



PLANNING BY BIKE

FORMAZIONE DEL 30/5/23



Con il contributo della Legge regionale 15/2018



BORETTO - BRESCELLO - GUALTIERI - GUASTALLA
LUZZARA - REGGIOLO - POVIGLIO - NOVELLARA

OBIETTIVI DI QUESTA ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

Presentare due casi studio di percorsi partecipativi inerenti il tema della mobilità sostenibile:

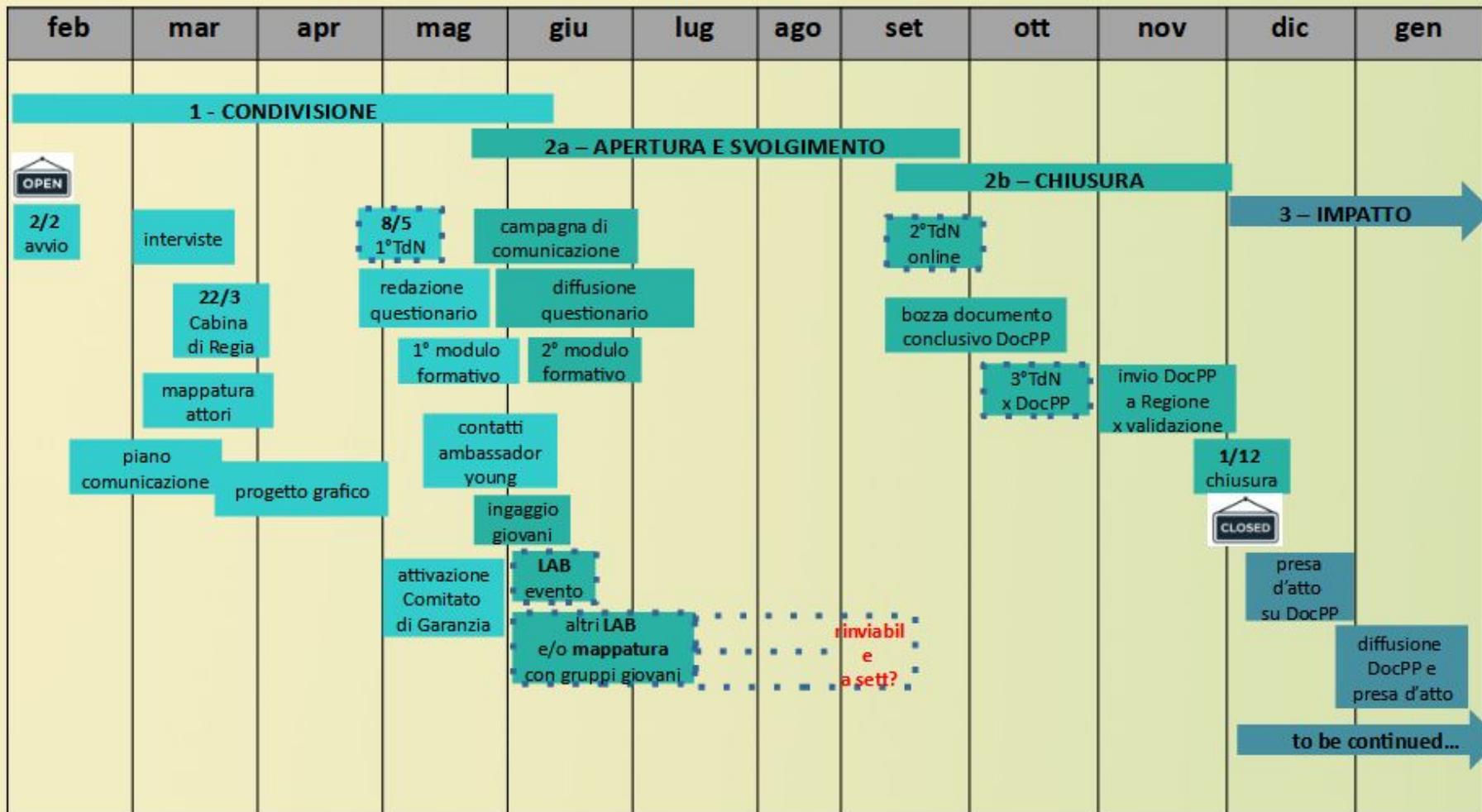
Mobilityamoci – Cavezzo (Mo)

Thriving streets – quartiere Oltretorrente (PR)

Raccogliere spunti e idee per il progetto Planning By Bike



CRONOPROGRAMMA PERCORSO PARTECIPATIVO



PERCORSO PARTECIPATIVO MOBILITYAMOCI – CAVEZZO (MO)



MOBILITYAMOCI

A Cavezzo parte un progetto sperimentale di mobilità sostenibile che coinvolgerà alunni, insegnanti e genitori della Scuola Secondaria di 1°.

A cura del CEAS "La Raganella" in collaborazione con il Comune di Cavezzo e con l'urbanista Andrea Panzavolta di Formattiva



IL PROGETTO

Il **CEAS "La Raganella"** ha aderito al progetto "Mobilityamoci" della **Regione Emilia Romagna** per sperimentare azioni di miglioramento nella gestione del **traffico davanti alle scuole** (i comuni coinvolti: Cesena, Ferrara, Bologna, Polo Adriatico, Cavezzo).

Il progetto ha previsto un'attività di ascolto rivolta a rappresentanti della comunità locale, per raccogliere informazioni orientate al miglioramento della **viabilità veicolare e mobilità sostenibile presso la scuola secondaria di 1° di Cavezzo**.

Gli **attori del progetto**: CEAS "La Raganella", Comune di Cavezzo, Polizia municipale, Scuola, Comitato genitori, Espert, Autisti scuolabus, Negozi, Alunni, Associazioni locali, etc

Il percorso di ascolto ha coinvolto **35 cittadini/e** in gruppi di lavoro e laboratori esperenziali.

MOBILITYAMOCI - L'ASCOLTO

Le tappe del percorso di ascolto

Nel mese di marzo, aprile e maggio 2021 è stata organizzata l'**attività di ascolto** organizzata per gruppi, rivolta a:

- rappresentanti politici del Comune, ufficio tecnico del comune, Polizia Municipale e autisti dello scuolabus - 02/03/2121
- docenti della Scuola Secondaria di 1° - 11/03/2021
- comitato genitori della Scuola Secondaria di 1° - 01/04/21
- associazioni locali - 15/04/21
- alunni "mobility manager" della Scuola Secondaria di 1° - 22/5/21



MOBILITYAMOCI – ATTIVITA'

- Nel mese di aprile:
- è stato divulgato un **video per comunicare le buone pratiche** ed è stato somministrato un **questionario online** ad alunni e docenti della Scuola Secondaria di 1° grado
- è stato organizzato un **sopralluogo esplorativo presso l'area esterna dell'Istituto scolastico**, organizzato sabato 24 Aprile 2021

- Nei mesi di maggio e giugno
- è stata attivata l'iniziativa **Siamo nati per camminare (10-22 maggio)** che ha previsto la sperimentazione di azioni e idee per stimolare l'andare a scuola sostenibilmente e in sicurezza.
- In occasione della **Giornata mondiale della bicicletta**, il 3 giugno, per le classi seconde è stato organizzato un laboratorio di **ciclofficina** (a cura della Coop sociale La Zerla) ed è stato previsto un evento finale per festeggiare il progetto.

