATRICE DEL PIANO DI AZIONE

5.1. Richieste delle scuole emerse durante il percorso partecipativo

Le richieste emerse durante il percorso partecipativo dalle scuole di tutte le aree sono riportate nella tabella sottostante, ogni richiesta è collegata agli Obiettivi Strategici descritti in questo Piano di Azione:

Area Scolastica	Richieste	S1	S2	S3	S4	S5
Area Viale Maria Luigia	Aumento frequenza TPL e migliore coordinazione fra gestore TPL e scuole/orarils			✓		
	Miglioramento accessibilità pedonale con nuovi attraversamenti	✓				
	Riqualificazione di Piazzale Rondani				✓	
	Aumento area pedonale con installazione nuovi parklet in Viale Maria Luigia				✓	
	Miglioramento della sicurezza con estensione chiusura al traffico del viale	✓				
Area Via Toscana	Aumento frequenza TPL e migliore coordinamento fra operatori e scuole			✓		
	Miglioramento sicurezza pedonale sui marciapiedi	✓				
	Estensione area scolastica e orario chiusura includendo Piazzale Sicilia		✓			
Area Viale Piacenza	Miglioramento circolazione pedonale con installazione semaforo a chiamata su attraversamento pedonale					✓
	Aumento sicurezza alla fermata bus	✓				
	Aumento sicurezza pedonale con chiusura di Via Trombara al traffico	✓				
	Riduzione velocità auto modificando geometria della rotatoria	✓	✓			
	Miglioramento spazio condiviso attraverso riqualificazione cortili				✓	
Liceo P. le S. Sepolcro	Aumentare consapevolezza studenti sulla mobilità attiva	✓				
	Miglioramento sicurezza studenti in uscita per conflitto con pista ciclabile esistente				✓	
Liceo Via Toschi	Aumentare frequenza TPL e coordinamento con le scuole/orari			✓		
	Aumentare frequenza TPL e coordinamento con le scuole/orari					✓
Convitto Nazionale Maria Luigia	Aumentare consapevolezza studenti sulla mobilità attiva			✓		
	Miglioramento sicurezza nelle aree scolastiche; 2.- Ridurre la presenza di auto private; 3 – Migliorare efficienza TPL per la mobilità scolastica; 4.- Migliorare la qualità dello spazio pubblico; 5 – Incentivare spostamenti con modalità sostenibili					✓

Obiettivi Strategici: 1-Miglioramento sicurezza nelle aree scolastiche; 2.- Ridurre la presenza di auto private; 3 – Migliorare efficienza TPL per la mobilità scolastica; 4.- Migliorare la qualità dello spazio pubblico; 5 – Incentivare spostamenti con modalità sostenibili

5.2. Principali sfide identificate

A seguito della diagnosi effettuata sullo stato attuale descritto della mobilità scolastica nella Città di Parma e dei bisogni e delle criticità emersi nel corso del processo partecipativo, di seguito si descrive una visione generale delle sfide, relazionando per ciascuna la trasformazione prevista dagli obiettivi strategici del presente Piano.

- Scarsa sicurezza di pedoni e biciclette nelle aree scolastiche
 - 1. Aumento della sicurezza nelle aree scolastiche**
- Eccessivo uso dell'auto privata per gli spostamenti c1asa-scuola e mancanza di infrastrutture per stoccaggio sicuro di bici e monopattini nelle zone scolastiche
 - 2. Ridurre l'uso delle auto private nelle aree scolastiche**
- Difficile uso del Trasporto Pubblico relativamente a orario, frequenze e accesso alle fermate
 - 3. Potenziare il Trasporto Pubblico per la mobilità scolastica**
- Spazio pubblico principalmente dedicato alle auto private
 - 4. Migliorare la qualità degli spazi pubblici in termini di condizioni fisiche per camminare, andare in bicicletta e utilizzare i trasporti pubblici nelle zone scolastiche**
- Generale predisposizione all'uso dell'auto privata rispetto ad alter modalità di trasporto
 - 5. Incoraggiare il cambiamento di abitudini verso modalità sostenibili di trasporto.**

5.3. Fattibilità delle Azioni

Nella fase finale del processo partecipativo con i rappresentanti delle scuole, le misure discusse sono state riviste e valutate. Sulla base della valutazione dell'Amministrazione Comunale, il Piano d'Azione seleziona **azioni realizzabili entro tempi e budget definiti**. Queste azioni **sintetizzano e integrano le diverse istanze**, traducendo i bisogni in azioni concrete. Per riflettere la diversità degli input, l'approccio enfatizza la razionalizzazione e il coordinamento degli interventi. Ogni azione è collegata agli obiettivi strategici (OS) delineati nell'introduzione del presente documento.

Area scolastica	Azioni	SO 1	SO 2	SO 3	SO 4	SO 5	fattibilità
1. Azioni relative a tutte le aree scolastiche	1.1 Concertazione per aree scolastiche e generali fra scuole ed ente gestore relativamente a orari TPL			✓			S
	1.2 Corso di formazione gratuito per Mobility Manager Scolastico rivolto a tutte le scuole cittadine di ogni grado					✓	S
	1.3 Revisione e riqualificazione ove necessario della segnaletica stradale orizzontale e vertical nelle aree scolastiche	✓			✓		M
	1.4 Inventario delle rastrelliere per biciclette presenti e, in accordo con Provincia di Parma, installazione di rastrelliere antifurto ove necessario		✓		✓		M
2. Viale Maria Luigia	2.1 Nuovo attraversamento pedonale presso liceo Ulivi	✓			✓		M
	2.2 Nuovo semaforo a chiamata in viale Caprera	✓			✓		M
	2.3 Riqualificazione area verde Piazzale Rondani				✓		M
	2.4 Implementazione di 1 nuovo parklet in Viale M. Luigia				✓		M
3. Polo di Via Toscana	3.1 Implementazione attraversamenti pedonali in via Toscana e via Lazio in prossimità della rotatoria						S
	3.2 modifica orari area scolastica con inclusione p.le Sicilia		✓				S
4. Viale Piacenza	4.1 Implementazione semaforo a chiamata						L
	4.2 Miglioramento sicurezza fermata bus						M
	4.3 Interventi di traffic calming per ridurre velocità veicoli in prossimità della rotatoria		✓		✓	✓	L
5. Liceo P. le S. Sepolcro	5.1 chiusura al traffico di p.le San Sepolcro				✓		M
6. Liceo Viale Toschi	6.1 Moderazione velocità biciclette con installazione barriere parapedenali	✓					M

*Fattibilità: S = breve termine = 1 anno, M = medio termine, 3 anni, L = lungo termine, 5 anni

Obiettivi Strategici: 1-Miglioramento sicurezza nelle aree scolastiche; 2.- Ridurre la presenza di auto private; 3 – Migliorare efficienza TPL per la mobilità scolastica; 4.- Migliorare la qualità dello spazio pubblico; 5 – Incentivare spostamenti con modalità sostenibili

5.4. Azioni Pilota realizzate

All'interno del Progetto Europeo Schoolhoods, sono state realizzate 3 diverse esperienze pilota per testare diverse soluzioni e approcci di mobilità scolastica sostenibile:

- **Azione Pilota n. 1:** in previsione dell'attuazione della Misura 3.2 – “Ampliamento strada scolastica polo via Toscana”, nel corso della Settimana Europea della Mobilità anno 2024 è stata sperimentata durante una giornata scolastica/lavorativa l'estensione della chiusura a p.le Sicilia e l'adattamento degli orari di chiusura in base alle esigenze delle scuole emerse dal percorso partecipativo.
La sperimentazione non ha causato particolari problemi, pertanto la misura è stata ritenuta fattibile e inclusa nel Piano.
Tuttavia, prima dell'implementazione definitiva della misura, verrà effettuata una ulteriore sperimentazione di 3 mesi per evidenziare eventuali criticità relative ai cambiamenti delle abitudini di mobilità relativi alla stagione invernale.
- **Azione Pilota n. 2:** in previsione dell'attuazione della Misura 5.1 – “Chiusura di piazzale San Sepolcro al traffico”, nel corso della Settimana Europea della mobilità 2024 è stata sperimentata durante una giornata scolastica/lavorativa la chiusura al traffico del piazzale su cui insiste l'accesso principale al liceo Sanvitale. Tale sperimentazione non ha evidenziato particolari problematiche, tuttavia nel piazzale stesso era da anni consentita la sosta a n. 8 auto private di cittadini residenti dotati di apposito permesso. Come fase intermedia dell'attuazione di questa Misura, è stato scelto di non rinnovare i permessi ai privati ma di trasformare gli stalli presenti in sosta a pagamento a righe blu, per potere successivamente prevedere una riqualificazione del piazzale e pedonalizzarlo definitivamente.
- **Azione Pilota n. 3:** è stato implementata nei mesi di ottobre e novembre dell'anno 2025 la misura 1.2 “Corso di formazione per Mobility Manager Scolastici”.