MOBILITYAMOCI - SOPRALLUOGO



Biciclette che transitano
nel parcheggio
senza utilizzare
strisce pedonali
e pista ciclabile



Uso inappropriato
degli stalli di sosta,
inversioni di marcia
in via S. Neri che rallentano
le manovre dell'autobus



MOBILITYAMOCI - SOPRALLUOGO

Uso inappropriato
degli stalli di sosta e
attraversamento pedonale
fuori dalle strisce



Spazio di ritrovo degli alunni in attesa
dell'apertura della scuola



MOBILITYAMOCI - SOPRALLUOGO

Uso inappropriato
degli stalli di sosta e
relativo ingombro della carreggiata
nell'accesso al parcheggio



Sosta sulle strisce pedonali e
parcheggio disabili



MOBILITYAMOCI LABORATORIO CON ALUNNI MOBILITY MANAGER

LE PROPOSTE DEGLI ALUNNI

Gli alunni "mobility manager", (11 alunni, **un referente per ciascuna classe**), sono stati coinvolti in un'attività interattiva organizzata con la tecnica del **world café**, di cui è possibile consultare gli esiti nelle pagine successive.

La discussione si è sviluppata con alcune **domanda guida**:

1. Come si può migliorare il collegamento ciclabile o pedonale da casa tua alla scuola?
2. Come si può migliorare la **viabilità di accesso alla scuola**?

Come migliorare il collegamento ciclabile o pedonale da casa a scuola

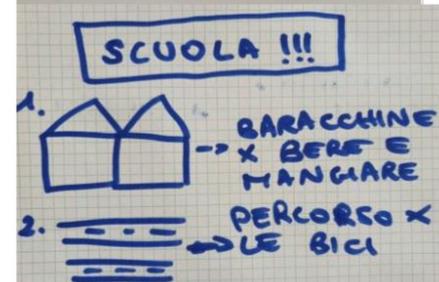
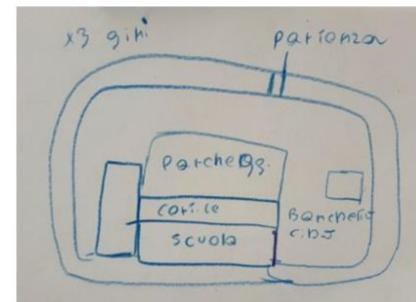
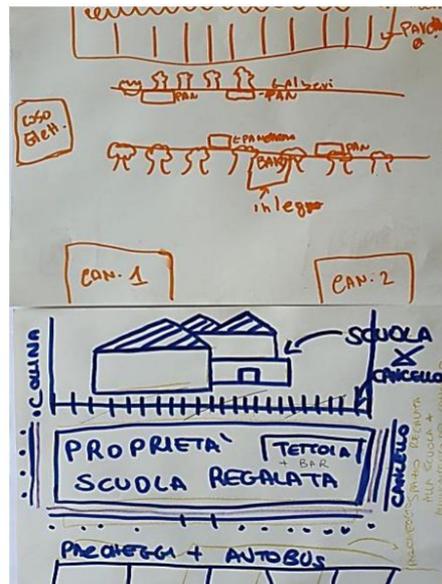
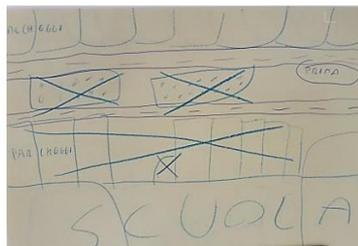
- Più **piste ciclabili** e più sicure
- Riqualificare le attuali piste ciclabili e **dividerle a metà tra pedoni e ciclisti**
- Allargare la sezione delle piste ciclabili
- Più **semafori**, dove servono per pedoni e biciclette
- Riasfaltare le strade
- Realizzare **strisce pedonali più in evidenza**
- Pulire le strade da sassolini, ecc...
- Creare **davanti alla scuola un'area verde attrezzata**, collegata con un percorso ciclabile
- Aumentare i punti di raccolta di rifiuti



MOBILITYAMOCI LABORATORIO CON ALUNNI MOBILITY MANAGER

Come migliorare la viabilità di accesso alla scuola?

- **Chiudere temporaneamente il parcheggio** nel piazzale fuori della scuola negli orari di ingresso e uscita, come fatto nelle due settimane di “siamo nati per camminare”
- Realizzare una **tettoia** o **mettere dei gazebo** nel piazzale fuori della scuola, per riparare gli studenti dalla pioggia mentre aspettano l'ingresso
- Più **rastrelliere** per le biciclette degli alunni
- Ridurre i posti auto nel parcheggio del **piazzale della scuola**
- Aggiungere panchine e alberi
- Allargare il cancello di ingresso per facilitare l'entrata degli alunni
- Prevedere **un altro ingresso/cancello alla scuola**
- Realizzare una **ciclabile** che arrivi davanti all'ingresso del cancello della scuola
- Più divieti per le automobili



MOBILITYAMOCI

LE PROPOSTE RACCOLTE

LE PROPOSTE – I COLLEGAMENTI VERSO L'ISTITUTO COMPRENSIVO



1. **Via Libertà**: in prossimità degli incroci i ciclisti non seguono il percorso della ciclabile ed è pericoloso; dall'asilo fino la scuola la **velocità dei veicoli è elevata** causa mancanza di rallentatori
2. **Via Delfini**: diminuire la velocità dei veicoli, ad es. prevedendo **rallentatori**
3. Migliorare i collegamenti rispetto gli **accessi dalle zone esterne al centro**: realizzare piccoli interventi di messa in sicurezza o completare tratti di ciclabile mancanti (ad es in via Personali)
4. **Incrocio di Via Sant'Anna/Concordia – Via Silvestri**: è da mettere in sicurezza rispetto l'attraversamento dei pedoni, perché i veicoli vanno a velocità eccessiva. I ragazzi percorrono la **ciclabile di via Concordia verso Modena** e non tutti gli attraversamenti pedonali sono in sicurezza (ad es. prima della rotatoria)
5. Individuare dei **punti di ritrovo e incentivarne l'uso** per parcheggiare l'auto e arrivare a scuola a piedi, ad es sfruttare il **parcheggio di Via Delfini, Via della Libertà/Villa Giardino** le strade prossime alla scuola, o dal **parcheggio dell'ex-Conad**, dall'autostazione (L'attività potrebbe incentivare anche la frequentazione del **mercato storico di Cavezzo**, il mercoledì, da parte degli stessi genitori)
6. **Via Ronchi**: oggi presenta problemi di sicurezza, i veicoli transitano a velocità eccessive. Realizzare un tratto di ciclabile per collegare via Primo Maggio e permettere di raggiungere la scuola in sicurezza
7. **Via Nespole/via Malaspina**: potrebbero essere usate dalle biciclette per collegare via Primo Maggio

MOBILITYAMOCI

LE PROPOSTE RACCOLTE

LE PROPOSTE – LA MESSA IN SICUREZZA DELL'AREA DI ACCESSO ALLA SCUOLA MEDIA



1. **Via Libertà:** usare il **parcheggio di Villa Giardino** come punto di incontro per gli alunni che arrivano dalle frazioni
2. **Ampliare lo spazio pedonale prospiciente la scuola media** in cui i ragazzi si trovano in attesa di entrare e uscire da scuola (ad es. togliendo alcuni posti auto e realizzando una pavimentazione differente, localizzare alcune panchine, ecc...); oggi è un'area limitata e poco adatta. Realizzare una **tettoia/gazebo** per riparare i ragazzi quando piove. Prevedere un **ulteriore accesso** ad es. presso il giardino sulla sinistra
3. **Realizzare un'area verde attrezzata per i ragazzi o realizzare uno spazio sosta** aggiuntivo per liberare il parcheggio davanti alla scuola, ad esempio **sfruttando l'area in stato di abbandono (ex scuola di infanzia parrocchiale)**.
4. **Creare una ZTL temporanea** (attiva solo in determinate fasce orarie) a 100 metri dalla scuola (mantenendo aperto l'accesso per i docenti e operatori)
5. L'area delle strisce pedonali prima dell'ingresso nel parcheggio è da **mettere in sicurezza e segnalare meglio ai conducenti** (ad es evidenziare con colore differente, rialzare, ecc...)
6. **Chiudere temporaneamente il parcheggio** davanti la scuola per sperimentare le ricadute e i benefici.
7. Convertire a **senso unico via Sergio Neri** (verso via Concordia) e riordinare l'asse stradale prevedendo la realizzazione di parcheggi ordinati paralleli alla strada, stile **"kiss and ride"**, per una sosta rapida utile al carico e scarico degli alunni

MOBILITYAMOCI – SPERIMENTAZIONE

LA SPERIMENTAZIONE – SIAMO NATI PER CAMMINARE (10-22 MAGGIO)



**..... E UNA ZONA
A TRAFFICO LIMITATO
NEL PARCHEGGIO INTERNO
DELLA SCUOLA MEDIA**

MOBILITYAMOCI COMUNICAZIONE E FORMAZIONE



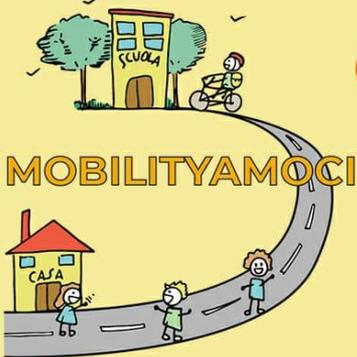
MOBILITYAMOCI COMUNICAZIONE E FORMAZIONE

3 Giugno: Giornata Mondiale della bicicletta



MOBILITYAMOCI COMUNICAZIONE E FORMAZIONE



MOBILITYAMOCI

**MOBILITYAMOCI:
DALLA VISIONE ALLE PROPOSTE**
CICLO DI INCONTRI
SULLA MOBILITA' SCOLASTICA
SOSTENIBILE E SICURA
DURANTE E POST COVID 19

Ass. TIZIANA
BENASSI
Comune di Parma

Ing. ROSANNA
BANDINI
Comune di Bologna

Dr.ssa SARA
CAVAZZONI
Comune di Reggio Emilia

Arch. LAURA
DEGL'INCERTI TOCCI
Comune di Reggio Emilia

5* incontro
25 marzo 2021 ore 14.30 - 16
**I PEDIBUS E
LE STRADE SCOLASTICHE
DURANTE E DOPO IL COVID19:**
dalla teoria alla pratica...
con un occhio alla bicicletta

ORGANIZZAZIONE
ANTARTIDE
Centro Studi e Comunicazione Ambientale

PROGRAMMA:
<http://bit.ly/mobilityamoci-programma>

ISCRIZIONI:
<http://bit.ly/incontrimobilityamoci>



1^a incontro del 23 febbraio 2021 ore 11 - 13
**IL RUOLO DELLA MOBILITÀ SCOLASTICA NEGLI
SPAZI URBANI POST COVID**
- Dalla mobilità dolce alla città dei 15 minuti -



prof. CARLOS MORENO
Panthéon Sorbonne University – IAE Paris,



ANNA DONATI
Kyoto Club

PERCORSO PARTECIPATIVO THRIVING STREETS QUARTIERE OLTRETORRENTE - PARMA



RACCOLTA DEI REPORT DEL PERCORSO PARTECIPATIVO



THRIVING STREETS

OBIETTIVI E GRUPPI DI LAVORO



VAI OLTRE
MOBILITÀ A MISURA DI COMUNITÀ

IL PERCORSO PARTECIPATIVO

Gli obiettivi del progetto Thriving streets

Le nove città partecipanti al progetto Thriving streets (Parma, Nova Gorica, Anversa, Igoumenitsa, Londra Southwark, Klaipeda, Santo Tirso, Debrecen, Oradea) lavorano insieme per migliorare la **mobilità sostenibile nelle aree urbane** e sviluppare il **piani di azione partecipativi** che integrano la mobilità con altre **politiche urbane**. Thriving streets vuole sviluppare un processo di scambio e apprendimento che possa evidenziare come la mobilità può migliorare lo spazio urbano, il senso di comunità, la coesione sociale, il commercio, l'attrattività, ritenendo che benefici in questi ambiti possano realmente **motivare le comunità urbane al cambiamento**.

Il coinvolgimento del gruppo di lavoro locale (ULG)

I soggetti costituenti il **gruppo di lavoro locale** a Parma sono stati suddivisi in **due entità** distinte, per offrire diverse esperienze in ragione dei contributi che i partecipanti forniscono rispetto la propria **conoscenza del contesto locale** e agli orari preferiti per poter partecipare agli incontri del progetto.