L'individuazione di una figura referente che possa fare da interfaccia tra l'Amministrazione Comunale e la Scuola è apparsa come fondamentale per consentire una rapida comunicazione fra le due entità e dar modo così di valutare e risolvere, ove possibile, le criticità relative alla mobilità scolastica man mano che si presentano. Il Corso di Formazione rappresenta una valida base da cui partire nella costruzione di una base di competenze utili e pratiche per chi rivestirà questo ruolo. Durante il corso i partecipanti sono stati anche introdotti all'utilizzo della piattaforma regionale Mobilityamoci, utile all'elaborazione dei dati raccolti con i questionari relativi agli spostamenti casa-scuola e alla redazione dei relativi Piani.

6. PIANO DI MONITORAGGIO

Il Piano di Azione del Progetto Schoolhoods verrà valutato in base a una serie di indicatori qualitativi e quantitativi concretamente identificabili come sotto riportato in modo da consentire la verifica dello stato di implementazione delle misure.

6.1. Tempi di realizzazione

Il Piano verrà monitorato su base annuale, considerati gli orizzonti temporali indicati nelle azioni sottoriportate, in base al loro termine di attuazione:

1.1 entro 2026	3.1 entro 2026
1.2 entro 2026	3.2 entro 2026
1.3 entro 2028	4.1 entro 2030
1.4 entro 2028	4.2 entro 2028
2.1 entro 2028	4.3 entro 2030
2.2 entro 2028	5.1 entro 2028
2.3 entro 2028	6.1 entro 2028
2.4 entro 2028	

6.2. Valutazione dei benefici ottenuti

Il Comune realizzerà un aggiornamento strategico attraverso attività di analisi e momenti di confronto strutturato con gli stakeholder, con l'obiettivo di valutare e ridefinire, qualora necessario, i criteri di intervento.

In particolare, le seguenti azioni potranno essere considerate:

- Rilevazione del livello di soddisfazione degli utenti attraverso questionari, indagini di percezione e interviste mirate
- Analisi dei nuovi bisogni emersi in relazione alla domanda di mobilità da e per i centri scolastici, tenendo conto anche di eventuali cambiamenti demografici, infrastrutturali e organizzativi
- Definizione di indicatori di performance volti a misurare l'efficacia e l'impatto delle strategie adottate

Il Sistema di monitoraggio è costruito basandosi su sistema di monitoraggio basato su indicatori oggettivi e definiti nel tempo, per valutare l'efficacia delle misure implementate e il grado di soddisfazione e di fruizione da parte degli utenti.

Alcuni esempi proposti:

- Monitoraggio del numero di studenti in salita/sdiscesa dal TPL presso le Aree Scolastiche.
- Quantificazione del numero di studenti che usano forme di mobilità attiva (in bicicletta, a piedi)
- Rilevazione della percentuale di studenti trasportati dalle auto private, con l'obiettivo di monitorarne la riduzione nel tempo.

6.3. Indicatori per obiettivi strategici

Al momento, i dati di base non sono disponibili per tutte le scuole.

A partire dal prossimo anno scolastico (2025-26) sarà disponibile una nuova piattaforma per la mobilità scolastica, con dati sulla ripartizione modale per tutte le scuole.

Prima di descrivere in dettaglio il monitoraggio delle azioni specifiche definite in questo piano, la sezione seguente delinea il quadro di monitoraggio per gli obiettivi strategici che guideranno tutte le azioni successive.

Visione	Indicatori	Valore base	Valore target	Fonte
Obiettivo principale				
Aumentare la percentuale e il numero di studenti delle scuole superiori che si spostano da e per la scuola con mezzi sostenibili invece di utilizzare l'auto privata	Percentuale di studenti delle scuole superiori che si spostano da e per la scuola utilizzando mezzi sostenibili invece di utilizzare l'auto privata.	70%	+ 10% (2030)	Questionario nelle scuole coinvolte
Obiettivi strategici				
1- Miglioramento della sicurezza nelle aree scolastiche	Numero annuale di incidenti con feriti in prossimità delle scuole	n. 26 totale in tutte le aree scolastiche (2024)	- 20% (2030)	Report Polizia Locale
2- Riduzione uso auto private nelle aree scolastiche	Numero strade scolastiche/aree scolastiche aumentate o implementate	19 (2025)	+ 20% (2030)	Settore Mobilità e Trasporti
3- Migliorare l'accesso alle scuole tramite i mezzi pubblici	Numero di fermate dei trasporti pubblici protette e sicure entro 5 minuti a piedi dalle scuole	9	+ 10% (2030)	Operatore Trasporto Pubblico
4- Miglioramento dello spazio pubblico vicino alle scuole	Punteggio medio di percorribilità delle aree scolastiche	Da identificare	75%	Questionario
	Numero di scuole fornite di rastrelliere	8	+ 4	Settore Mobilità e Trasporti
5- Incoraggiare il cambiamento del comportamento o verso una mobilità sostenibile	Percentuale di studenti delle scuole superiori nelle scuole coinvolte pronti a utilizzare modalità di trasporto sostenibili	Da identificare	35%	Questionario nelle scuole target

6.4. Action measures indicators

Consequently, the actions established by translating the strategic objectives into the specific context of each school area, will be monitored as detailed in the following table.

Area scolastica	Azioni	Indicatori	Obiettivo	Responsabile	Fonte
1. Azioni relative a tutte le scuole	1.1 Concertazione per aree scolastiche e generali fra scuole ed ente gestore relativamente a orari TPL	Soddisfazione presso utilizzatori TPL	+ 10% entro 2026	TEP e SMTP	Questionario a utenti TPL
	1.2 Corso di formazione gratuito per Mobility Manager Scolastico rivolto a tutte le scuole cittadine di ogni grado	Numero di Mobility Manager Scolastici formati	10 entro 2026	Comune Mobility Manager d'Area	Report Comune di Parma
	1.3 Revisione e riqualificazione ove necessario della segnaletica stradale orizzontale e verticale nelle aree scolastiche	Numero di interventi realizzati	2 entro 2028	Comune di Parma	Report Comune di Parma
	1.4 Inventario delle rastrelliere per biciclette presenti e, in accordo con Provincia di Parma, installazione di rastrelliere antifurto ove necessario	Numero rastrelliere antifurto installate	4 entro 2030	Comune di Parma	Report Comune di Parma
2. Viale Maria Luigia	2.1 Nuovo attraversamento pedonale presso Liceo Ulivi	Numero attraversamenti realizzati	1 entro 2028	Comune di Parma	Report Comune di Parma
	2.2 Nuovo semaforo a chiamata in viale Caprera	Numero di semafori a chiamata implementati	1 entro 2028	Comune di Parma	Report Comune di Parma
	2.3 Riqualificazione area verde piazzale Rondani	Realizzazione intervento	Realizzazion e entro 2028	Comune di Parma	Report Comune di Parma
	2.4 Implementazione 1 new parklet on Viale M. Luigia	Numero di parklet realizzati	1 entro 2028	Comune di Parma-scuole-sponsor	Report Comune di Parma
3. Via Toscana	3.1 Implementazione attraversamenti pedonali in via Toscana e via Lazio in prossimità della rotatoria	Numero di attraversamenti realizzati	2 entro 2026	Comune di Parma	Report Comune di Parma
	3.2 Modifica orari chiusura scolastica con inclusione di p.le Sicilia	Implementazione/ampliamento strada scolastica	1 entro 2026	Comune di Parma	Report Comune di Parma
4. Viale Piacenza	4.1 Implementazione semaforo a chiamata	Numero incidenti nelle aree scolastiche	0 nel 2030	Comune di Parma	Report Comune di Parma
	4.2 Miglioramento sicurezza fermata bus	Soddisfazione studenti	1 entro 2028	TEP and SMTP	Questionario
	4.3 Interventi di traffic calming per ridurre velocità veicoli in prossimità della rotatoria	Numero incidenti nelle aree scolastiche	0 nel 2030	Comune di Parma	Report Polizia Locale
5. Liceo P. le S. Sepolcro	5.1 Chiusura al traffico di piazzale San Sepolcro	Permessi per auto private	0 entro 2028	Comune di Parma	Infomobility
6. Liceo Viale Toschi	6.1 Moderazione velocità biciclette con installazione di barrier parapedenali	Installazione barriere	4 entro 2028	Comune di Parma	Report Comune di Parma

7. STRATEGIE DI FINANZIAMENTO PER LA MOBILITÀ SCOLASTICA

Obiettivo della strategia

Questa sezione presenta la strategia di finanziamento dei progetti di mobilità scolastica individuati all'interno del progetto europeo "Schoolhoods" con l'obiettivo di garantire un flusso stabile, diversificato e coordinato di risorse per realizzare interventi di mobilità sicura, sostenibile e inclusiva nelle aree scolastiche di Parma.