I due gruppi di lavoro:

- la **comunità Istituzionale**: contribuisce allo sviluppo dell'analisi dei problemi, della vision e del piano di azione, e si è occupato di assicurare l'integrazione del percorso di lavoro con gli altri progetti in corso in Oltretorrente (ad es. il percorso partecipativo relativo al Parco Ducale e Urc security), e ha svolto una funzione di indirizzo per il progetto.
- la **comunità locale**: contribuisce alla funzione di indirizzo del progetto, si è occupata delle fasi di analisi dei problemi, vision, definizione delle azioni e potrà avere un ruolo centrale nello sviluppo dell'azione pilota.



THRIVING STREETS

LE TAPPE DEL PERCORSO



I componenti dei gruppi di lavoro:

- Istituzionale: Unipr, Acer, Asp ad personam, liceo Marconi, Smtpr, Arpae, Tep, liceo Ulivi, Ausl, Associazioni di categoria, Cnr e il **gruppo interno dell'amministrazione** (settori mobilità, pianificazione, cittadinanza attiva e pari opportunità, sociale, attività economiche): coinvolto nelle fasi di analisi dei problemi, vision, raccolta delle azioni e regia del percorso
- Comunità locale: Ccv, Amici 46+1, Punto di comunità, Csv, Ass. Parma lirica, Ass. Famija Pramzana/ass. Viviamo l'Oltretorrente; Assistenza pubblica, Croce rossa italiana, Comitato anziani Oltretorrente, Manifattura urbana, Aima onlus, Oltretutto Oltretorrente

Le fasi e le date del percorso partecipativo

1. Presentazione delle fasi del percorso partecipativo, del calendario, integrazione della stakeholders map e presentazione dell'attività di **analisi dei problemi – giovedì 29 Aprile**
2. **La visione futura:** la co-costruzione dello scenario desiderabile per favorire la raccolta delle idee e l'emersione degli obiettivi del Piano di azione Integrato - **giovedì 13 Maggio**
3. **Le azioni:** co-definizione delle azioni per il Piano di azione Integrato – **mercoledì 26 Maggio**
4. **Sperimentazione dell'azione pilota/small scale action** nel quartiere - **Settembre**
5. **Valutazione degli effetti** dell'attività pilota - **Ottobre**
6. Predisposizione della **Bozza del Piano di Azione Integrato – fine 2021**



THRIVING STREETS

ANALISI DEI PROBLEMI - LA MAPPA ONLINE



LA MAPPA ONLINE

L'attività di mappatura online iniziata il **giorno 29/4/21** e terminata il **giorno 11/5/21**. Circa **30 cittadini** hanno fornito indicazioni e contributi. Tutti i soggetti del gruppo istituzionale e gruppo comunità hanno ricevuto un **link personale** da cui era possibile visualizzare la mappa e contribuire con segnalazioni di problematiche e elementi da migliorare per intervenire sulla situazione attuale del quartiere Oltretorrente. I partecipanti potevano **segnalare un elemento**, tracciare un **percorso**, individuare un'area e quindi lasciare un **commento** per descrivere il tipo di intervento suggerito e **caricare una foto/immagine**. La mappa è stata visualizzata 316 volte e sono stati raccolti **40 contributi**.

La **legenda** della mappa online:

- PERCORSI CICLO-PEDONALI
- SPAZI DI SOSTA
- VIABILITÀ
- SPAZI COLLETTIVI/CULTURALI/ASSOCIATIVI
- SPAZI URBANI (PIAZZE, LUOGHI DI ATTRAZIONE, ECC...)

I partecipanti hanno ricevuto tramite mail una breve **GUIDA all'uso** della mappa e potevano richiedere **informazioni di carattere tecnico** scrivendo ad un indirizzo mail.

La mappa è un **documento "aperto"**, in cui ogni partecipante poteva intervenire e modificare i contenuti. L'obiettivo della mappa era di raccogliere problematiche puntali rispetto la mobilità sostenibile e la vivibilità degli spazi in Oltretorrente e le segnalazioni dei partecipanti possono essere anche in contrasto tra loro. Nelle pagine seguenti è possibile consultare il **report di dettaglio** della mappa online.

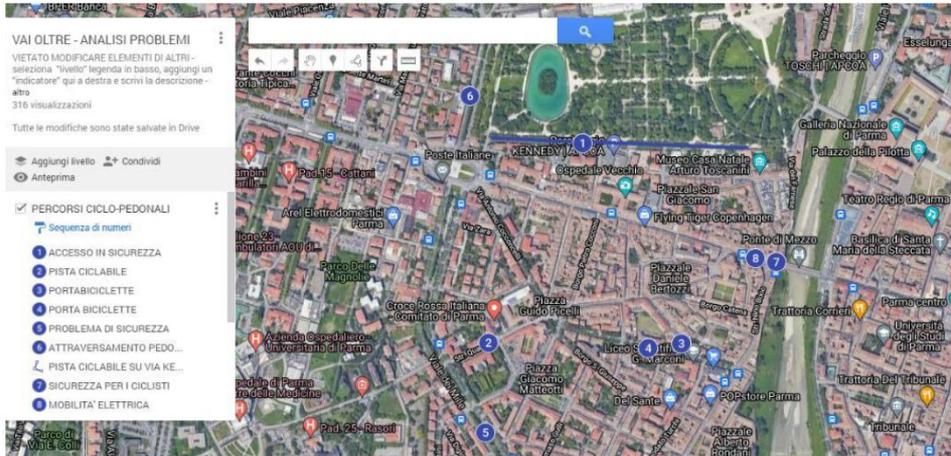
Link diretto per **visualizzare la mappa**:

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1pEB8M5cEvmHvta07NzquHbJxW3QYVDxb&usp=sharing>