La strategia risponde a tre priorità:

1. **Sicurezza stradale** (riduzione velocità, attraversamenti, gestione traffico)
2. **Accessibilità e trasporto pubblico**
3. **Spostamenti attivi e benessere urbano** (ciclabilità, aree verdi, parklet)

7.1 Approccio strategico

Principi guida:

- **Finanziamento integrato:** combinare fondi comunali, regionali, nazionali, europei e sponsorizzazioni private.
- **Implementazione per fasi:** azioni rapide e a basso costo (2025-2027) con fondi del Comune di Parma oppure attraverso fondi provenienti da sponsorizzazioni private; investimenti strutturali con POR FESR Regione Emilia-Romagna, CEF2, bandi europei e ministeriali per i progetti infrastrutturali oppure di rilevanza strategica.
- **Allineamento ai programmi UE:** Mission Cities, LIFE, Horizon Europe, fondi regionali FESR 2025–27.

7.2. Cluster Strategici di Finanziamento

Cluster 1 – Soft Measures & Governance

Interventi: campagne educative, comunicazione, segnaletica, formazione Mobility Manager

Fondi consigliati: URBACT, Erasmus+, bilancio comunale

Strategia:

- Programmi di sensibilizzazione studenti sul tema della mobilità scolastica finanziabili attraverso programmi come Erasmus+
- Formazione congiunta docenti – Mobility Manager con l'azione pilota del progetto europeo Schoolhoods (azione pilota del progetto-terminata dicembre 2025)
- Fondi comunali per micro-interventi (es. ripristino segnaletica)

Cluster 2 – Trasporto Pubblico & Accessibilità

Interventi: coordinamento orari, fermate bus, semafori intelligenti

Fondi consigliati: CEF2 – Transport, Fondi POR FESR regionale 2025–2027, bandi ministeriali

Strategia:

- Bundling di interventi (semafori + fermate) per massimizzare punteggi nei bandi
- Accordi operativi con TEP e SMTP

Cluster 3 – Infrastrutture di Sicurezza

Interventi: zone scolastiche, attraversamenti rialzati, traffic calming

Fondi consigliati: Fondi POR FESR regionale 2025–2027, Piano Nazionale Sicurezza Stradale, EUI o altri programmi europei

Strategia:

- Progettare "School Safety Corridors" per bandi FESR 2025–2027
- Inserire le scuole più critiche nei programmi nazionali di sicurezza stradale

Cluster 4 – Greening & Parklets

Interventi: aree verdi, micro-parchi, parklet educativi

Fondi consigliati: programma europeo LIFE, partnership private (es. Chiesi), CSR, filantropia

Strategia:

- Sponsorizzazioni per zone scolastiche verdi con aziende del territorio
- Accordi di manutenzione con scuole e associazioni
- Progetti europei finanziati da programmi come LIFE per interventi che uniscono clima e salute

Cluster 5 – Mobilità Ciclabile & Sicurezza Bici

Interventi: rastrelliere, protezioni, altro

Fondi consigliati: Horizon Europe (Mission 100 Cities), Fondi POR FESR regionale 2025–2027

Strategia:

- Integrare rastrelliere e micromobilità in progetti più ampi
- Combinare fondi comunali e fondi per la transizione ecologica regionale

7.3 Stima dei Costi e Fonti di Finanziamento

Azione	Costo stimato	Fonti consigliate	Logica
PT Consultation	0 €	Bilancio comunale	Misura di governance
Formazione Mobility Manager	3.000–5.000 €	URBACT, Erasmus+, fondi propri	Capacity building
Ripristino segnaletica	18.000–22.000 €	Fondi comunali, Fondi POR FESR regionale 2025–2027	Sicurezza immediata
Rastrelliere anti-furto	20.000–30.000 €	LIFE, Piano ciclabilità	Cambio modale
Nuovo attraversamento	2.000–3.000 €	Bilancio mobilità	Intervento rapido
Semaforo intelligente	40.000–45.000 €	CEF2, Fondi nazionali sicurezza	Smart mobility
Area verde Rondani	13.000–18.000 €	Sponsorizzazioni (Chiesi)	Clima & salute
Parklet scolastico	500–1.000 €	Scuola, CSR	Tattico e replicabile
Attraversamenti via Toscana	5.000–10.000 €	Comune	Sicurezza
School street	1.000–2.000 €	URBACT, bilancio partecipativo	Misura low-cost
Semaforo Viale Piacenza	40.000–45.000 €	Fondi POR FESR regionale 2025–2027, Comune	Sicurezza infrastrutturale
Upgrade fermata bus	30.000 €	CEF2, TEP, SMTP	Favorire TP
Mini-rotatoria	18.000–22.000 €	Fondi nazionali sicurezza	Prevenzione incidenti
Chiusura P.le San Sepolcro	100.000 €	UIA, Fondi POR FESR regionale 2025–2027	Intervento bandiera
Bike barriers viale toschi	500–1.000 €	Comune	Tattico

7.4. Governance, Ruoli e Coordinamento Fund Raising

Coordinamento centrale

- **Ufficio Mobilità:** definisce priorità e progetti, gestisce relazioni con TEP, scrittura progetti in risposta ai bandi locali/regionali/nazionali/europei, monitoraggio KPI.
- **Urbanistica e Lavori Pubblici:** coordinamento con settore Mobilità per gli interventi di manutenzione e pianificazione dello spazio pubblico.
- **TEP, SMTP, Parma Infrastrutture, Infomobility:** collaborazione su progetti specifici di mobilità.

Attori locali

- **Scuole:** coinvolgimento attivo nel mobility management scolastico, coinvolgimento nei progetti puntuali relative alle zone scolastiche.
- **Comunità scolastica:** co-progettazione parklet e mantenimento aree verdi.
- **Aziende del territorio:** sponsorizzazione micro-interventi (CSR).

Strumenti di coordinamento

- Tavolo di coordinamento mobility management scolastico (riunione trimestrale)
- Database comunale dei bandi (EU + nazionali + CSR)
- Pianificazione modulare per presentare interventi

7.5. Timeline di Implementazione

Breve termine (2025–2026)

- Interventi tattici (parklet, attraversamenti, segnaletica)
- Formazione e campagne
- Allargamento/implementazione nuove strade scolastiche

Medio termine (2027–2028)

- Semafori intelligenti
- Fermate bus
- Traffic calming

Lungo termine (2028–2030)

- Interventi infrastrutturali
- Interventi verdi strategici
- Corridoi ciclabili

7.6 Analisi dei Rischi e Mitigazioni

Rischio	Mitigazione
Ritardi approvazione fondi	Documentazione pronta e modulare
Resistenza genitori/negozi	Pilot URBACT, consultazioni
Complessità co-finanziamenti	Ruoli chiari + supporto tecnico
Manutenzione parklet	Patti di collaborazione scuola-quartiere
Furti bici	Racks di qualità + campagne

8. RACCOMANDAZIONI FINALI

Sulla base della ricerca svolta attraverso la visione delle precedenti attività di analisi attivate dal Comune, del processo partecipativo animato nell’ambito del progetto Schoolhoods e dei feedback dei rappresentanti delle scuole e degli enti competenti, si possono formulare le seguenti raccomandazioni:

- Promuovere il trasporto pubblico e la mobilità attiva tra casa e scuola richiede una collaborazione costante tra Comune, scuole e gestore del trasporto pubblico, migliorando l’offerta e le infrastrutture (fermate, marciapiedi, piste ciclabili) e sensibilizzando gli studenti.
- Dare visibilità al ruolo del mobility manager, sia scolastico che comunale, come responsabile del compito di portare la formazione sulla mobilità sostenibile negli istituti e svolgere il compito di referente sul tema della mobilità sostenibile che mantenga i contatti con l’Amministrazione comunale.
- Aumentare la lunghezza delle infrastrutture ciclabili e migliorare quelle esistenti per facilitare la propensione all’uso della mobilità attiva.
- Si raccomanda di utilizzare i canali di comunicazione dell’Amministrazione per diffondere materiali formativi e aggiornamenti sull’attuazione delle strategie, incoraggiando la partecipazione e il miglioramento continuo dello spazio pubblico per gli studenti.