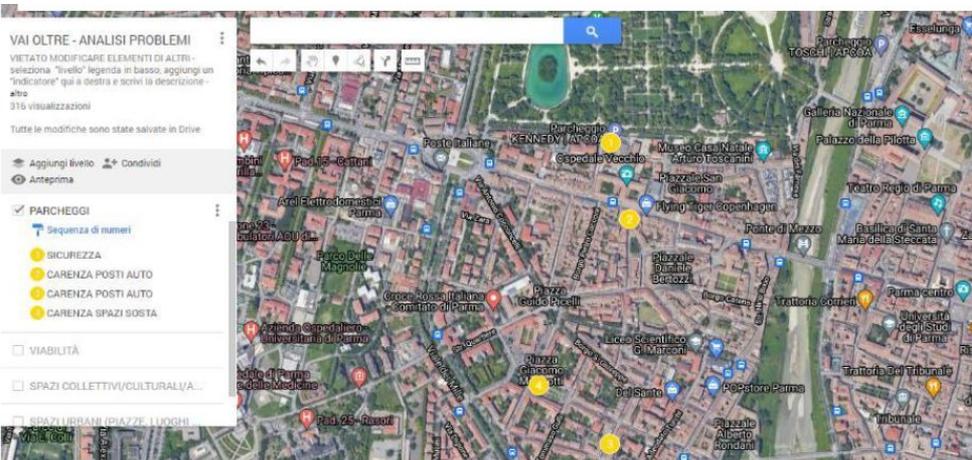
THRIVING STREETS

ANALISI DEI PROBLEMI - LA MAPPA ONLINE



PERCORSI CICLO-PEDONALI

1. **ACCESSO IN SICUREZZA (foto allegata a fondo documento):** realizzare un accesso al parco, con un ampio cancello di fronte alla sede del Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali con un attraversamento pedonale che colleghi in sicurezza le due realtà (il passaggio pedonale che permette di accedere ora al Parco si trova all'imbocco di Via Kennedy, praticamente su una curva con evidenti problemi di visibilità e quindi di sicurezza)
2. **PISTA CICLABILE:** in strada Quartiere. In generale realizzare più collegamenti verso il centro del quartiere e le scuole, ad esempio, da via Vittoria verso il centro del quartiere
3. **PORTABICICLETTE:** vi è uno spazio in cui prevedere un portabiciclette a servizio della Casa del Quartiere
4. **PORTA BICICLETTE:** carenza di portabiciclette per il Liceo Marconi
5. **PROBLEMA DI SICUREZZA:** difficoltà di visibilità tra utenti biciclette e autoveicoli
6. **ATTRAVERSAMENTO PEDONALE POCO SICURO:** in via Alberto Pasini incrocio con via Francesco Scaramuzza le autovetture non si fermano, e vanno a velocità sostenute
7. **PISTA CICLABILE SU VIA KENNEDY (foto allegata a fondo documento):** realizzare una pista ciclabile per l'intero asse di v. Kennedy, anche evidenziato con differenti colori la sezione stradale destinata ai ciclisti (es. trasformare il lato strada ora destinato a parcheggio "righe blu", in percorso (non pista) ciclabile;)
8. **MOBILITÀ ELETTRICA:** aumentare il numero di colonnine di ricarica in Oltretorrente

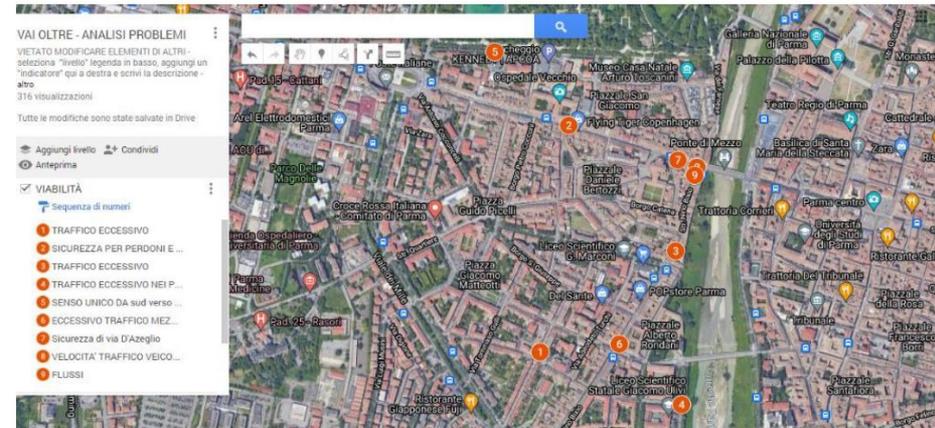


PARCHEGGI

1. **SICUREZZA parcheggio Apcoa di via Kennedy:** parcheggio percepito come poco sicuro, prevedere telecamere e maggiori punti luce
2. **CARENZA POSTI AUTO in strada Giovanni Inzani:** vi sono 11 posteggi, valutare come implementare
3. **CARENZA POSTI AUTO in via della Salute:** viene usata dai non residenti come parcheggio per accedere al centro e ai circoli ricreativi vicini, per cui sarebbe opportuno attivare i posti riservati ai residenti (righe bianche) come già fatto in centro
4. **CARENZA SPAZI SOSTA:** proposta realizzazione parcheggio interrato in piazza Giacomo Matteotti

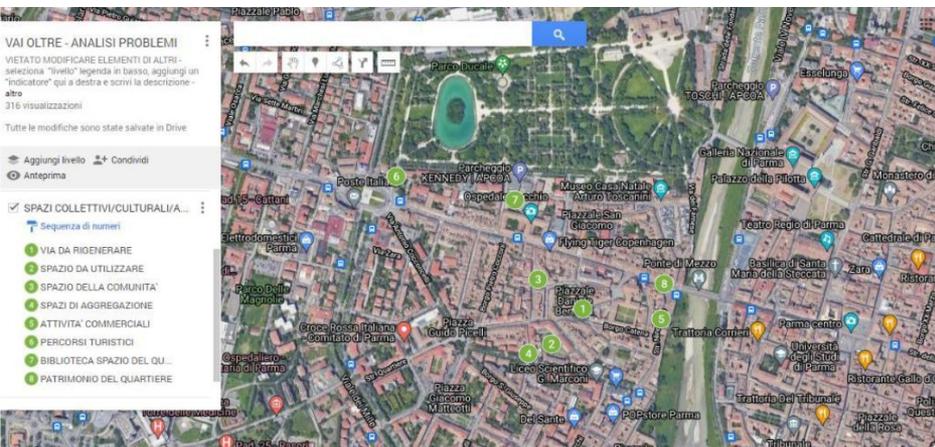
THRIVING STREETS

ANALISI DEI PROBLEMI - LA MAPPA ONLINE



VIABILITÀ

1. **TRAFFICO ECCESSIVO** in via della Salute: in riferimento alle scuole al mattino tutto il traffico è orientato su via della Salute. Realizzare una zona 30 (in Via Rismondo uno stop è poco visibile)
2. **SICUREZZA PER PERDONI E CICLISTI** in strada Massimo D'Azeglio: eccessivo flusso di veicoli e mezzi pubblici
3. **TRAFFICO ECCESSIVO** in strada Nino Bixio
4. **TRAFFICO ECCESSIVO NEI PRESSI DELLE SCUOLE** in viale Maria Luigia: sperimentare pedonalizzazioni temporanee in orari di entrata e uscita
5. **SENSO UNICO** di via Kennedy da sud verso est
6. **ECCESSIVO TRAFFICO MEZZI PUBBLICI** in via Bixio
7. **SICUREZZA DI VIA D'AZEGLIO**: scarsa sicurezza per ciclisti di via D'Azeglio per alto traffico: bus (anche lunghi), carico e scarico in certe fasce orarie, tante auto
8. **VELOCITA' TRAFFICO VEICOLARE**: velocità eccessiva delle auto che crea problemi di sicurezza per pedoni e ciclisti in via Nino Bixio e in diversi punti dell'Oltretorrente
9. **FLUSSI**: necessità di conoscere meglio i flussi di viabilità all'interno del quartiere e tra il quartiere e il resto dell'area urbana e peri-urbana