Le misure individuate nel presente documento, volte ad aumentare la quota di utenti del trasporto pubblico e la mobilità attiva, nonché a migliorare l’uso dello spazio pubblico, richiedono - nella loro piena e concreta attuazione - **interventi integrati per ampliare lo spazio pubblico, potenziare le infrastrutture ciclopedonali e misure di moderazione del traffico.**

A tal fine, è necessario uno **studio specifico del traffico nelle aree limitrofe alle scuole**, con l’obiettivo di garantire che le azioni di moderazione siano efficacemente attuate e siano compatibili con il mantenimento dell’efficienza della viabilità

9. SCHEDE DELLE AZIONI

Azioni relative a tutte le Aree Scolastiche	
Azione	1.1 Concertazione per aree scolastiche e generali fra scuole ed ente gestore relativamente a orari TPL
Contesto	
Termine di attuazione	<input checked="" type="checkbox"/> Breve termine (1 anno) <input type="checkbox"/> Medio termine (3 anni) <input type="checkbox"/> Lungo termine (5 anni)
Costi di implementazione	0

Descrizione:

Questa Azione non riguarda una singola scuola o area scolastica, ma coinvolge l'intera rete scolastica cittadina

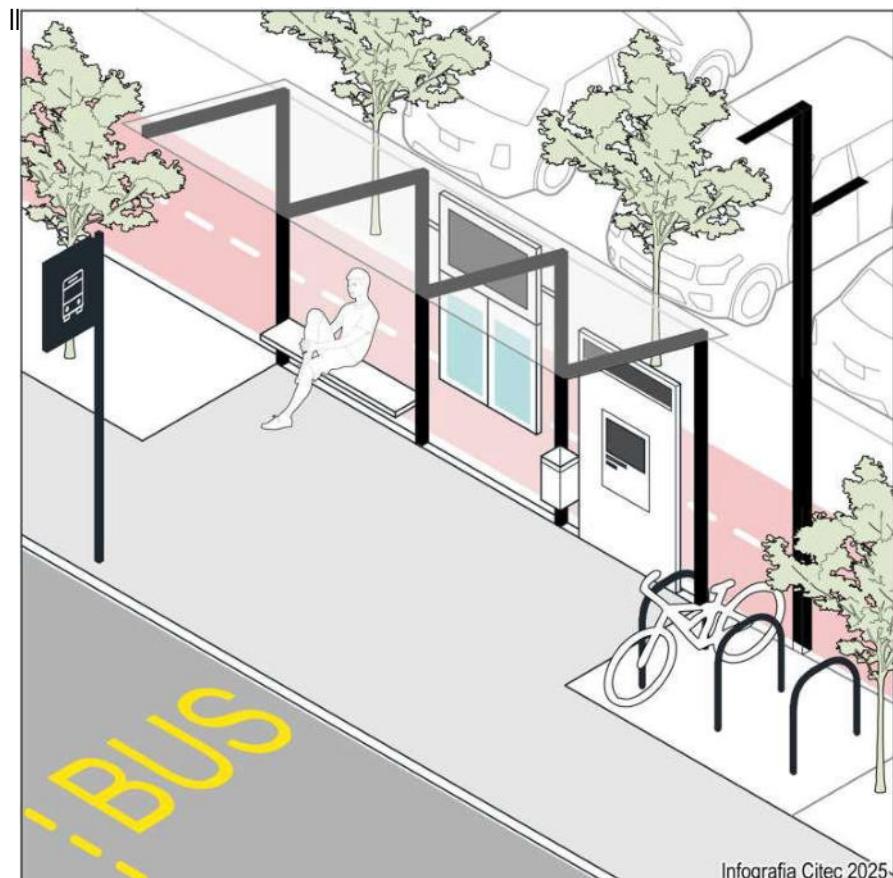
Il Comune di Parma, in risposta alle esigenze manifestate dalle scuole in merito alla distribuzione oraria delle attività, intende aprire una consultazione con il Mobility Manager di Area e con gli attori del trasporto pubblico locale coinvolgendo la società TEP, gestore del trasporto pubblico, e SMTP, l'agenzia responsabile della pianificazione della mobilità e della gestione delle infrastrutture (ad esempio percorsi, orari, nodi di interscambio).

L'obiettivo è quello di verificare, attraverso un'analisi condivisa, gli intervalli temporali con la maggiore richiesta di trasporto da e per la scuola, implementando una serie di interventi strutturali e organizzativi mirati al miglioramento generale del servizio di TPL (Trasporto Pubblico Locale).

Principali interventi:

- **Miglioramento della frequenza del trasporto che serve le aree scolastiche** durante le ore di punta
- **Miglioramento dell'accessibilità e della qualità delle fermate in termini di informazioni agli utenti e infrastrutture**

Queste misure saranno integrate con una serie di azioni promoase dal Comune, come **interventi di miglioramento della mobilità pedonale nei percorsi dale scuole alle fermate bus**, con l'obiettivo di promuovere una mobilità sicura, inclusiva e sostenibile per tutti gli studenti.



Esempio di fermata bus. Source Citec

Azioni relative a tutte le aree scolastiche	
<input type="checkbox"/> Viale Maria Luigia <input type="checkbox"/> Via Toscana <input type="checkbox"/> Viale Piacenza <input type="checkbox"/> Liceo P. le San Sepolcro <input type="checkbox"/> Liceo Via Toschi	
Azione	2 Corso di formazione per Mobility Manager Scolastici o referenti della mobilità per tutte le scuole cittadine
Contesto	
Termine di attuazione	<input checked="" type="checkbox"/> Breve termine (1 anno) <input type="checkbox"/> Medio termine (3 anni) <input type="checkbox"/> Lungo termine (5 anni)
Costi di implementazione	3.000 €– 5.000€

Descrizione

Il Comune di Parma, nel breve periodo, intende organizzare e promuovere un **corso di formazione per Mobility Manager Scolastici (o referenti per la Mobilità)** per i docenti di tutte le scuole cittadine, inclusa la scuola primaria e secondaria di primo grado.

Questa iniziativa intende, rendere disponibile la metodologia e gli strumenti operativi resi disponibili da **ARPAE Emilia-Romagna**, agenzia tecnica regionale che ha promosso workshops e attività di formazione sull'area della sostenibilità e della mobilità per anni, nonché di avvalersi di altri professionisti e tecnici esperti nella formazione in questi ambiti.

Il percorso formativo si inquadra nel contesto normativo definito dall'art. 229 della Legge n. 70/2020, **che prevede la nomina da parte di ciascun ente di un Mobility Manager** con l'obiettivo di promuovere la sostenibilità ambientale nei sistemi di mobilità. Tale obiettivo, per sua natura trasversale e senza confini territoriali, può essere più efficacemente perseguito attraverso il coordinamento, la condivisione di buone pratiche e il supporto reciproco tra i Mobility Manager attivi sul territorio.

Durante il corso, esempi concreti di attività di Mobility Management verranno studiati così come l'opportunità di lavorare in rete, verranno studiate le modalità di redazione di Piani di spostamento casa-scuola e l'uso di strumenti operative per analizzare gli spostamenti degli studenti. Tutto questo rafforzerà il ruolo strategico di questa figura, essenziale come interlocutore per l'Ente Pubblico che deve gestire la domanda di mobilità.

L'obiettivo finale è fornire ai Mobility Manager le **competenze necessarie per integrare i principi della mobilità sostenibile nella gestione della mobilità scolastica e nelle attività educative e formative sulla Mobilità Sostenibile**.



Workshop. Source: Simurg Ricerche



Attività di formazione nelle scuole. Fonte: Citec

Azioni relative a tutte le Aree Scolastiche	
<input type="checkbox"/> Viale Maria Luigia <input type="checkbox"/> Via Toscana <input type="checkbox"/> Viale Piacenza <input type="checkbox"/> P. le San Sepolcro <input type="checkbox"/> Via Toschi	
Azione	1.3 Revisione e riqualificazione della segnaletica stradale pedonale e ciclabile nelle aree scolastiche
Contesto	
Termine di attuazione	<input type="checkbox"/> Breve termine (1 anno) <input checked="" type="checkbox"/> Medio termine (3 anni) <input type="checkbox"/> Lungo termine (5 anni)
Costi di implementazione	18.000€ - 22.000€

Descrizione

Il Comune di Parma, in un orizzonte temporale medio (3 anni), provvederà a **riqualificare e integrare la segnaletica stradale vertical e orizzontale relativa a piste ciclabili, percorsi pedonali e altro nelle aree scolastiche.**

L'obiettivo dell'intervento è garantire condizioni di maggiore **sicurezza e riconoscibilità dei percorsi casa-scuola**, mediante:

- **Controllo e integrazione di segnaletica orizzontale** (segnaletica stradale, attraversamenti pedonali e ciclabili, piste ciclabili)
- **Installazione, sostituzione o integrazione di segnaletica verticale** a supporto della mobilità attiva e della sicurezza stradale
- Inserimento di **elementi strutturali a protezione del transito ciclabile**

Questa prima fase dell'intervento sarà un'attività di ricognizione sulla situazione attuale, da svolgersi secondo il percorso partecipativo già sviluppato con le scuole e gli enti territoriali competenti, al fine di garantire un approccio mirato e coerente con le effettive criticità rilevate nei contesti urbani coinvolti.



Esempio di segnaletica e delimitazione di corsia ciclabile



Esempio di segnaletica orizzontale presso un ingresso scolastico

Azioni relative a tutte le Aree Scolastiche	
<input type="checkbox"/> <i>Viale Maria Luigia</i> <input type="checkbox"/> <i>Via Toscana</i> <input type="checkbox"/> <i>Viale Piacenza</i> <input type="checkbox"/> <i>P. le San Sepolcro</i> <input type="checkbox"/> <i>Via Toschi</i>	
Azione	1.4 Inventario delle rastrelliere per biciclette e installazione di nuove rastrelliere per biciclette antifurto in accord con la Provincia di Parma
Contesto	
Termine di attuazione	<p>Breve termine (1 anno)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Medio termine (3 anno)</p> <p>Lungo termine (5 anno)</p>
Costi di implementazione	20.000 € - 30.000 €

Descrizione

Il Comune di Parma intende, nell'ambito di un piano di interventi a medio termine (1-3 anni), **dotare le scuole di infrastrutture dedicate al parcheggio sicuro delle biciclette**, attraverso l'installazione di dispositivi antifurto quali rastrelliere, archi o strutture avanzate quali bike box, da collocare negli spazi pubblici adiacenti agli ingressi delle scuole.

A tal fine, verrà avviato un dialogo operativo con ciascuna scuola **per individuare, in modo condiviso, le aree più idonee all'installazione**, tenendo conto della fruibilità, della visibilità e della sicurezza del contesto urbano.

Il Comune valuterà le diverse tipologie di infrastrutture disponibili, per selezionare soluzioni efficaci sia in termini di sicurezza antifurto sia in termini di promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano per gli spostamenti casa-scuola.

L'intervento sarà parte integrante dell'obiettivo dell'Amministrazione di realizzare un'attività complessiva volta al **miglioramento della qualità e della funzionalità dello spazio pubblico, nell'ottica di una mobilità sostenibile, inclusiva e accessibile**.

Examples:



Bike Box, Movicentro Venaria Reale TO



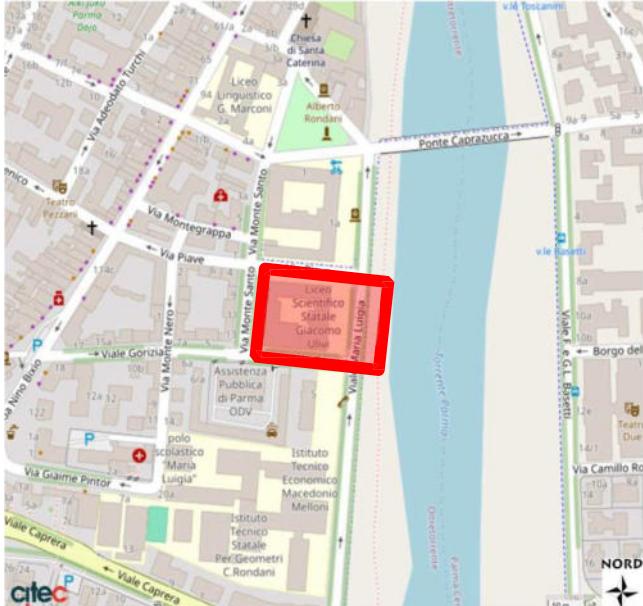
Esempio di struttura prefabbricata per parcheggio bici



Esempi di rastrelliere e parapedenali a servizio della ciclabilità, Cuneo

2. Area Scolastica di viale Maria Luigia

- Liceo Classico e Linguistico Gian Domenico Romagnosi
- Liceo Scientifico G. Ulivi
- Istituto tecnico economico Macedonio Melloni
- IIS Camillo Rondani
- Liceo scientifico Marconi

Azione	2.1 Implementazione di un nuovo attraversamento pedonale in prossimità del liceo Ulivi
Contesto	
Termine di attuazione	<p>Breve termine (1 anno)</p> <p>✓ Medio termine (3 anno)</p> <p>Lungo termine (5 years)</p>
Costi di implementazione	€ 2.000 - € 3.000

Descrizione

La realizzazione di un attraversamento pedonale di fronte al Liceo Ulivi, lungo Viale Maria Luigia, ha l'obiettivo di **completare e uniformare la rete di attraversamenti pedonali già presente in prossimità di altri istituti scolastici ubicati sullo stesso asse viario.**

L'intervento verrà effettuato tenendo conto dei vari fattori necessary a garantire efficacia e sicurezza, come:

- Visibilità dell'attraversamento mediante eventuale modifica o spostamento degli stalli di sosta che possono compromettere la visibilità.
- Installazione di segnali stradali
- Utilizzo di materiali a lunga durata e ad alta visibilità per la segnaletica

Questo intervento fa parte di una strategia più ampia per garantire l'accesso alle scuole in sicurezza e promuovere la mobilità pedonale nelle aree scolastiche urbane.



Rendering of crossing placement

2. Viale Maria Luigia school area

- Liceo Classico e Linguistico Gian Domenico Romagnosi Liceo Scientifico G. Ulivi
- Istituto tecnico economico Macedonio Melloni IIS Camillo Rondani
- Liceo scientifico Marconi

Azione	2.2 Nuovo semaforo a chiamata in viale Caprera
Contesto	
Termine di attuazione	<input type="checkbox"/> Breve termine (1 anno) <input checked="" type="checkbox"/> Medio termine (3 anni) <input type="checkbox"/> Lungo termine (5 anni)
Costi di implementazione	€40'000.00 – €45'000.00

Descrizione

In un orizzonte temporale di circa tre anni, è prevista l'installazione di nuovi semafori a chiamata lungo Viale Caprera. L'iniziativa si inserisce in un progetto più ampio per **migliorare la sicurezza stradale e ottimizzare la mobilità urbana**, rispondendo alle esigenze di pedoni e ciclisti.

I semafori a chiamata sono una soluzione tecnologica avanzata che offre numerosi vantaggi:

- significativo **miglioramento della sicurezza degli attraversamenti pedonali**
- **riduzione dei tempi di attesa** ingiustificati e **limitazione della congestione del traffico**
- **riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico**, migliorando la qualità complessiva della vita urbana.

Dal punto di vista economico e gestionale, la realizzazione dei nuovi impianti semaforici sarà interamente a carico di Parma Infrastructure (società in house del Comune di Parma), che si occuperà dell'installazione e del collaudo degli impianti, mentre i costi relativi al progetto, comprensivi di manutenzione e gestione, saranno a carico di SMTP. Questa suddivisione delle responsabilità e degli oneri finanziari garantisce una chiara attribuzione delle responsabilità, semplificando il coordinamento tra i diversi enti coinvolti e garantendo l'efficienza dell'intervento.