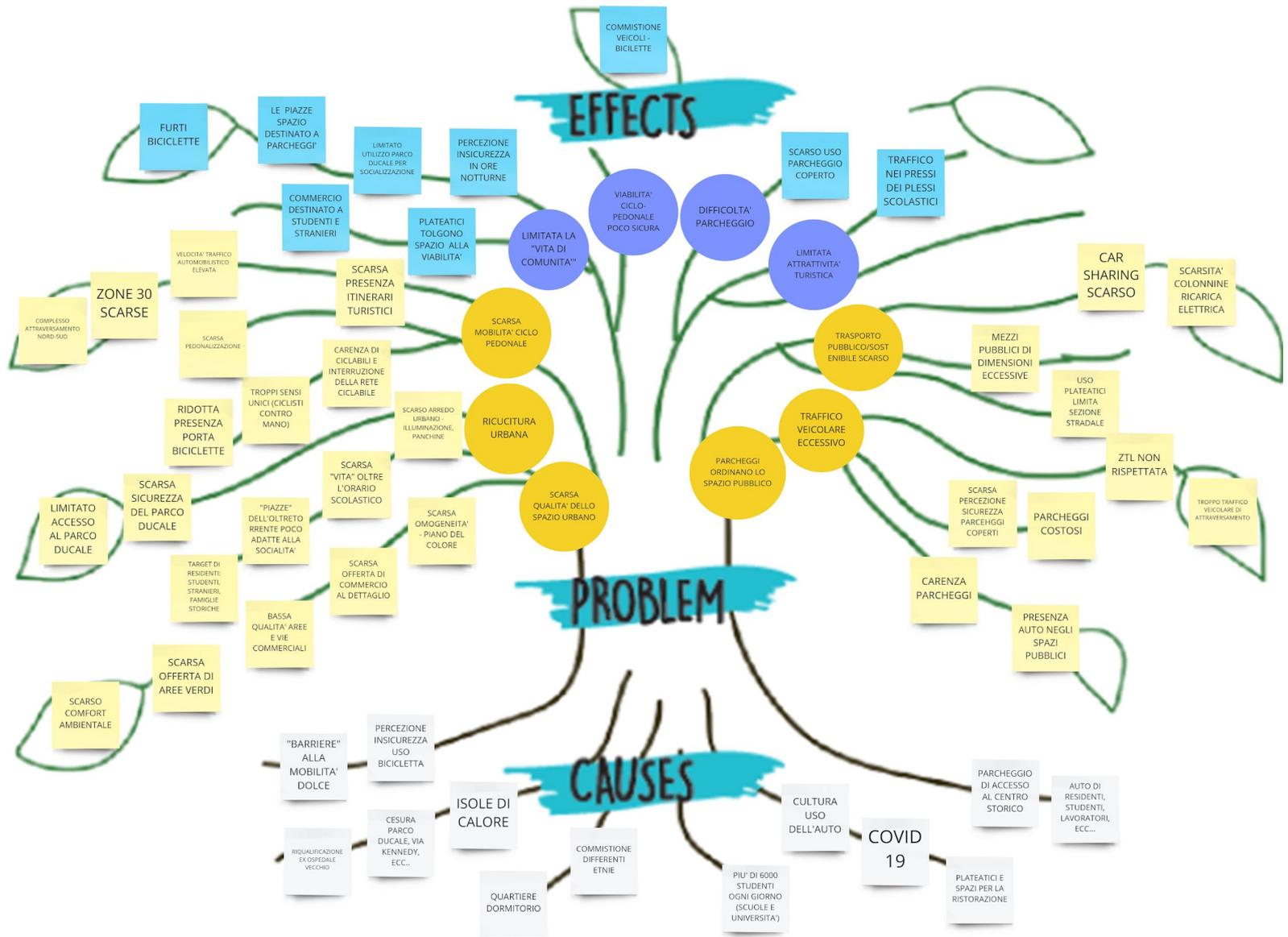


SPAZI COLLETTIVI/CULTURALI/ASSOCIATIVI

1. **VIA IMBRIANI DA RIGENERARE**
2. **SPAZIO PRIVATO DA UTILIZZARE** dietro la casa del quartiere: valutare se possibile realizzare un'area sosta
3. **SPAZIO DELLA COMUNITÀ** in "piazzale Inzani": spazio usato dai residenti per giocare a carte, su strada Inzani, che deve essere autorizzato ufficialmente e permanentemente dal comune
4. **SPAZI DI AGGREGAZIONE**: in generale nel quartiere mancano spazi di aggregazione per adolescenti
5. **ATTIVITA' COMMERCIALI**: in via Nino Bixio rigenerare la zona e le attività commerciali
6. **PERCORSI TURISTICI**: valorizzare i luoghi e i percorsi per visitatori e turisti (è un quartiere con molta storia), ad esempio che dal centro vanno verso il Parco Ducale e verso Oltretorrente (progetto cartellonistica turistica in atto)
7. **BIBLIOTECA SPAZIO DEL QUARTIERE**: biblioteca Civica (che ha al suo interno ha la videoteca) è sempre stata considerata biblioteca della città, ma molto poco la biblioteca del quartiere (è la biblioteca più grande della città)
8. **PATRIMONIO DEL QUARTIERE**: scarsa valorizzazione del diversificato patrimonio del quartiere e della sua storia

THRIVING STREETS

ALBERO DEI PROBLEMI



THRIVING STREETS IL GIORNALE DEL FUTURO



2031

DA OLTRE UN SECOLO GLI SBARRAMENTI LIBERANO L'OLTRETORRENTE DALLE BARRICATE DEL 1922 AGLI SBARRAMENTI DEL 2022 - LE AUTO NON ENTRANO MA LE PERSONE LO VIVONO