Esempi di semafori a chiamata

2. Area Scolastica di viale Maria Luigia

- Liceo Classico e Linguistico Gian Domenico Romagnosi
- Liceo Scientifico G. Ulivi
- Istituto tecnico economico Macedonio Melloni
- IIS Camillo Rondani
- Liceo scientifico Marconi

Azione	2.3 Riqualificazione dell'area verde di P. le Rondani
Contesto	
Termine di attuazione	Breve termine (1 anno) Medio termine (3 anni) Lungo termine (5 anni)
Costi di implementazione	€13.000 - €18.000

Descrizione

Relativamente all'area verde presente in piazzale Rondani, l'amministrazione municipale supporta il progetto di riqualificazione già sviluppato dalle scuole presenti sul Viale, che verrà realizzato entro un orizzonte temporale di 3 anni e sarà finanziato da un ente privato (sponsor)

L'intervento si riferisce a varie azioni come:

- **Ripristino ambientale:** rimozione di rifiuti, detriti o elementi deteriorati e bonifica del suolo, se necessario.
- **Miglioramento della fruibilità:** creazione o manutenzione di percorsi pedonali, piste ciclabili, accessibili alle persone con disabilità.
- **Realizzazione di aula scolastica all'aperto per le scuole.**
- **Sicurezza e manutenzione:** Miglioramento della sicurezza con sistemi di videosorveglianza, manutenzione periodica degli impianti e delle strutture.

Il progetto, realizzato dal gruppo Chiesi nel 2021, fa parte di un'iniziativa più ampia denominata "Parma 2030: La città sostenibile"

2. Area Scolastica di viale Maria Luigia

- Liceo Classico e Linguistico Gian Domenico Romagnosi
- Liceo Scientifico G. Ulivi
- Istituto tecnico economico Macedonio Melloni
- IIS Camillo Rondani
- Liceo scientifico Marconi

Azione	2.4 Implementazione di 1 nuovo parklet in viale Maria Luigia
Contesto	
Termine di attuazione	<p>Breve termine (1 anno)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Medio termine (3 anni)</p> <p>Lungo termine (5 anni)</p>
Costi di implementazione	500-1000 €

Descrizione

Il 22 aprile 2023, In occasione della Giornata della Terra, è stato inaugurato **il primo parklet** realizzato in Viale Maria Luigia. Il progetto è stato ideato dal gruppo "Change" del Liceo Ulivi, in collaborazione con l'associazione Manifattura Urbana. La struttura, realizzata con materiali sostenibili, ha sostituito due parcheggi, **restituendo uno spazio pubblico a studenti e cittadini.**

Il secondo parklet è stato inaugurato ufficialmente il 5 giugno 2024. È stato realizzato dal Green Team del Liceo Romagnosi, sempre in collaborazione con Manifattura Urbana e con il coinvolgimento degli studenti di altri istituti, tra cui il Liceo Ulivi. Anche questa struttura ha sostituito due parcheggi, offrendo tavoli e panchine per la comunità scolastica e i cittadini..

Il Comune prevede di concedere l'area per la realizzazione di un **terzo parklet**, che integrerà le iniziative di urbanistica tattica volte a **promuovere la sostenibilità ambientale e a migliorare la vivibilità degli spazi urbani attraverso il coinvolgimento attivo degli studenti e della comunità.**

- Il Comune concede gratuitamente l'area
- I materiali vengono donate da sposor e ditte private
- Insegnanti e studenti costruiscono il parklet



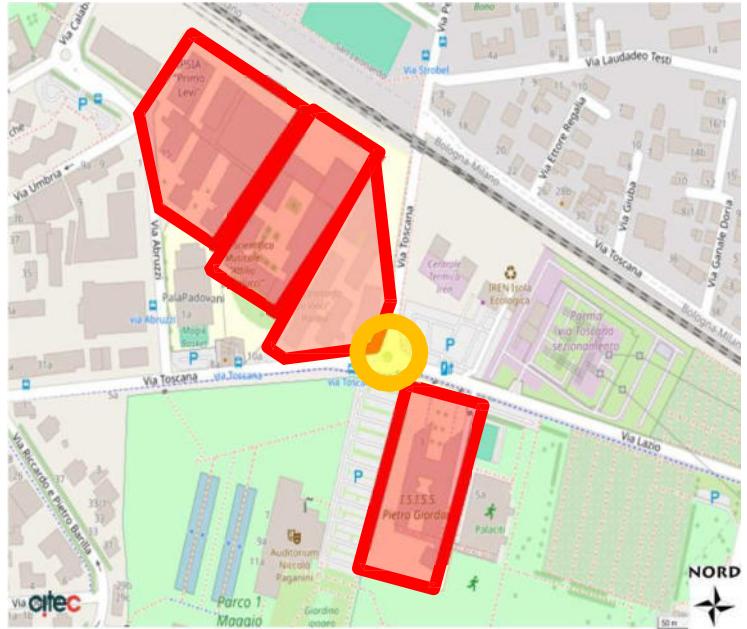
Parklet Liceo Ulivi



Parklet Liceo Romagnosi

3. Area Scolastica di via Toscana

- IPSIA Istituto Professionale Primo Levi
- ITIS Leonardo da Vinci
- Istituto Tecnico Pietro Giordani
- Liceo Scientifico Musicale Attilio Bertolucci

Azione	3.1 Implementazione di attraversamenti pedonali in via Toscana e via Lazio in prossimità della rotatoria
Contesto	
Termini di attuazione	<input checked="" type="checkbox"/> Breve termine (1 anno) <input type="checkbox"/> Medio termine (3 anni) <input type="checkbox"/> Lungo termine (5 anni)
Costi di implementazione	€5.000 - €10.000

Descrizione

L'intervento prevede la realizzazione di nuovi attraversamenti pedonali su Via Toscana e Via Lazio, in prossimità dell'uscita, con l'obiettivo di completare e uniformare la rete esistente di attraversamenti pedonali a servizio delle scuole della zona.

Sono attualmente in corso i lavori di ristrutturazione presso l'I.T.I.S. Da Vinci per la realizzazione del "Palazzo Informatico" con fondi comunitari Next. Il progetto prevede la costruzione di un edificio con aule e si concluderà a maggio, con conseguente aumento dell'utenza scolastica.

La realizzazione degli attraversamenti, il cui completamento è previsto a breve, sarà progettata tenendo conto di tutti gli aspetti tecnici necessari a garantirne la sicurezza e l'efficacia, tra cui:

Miglioramento della visibilità, anche mediante la rimozione o il riposizionamento di eventuali posti auto che potrebbero ostacolare l'attraversamento.

Installazione di segnali verticali di avvertimento e segnalazione, per rendere l'attraversamento facilmente riconoscibile;

Utilizzo di materiali altamente resistenti e vernici ad alta visibilità per la segnaletica stradale orizzontale, per garantirne la durata nel tempo.

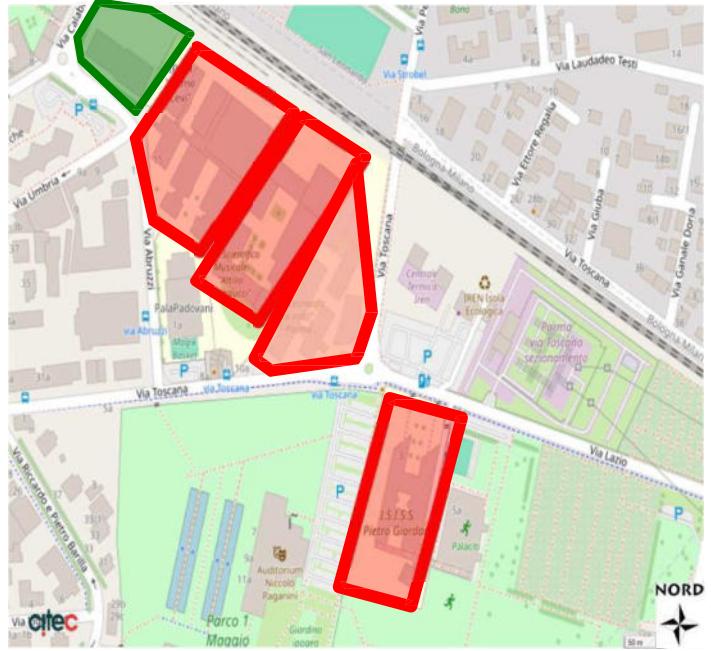
Questo intervento fa parte di un programma più ampio per rendere sicuri gli ingressi delle scuole e promuovere la pedalizzazione nelle aree urbane.



Esempio di attraversamento pedonale rialzato. Source: <https://www.gazzettadiparma.it/>

3. Area Scolastica di via Toscana

- IPSIA Istituto Professionale Primo Levi
- ITIS Leonardo da Vinci
- Istituto Tecnico Pietro Giordani
- Liceo Scientifico Musicale Attilio Bertolucci

Azione	3.2 Ampliamento strada scolastica: chiusura al traffic di p.le Sicilia e modifica tempistica di chiusura in base a esigenze delle scuole
Contesto	 <p>The map shows the area around Via Toscana, highlighting several schools: IPSIA Primo Levi (green polygon), ITIS Leonardo da Vinci (red polygons), Istituto Tecnico Pietro Giordani (red polygon), and Liceo Scientifico Musicale Attilio Bertolucci (red polygon). The map also shows the intersection of Via Toscana and p.le Sicilia, which is indicated as being closed to traffic. Other labeled streets include Via Umbria, Via Padova, Via Bolognese, Via Lazio, and Via Giubba.</p>
Termine di attuazione	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Breve termine (1 anno) Medio termine (3 anni) Lungo termine (5 anni)
Costi di implementazione	€1.000 - €2.000

La piazza è attualmente aperta al traffico ma confina con Viale Abruzzi e Via Toscana interessati dalla chiusura delle scuole durante gli orari di chiusura delle scuole. È necessario analizzare i flussi di traffico presenti negli orari richiesti e cosa accade in caso di chiusure nelle aree limitrofe (ad esempio Viale Fratti). Si segnala che la sperimentazione effettuata a settembre 2024 durante la Settimana Europea della Mobilità non ha causato problemi.

Il progetto prevede l'ampliamento dell'area scolastica lungo la strada adiacente e la chiusura al traffico di Piazzale Sicilia, con l'obiettivo di migliorare la sicurezza degli studenti e promuovere una mobilità sostenibile.

L'intervento, che sarà attuato a breve termine, prevede:

L'ampliamento degli spazi pedonali e delle aree di attesa per studenti e famiglie, creando un ambiente più sicuro e vivibile.

L'installazione di un'adeguata segnaletica per garantire la corretta gestione dei flussi pedonali e veicolari nelle ore di punta.

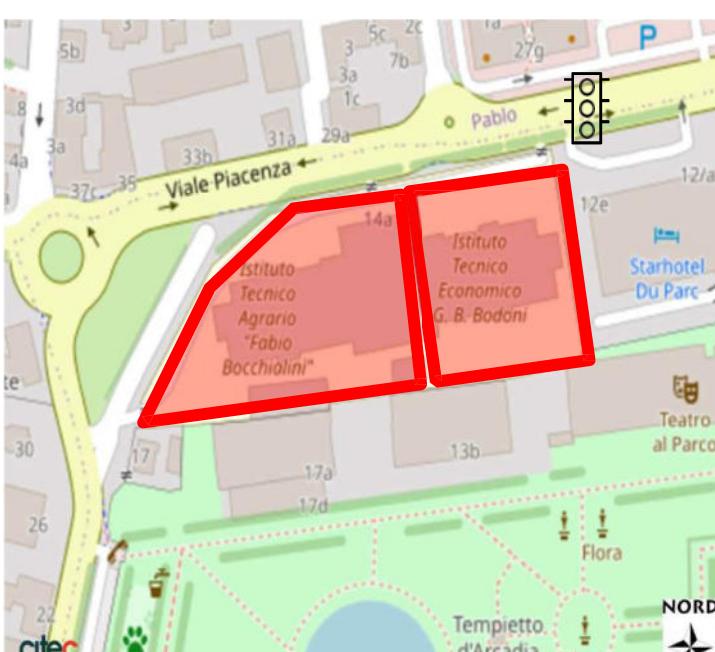
L'adeguamento degli orari di ingresso e uscita degli istituti scolastici interessati, per armonizzare il flusso degli studenti e ottimizzare la gestione del traffico locale.



Piazzale Sicilia, visione Google Maps

4. Area Scolastica di viale Piacenza

- Istituto Tecnico Economico Bodoni
- Istituto Tecnico Agrario Bocchialini

Azione	4.1 Implementazione di semaforo a chiamata in viale Piacenza
Contesto	
Termine di attuazione	Breve termine (1 anno)
	Medio termine (3 anni)
	✓ Lungo termine (5 anni)
Costi di realizzazione	40.000 € - 45.000 €

Descrizione

L'iniziativa nasce dall'esigenza di garantire maggiori condizioni di sicurezza agli studenti che ogni giorno attraversano questa importante arteria stradale, contribuendo al contempo a migliorare la qualità della mobilità pedonale urbana.

I benefici attesi sono:

- **Aumento della sicurezza stradale**, grazie a una regolamentazione più precisa della velocità dei veicoli
- **Maggiore sicurezza pedonale**, attraverso un Sistema di attraversamento controllato che riduce il rischio di incidenti e situazioni di pericolo
- **Ottimizzazione del traffico veicolare**, grazie alla tecnologia "a chiamata", che limita l'interruzione del traffico veicolare alla presenza di pedoni;
- **Promozione della mobilità sostenibile**, incoraggiando la mobilità attiva e supportando gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento da traffico

Questo intervento mira soprattutto a rallentare il flusso del traffico e di conseguenza ad aumentare la sicurezza in prossimità della rotatoria, in un punto in cui la velocità dei veicoli a motore tende a essere molto elevata.

4. Area scolastica di viale Piacenza

- Istituto Tecnico Economico Bodoni
- Istituto Tecnico Agrario Bocchialini

Azione	4.2 Miglioramento sicurezza fermata bus
Contesto	
Termine di attuazione	Breve termine (1 anno) <input checked="" type="checkbox"/> Medio termine (3 anni) Lungo termine (5 anni)
Costi di implementazione	30.000 €

Descrizione

Migliorare la sicurezza delle fermate degli autobus richiede un approccio integrato, che tenga conto sia della sicurezza dei passeggeri sia di quella dei veicoli in transito. Alcune delle soluzioni da adottare possono essere:

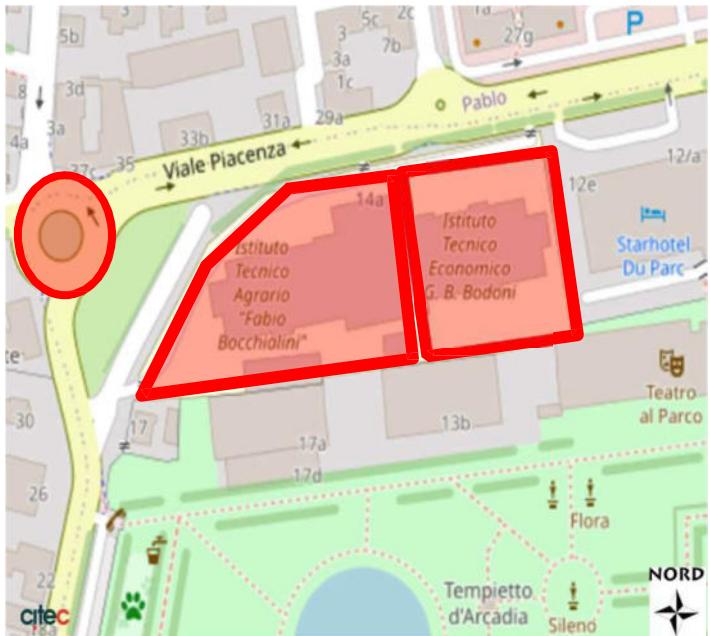
- **Miglioramento della visibilità e dell'accessibilità** attraverso l'installazione di segnaletica verticale chiara e visibile, illuminazione adeguata e superfici trattabili per gli utenti ipovedenti
- **Miglioramento della sicurezza stradale e pedonale** isolando l'area di attesa con barriere o cordoli per separare fisicamente i pedoni dal traffico veicolare, oppure installando deterrenti per il parcheggio per impedire l'occupazione non autorizzata delle aree riservate
- **Miglioramento del comfort con installazione pensilina**, attraverso un'adeguata manutenzione e pulizia, informazioni chiare su linee e orari, pannelli antivandalismo.
- Questa azione deve essere integrata con l'azione 4.3 relativa agli interventi di traffic calming sul viale/rotatoria