LE ZONE ZTL E 30, I RINNOVATI PERCORSI TURISTICI E L'INTERVENTO DELL'OSPEDALE VECCHIO FAVORISCONO LA FRUIBILITÀ DEL QUARTIERE ANCHE PER I RESIDENTI: SEGNALETICHE, ARREDI URBANI, AREE VERDI... CHE VALORIZZANO IL PAESAGGIO STORICO E IL PATRIMONIO EDILIZIO DIFFUSO DEL 600 DELL'OLTRETORRENTE (AD ES CHIESA S.M. QUARTIERE E S. CROCE)

IL GRANDE ESPERIMENTO DELL'OLTRETORRENTE QUARTIERE A MISURA DI COMUNITÀ PARMA PREMIATA A BRUXELLES VINCE IL PREMIO EUROPEO CITTA' A IMPATTO ZERO CON IL QUARTIERE OLTRETORRENTE

NEGLI ULTIMI 10 ANNI GLI ESPERIMENTI DI AUTO DI NUMERO DI VEICOLI VIA D'AZEGLIO 8 ATTRAVERSATA DA MINI-BUS ELETTRICI



LA RIVA DEL PARMA RISCOPERTA ATTRAVERSARE LUNGO LE VIE D'ACQUA IL NUOVO PORTO DI PARMA: PUNTO DI INCONTRO PER LA COMUNITÀ

LO SPAZIO PUBBLICO È COMPOSTO DA PICCOLE PIAZZE, CORTI, STRADE PEDONALI E DALLA RIVA DEL PARMA ED OFFRE UNO SPAZIO PUBBLICO UNICO E VARIEGATO

LA NUOVA CASA DEL QUARTIERE COINVOLVE ANCHE IL MARCONI

VIA DELLA COSTITUENTE LIBERATA DALLE AUTO, IL FAMOSO PARCHEGGIO A CIELO APERTO CHE IMPEDIVA LA CONNESSIONE È STATO TRASFORMATO IN UNA GRANDE AREA PEDONALE CHE RAPPRESENTA LA NUOVA PIAZZA DELLA COMUNITÀ. I RESIDENTI SONO PIÙ COESI E VIVONO MOMENTI DI CONDIVISIONE ANCHE TRA COMUNITÀ E ETNIE DIFFERENTI

VIA IMBRIANI E IN TUTTO L'OLTRETORRENTE È UNA ZONA COMUNITARI E DI CALTE PER



La visione futura



Il giornale del futuro desiderato - 2031

Immaginate come un **giornale di Parma** parlerebbe in **positivo** di alcuni argomenti riguardanti il quartiere Oltretorre tra **10 anni**.

Ripensate all'**analisi dei problemi** e scrivete un **titolo** e il **sottotitolo**, e trovate un'immagine pertinente e, se c'è abbastanza tempo, scrivete l'inizio dell'articolo.

La pagina del giornale deve occuparsi di **almeno di 3 di questi argomenti**:

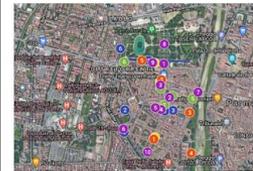
- RICUCITURA URBANA – ATTRAVERSAMENTO NORD-SUD
- QUALITÀ DELLO SPAZIO URBANO
- TRASPORTO PUBBLICO/ELETTRICO
- ATTRATTIVITÀ TURISTICA
- SPAZI DI SOSTA
- VIABILITÀ/TRAFFICO VEICOLARE
- MOBILITÀ SOSTENIBILE/CICLOPEDONALE
- VITA DI COMUNITÀ/SPAZI COLLETTIVI/CULTURALI/ASSOCIATIVI



2031

LA NUOVA VITA DELL'OLTRETORRENTE

I TURISTI, LE BOTTEGHE ARTIGIANALI, I RISTORANTI TIPICI CON SPAZI ALL'APERTO SUGLI SCORCI STORICI HANNO CONVERTITO LA VIVIBILITÀ E RICUCITO LA PARTE STORICA DEL QUARTIERE



CONQUISTATO ANCHE L'ULTIMO STALLO DI SOSTA IERI IL QUARTIERE HA SALUTATO L'ULTIMO STALLO DI SOSTA, TRASFORMATO IN UNO SPAZIO PER LA SOCIALITÀ

PER VIA BIXIO RESTYLING PARIGINO

COMPLETATO IL NUOVO MARAIS DI PARMA

L'OLTRETORRENTE È A MISURA DI PASSEGGINO E GLI SPAZI INTORNO AI POLO SCOLASTICI SONO SENZA AUTO E LUOGO DI RITROVO PER I RAGAZZI. IL CAR SHARING HA DIMINUITO IL NUMERO DI VEICOLI E INCREMENTATO LA CONDIVISIONE TRA I MEMBRI DELLA COMUNITÀ

COME ERAVAMO NEL 2021



AL VIA IL FESTIVAL INTERNAZIONALE DELL'OLTRETORRENTE

UN DENSO PROGRAMMA CULTURALE IN UNA SERIE DI LOCATION INSOLITE

IL QUARTIERE RIPENSA I PROPRI SPAZI SULLE ESIGENZE DELL'UTENZA DEBOLE

SICUREZZA NEGLI SPOSTAMENTI E ATTRAVERSAMENTI NORD-SUD E EST-OVEST ATTRAVERSO SPAZI URBANI RIQUALIFICATI

THRIVING STREETS LA PASSEGGIATA PUBBLICA

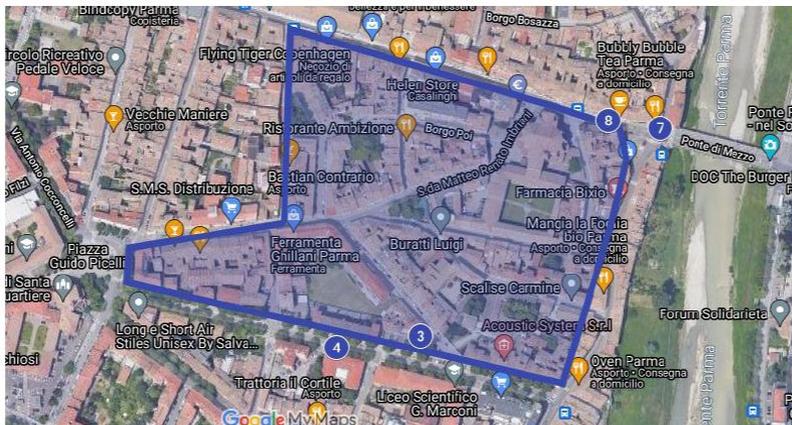
ACCESSIBILITÀ

IL REPORT DI SINTESI ATTRATTIVITÀ

 <ul style="list-style-type: none"> • strade poco trafficate; pochi parcheggi e molto spazio • presenti i servizi essenziali • investimenti per recupero residenziale 	 <ul style="list-style-type: none"> • rastrelliere • illuminazione • assenza di segnaletica dedicata a percorsi guidati • assenza di servizi pubblici e privati • accessibile ma poco sicuro • sicurezza in zona S. Maria e via Kennedy/Parco Ducale
 <ul style="list-style-type: none"> • natura • varietà culturali/etniche • s.Maria – sanificazione • si vive bene nel quartiere 	 <ul style="list-style-type: none"> • bagno • spazi poco illuminati e mal frequentati • troppo traffico • mancanza di luoghi per incontro sociale

<h3>PUNTI DI FORZA</h3> <ul style="list-style-type: none"> • storia/human library • architettura, varietà di attività e popolazione • attività commerciali • giardini • voglia di ritorno alle origini • contaminazione • pluralità • piazza Picelli: forma e monumenti • scacchiera interna 	<h3>OPPORTUNITÀ</h3> <ul style="list-style-type: none"> • luoghi nascosti: giardini, arte, giovani e convivialità • “portare fuori” il teatro • Valorizzare le piazze e renderle connesse e vivibili • Diversità • Varietà anagrafica • Appeal turistico
<h3>PUNTI DI DEBOLEZZA</h3> <ul style="list-style-type: none"> • traffico • luoghi di aggregazione non commerciali • spaccio • segregazione • “uso parassitario” del quartiere da parte dei non residenti • sfruttamento improprio 	<h3>MINACCE</h3> <ul style="list-style-type: none"> • mala-movida • spaccio • i commercianti vogliono le auto • marginalità • insicurezza • velocità

IL PERCORSO



THE SHORT STORY OF A SMALL SCALE ACTION IN PARMA



THRIVING STREETS

PIANO DI AZIONE INTEGRATO



VAI OLTRE

MOBILITÀ A MISURA DI COMUNITÀ

OBIETTIVI E AZIONI PER IL PIANO INTEGRATO

La definizione degli obiettivi è stata attivata prendendo spunto dagli scenari di futuro desiderabile, esito del laboratorio precedente organizzato con la metodologia del “**giornale del futuro**”. Quindi i titoli, gli slogan ideati dai partecipanti sono stati rielaborati e affinati internamente insieme ai referenti del gruppo interno dell’Amministrazione e ai **rappresentati politici del comune di Parma**.

Sono stati organizzati due incontri il giorno 26 maggio 2021, rivolti ai due gruppi di lavoro: Istituzionale e gruppo interno dell’amministrazione e Comunità locale.

Il gruppo denominato “**comunità Istituzionale**” ha visto la partecipazione di 20 soggetti e il gruppo denominato “**comunità locale**” ha visto la partecipazione di 9 soggetti (l’elenco completo dei partecipanti è consultabile a fondo documento).

Nella **pagine seguenti** sono riportati gli obiettivi del Piano di Azione Integrato e le azioni proposte dal Gruppo di lavoro locale. Le azioni sono state ordinate per facilitarne la lettura e per far emergere le proposte trasversali, in ragione di **sei macro obiettivi**.



THRIVING STREETS

OBIETTIVI

DEL PIANO DI AZIONE INTEGRATO

GLI OBIETTIVI

1. Promuovere il **trasporto pubblico** favorendo l'uso di mezzi elettrici (di piccole dimensioni) e l'utilizzo di tecnologie innovative per facilitare l'uso del trasporto pubblico all'interno del quartiere
2. Ridurre ed ottimizzare la **sosta di auto private** nelle strade del quartiere e negli spazi pubblici individuando alternative in ragione della tipologia dell'utenza (residenti, accompagnatori, utenti giornalieri utenti occasionali, ecc..)
3. Ridurre l'impatto del **traffico privato** sul quartiere e favorire gli spostamenti con mobilità elettrica condivisa (car sharing e car pooling) o di comunità
4. Completare e mettere in **sicurezza le piste ciclopedonali, gli attraversamenti** e riordinare i sensi di circolazione per rendere il ciclista ed il pedone protagonisti negli spostamenti
5. Interventi su **Parco Ducale, Biblioteca Civica e Ospedale vecchio** per dare vita a nuovi spazi di comunità e orientare gli spostamenti della mobilità dolce
6. Promuovere politiche a favore delle **attività commerciali** per incentivarne la presenza, favorirne la trasformazione e la qualità dell'offerta
7. Valorizzare e rendere fruibili gli **elementi storici** del quartiere attraverso la riqualificazione di luoghi strategici e prevedendo percorsi turistici tematici all'interno del quartiere
8. Migliorare **qualità e vivibilità degli spazi urbani** favorendo il potenziamento dei sistemi di illuminazione dell'arredo urbano e la rigenerazione delle piazze come punti di riferimento della vita del quartiere
9. Migliorare la mobilità sostenibile per creare più **occasioni socioculturali e potenziare gli spazi di aggregazione** per favorire la collaborazione tra le differenti culture e etnie che risiedono e frequentano il quartiere
10. Favorire la fruibilità di **aree verdi attrezzate e ombreggiate** per contrastare le isole di calore e generare nuovi spazi, luoghi di qualità per favorire il "benessere" e la frequentazione del quartiere

THRIVING STREETS SAS: GAMIFICATION E MINIBUS OLTRETORRENTE



Contratto di ricerca tra il Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università degli Studi di Parma e il Comune di Parma

Studio propedeutico all'azione sperimentale "Minibus in Oltretorrente", realizzato nell'ambito del progetto URBACT Thriving Streets

Relazione tecnico - scientifica (gennaio 2022)

Gruppo di lavoro del Dipartimento di Ingegneria e Architettura:
Prof. Ing. Michele ZAZZI (Responsabile scientifico)
Prof. Ing. Silvia ROSSETTI
Prof. Arch. Barbara CASELLI



Contratto di ricerca tra il Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università degli Studi di Parma e il Comune di Parma

Relazione tecnico - scientifica (maggio 2022)

SCelta MODALE ABITUALE PER IL TRAGITTO CASA SCUOLA (Prima della Gamification)	NR. BAMBINI che adottano abitualmente tale modalità	TOTALE DEI KM PERCORSI quotidianamente dai bambini che adottano tale modalità
a piedi	34	31,2
bicicletta / monopattino/skateboard	2	13
autobus / a piedi	2	3,1
happy bus / autobus	21	64,9
automobile	24	90,8
auto / a piedi	5	2,4
autobus / auto	2	5

Con riferimento ai soli bambini che prima dell'attività dichiaravano di spostarsi, tanto nei tabelloni quanto nelle schede, solo in automobile, durante la sperimentazione sono stati risparmiati tra i 312 e i 654 km percorsi in