Esempi di fermata autobus in sicurezza

4. Area Scolastica di viale Piacenza

- Istituto Tecnico Economico Bodoni
- Istituto Tecnico Agrario Bocchialini

Azione	4.3 Interventi di traffic calming e segnaletica per mitigare velocità in prossimità della rotatoria
Contesto	 <p>The map shows the area around Viale Piacenza. A red circle highlights a roundabout at the intersection of Viale Piacenza and another street. Two red boxes highlight the locations of two schools: 'Istituto Tecnico Agrario "Fabio Bocchialini"' and 'Istituto Tecnico Economico G. B. Bodoni'. The map also shows other buildings, roads, and landmarks like 'Starhotel Du Parc' and 'Teatro al Parco'.</p>
Termine di attuazione	<p>Breve termine (1 anno)</p> <p>Medio termine (3 anni)</p> <p>✓ Lungo termine (5 anni)</p>
Costi di implementazione	€18.000 - €22.000

Descrizione

Gli interventi di moderazione del traffico previsti su Viale Piacenza, nella rotatoria in prossimità delle scuole, consistono in interventi volti a ridurre la velocità dei veicoli, migliorare la sicurezza stradale e rendere gli spazi urbani più vivibili. L'obiettivo è conciliare le esigenze di mobilità dei veicoli con la sicurezza di pedoni e ciclisti, riducendo al contempo rumore e inquinamento.

L'intervento può comportare:

- **Dossi o attraversamenti pedonali rialzati per costringere i veicoli a rallentare.**
- **Bande sonore o marciapiedi vibranti prima degli attraversamenti pedonali.**
- **Chicane o restringimenti della carreggiata, per ridurre lo spazio disponibile e incoraggiare una guida più prudente.**
- **Segnaletica verticale con cartelli "Area scolastica" e limiti di velocità specifici.**
- **Segnaletica orizzontale ad alta visibilità, come attraversamenti pedonali colorati o riflettenti.**
- **Autovelox e sistemi automatici di rilevamento delle violazioni.**
- **Barriere fisiche per impedire l'accesso dei veicoli alle aree pedonali.**
- **Marciapiedi più ampi e protetti per garantire la sicurezza degli studenti.**

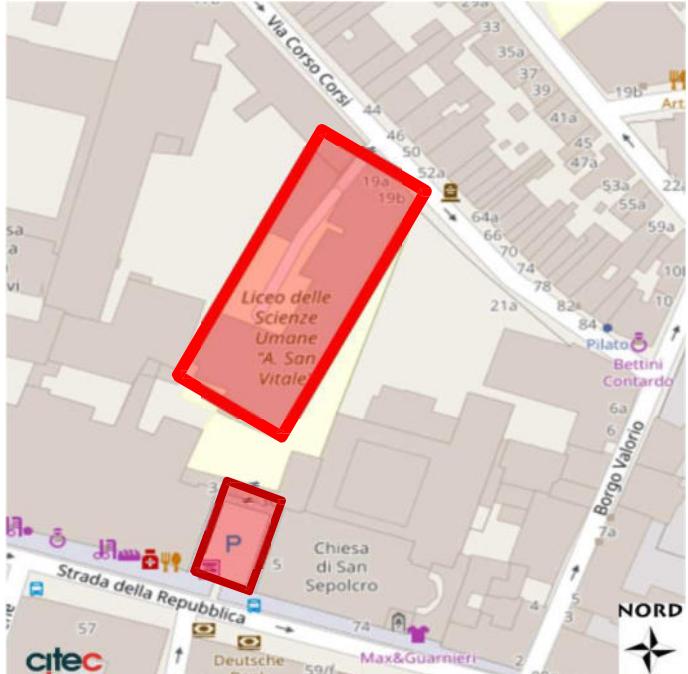
Questi interventi non solo riducono la velocità, ma spesso migliorano anche l'estetica dello spazio urbano, aumentando la qualità della vita di chi vive nelle zone interessate.



Esempi di interventi di traffic calming

5. Liceo P. le S. Sepolcro

- Liceo delle Scienze Umane Albertina Sanvitale

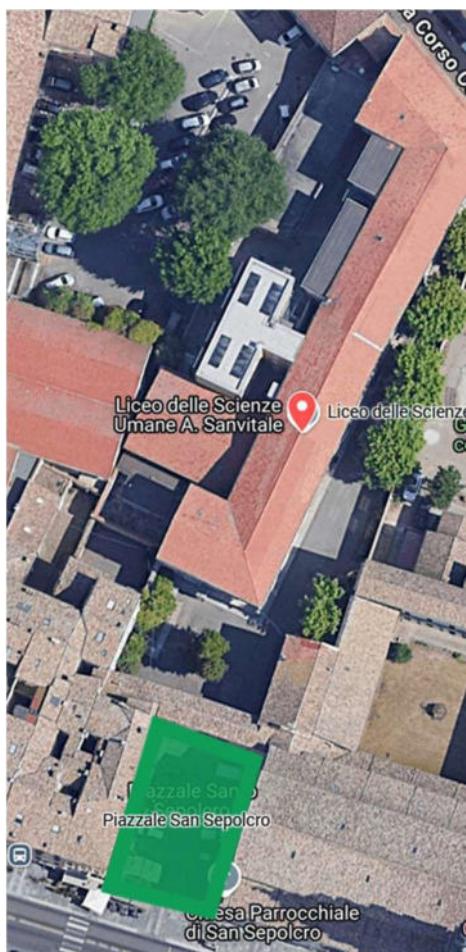
Azione	5.1 Chiusura al traffic di piazzale San Sepolcro
Contesto	
Termine di attuazione	<p>Breve termine (1 anno)</p> <p>✓ Medio termine (entro 3 anni)</p> <p>Lungo termine (entro 5 anni)</p>
Costi di implementazione	100.000€

Descrizione

La piazza è attualmente utilizzata per la sosta di 8 veicoli autorizzati e di un furgone di una ONG. Si trova lungo l'asse della Via Emilia, nel centro storico, ed è interessata da un progetto di riqualificazione che sarà presentato al Ministero dal Comune. In occasione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile 2024, il Comune di Parma ha sperimentato con successo la chiusura al traffico di alcune aree, tra cui Piazzale San Sepolcro.

L'intervento, che può essere considerato realizzabile in tempi medi (entro 3 anni), presenta diversi vantaggi, tra cui:

- **Maggiore sicurezza pedonale:** riduzione del rischio di incidenti stradali durante l'ingresso e l'uscita degli studenti, grazie all'eliminazione del traffico veicolare nell'area scolastica.
- **Miglioramento della qualità dell'aria:** riduzione dell'inquinamento atmosferico, con effetti positivi sulla salute di studenti e personale scolastico.
- **Spazi più vivibili e sociali:** possibilità di trasformare la piazza in un'area pedonale attrezzata, con aree verdi, panchine e spazi di incontro per studenti e docenti.
- **Promozione della mobilità sostenibile:** incentivo all'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili, come biciclette e mezzi pubblici, riducendo la dipendenza dall'auto privata.
- **Valorizzazione urbana:** miglioramento dell'aspetto estetico e funzionale dell'area, rendendola più accogliente e piacevole per l'intera comunità scolastica.



Intervention Area, Google Maps

6. Liceo Viale Toschi

Liceo Paolo Toschi

Azione	6.1 Moderazione velocità biciclette con installazione di barrier parapedenali
Contesto	
Termine di attuazione	<input type="checkbox"/> Breve termine (1 anno) <input checked="" type="checkbox"/> Medio termine (3 anni) <input type="checkbox"/> Lungo termine (5 anni)
Costi di implementazione	500 € - 1.000 €

Description

Moderating the speed of bicycles on the cycle path in Via Toschi is an intervention of considerable importance for the safety of students and in general of people who walk or stop along the sidewalk. The position of this cycle path makes its safety necessary, as it is promiscuous, presenting the greatest conflict during the entry and exit of students.

The municipal administration undertakes to adopt solutions within 3 years to moderate speed especially near the exit of the institute. Some solutions could be:

- **Targeted bottlenecks and narrowing:** temporarily reduce the width of the cycle path in some places to create a "funnel effect"
- **Speed bumps and raised crossings:** small speed bumps or raised platforms in the most critical points
- **Planters, benches and physical bollards** that visually narrow the cycle path. Some examples:

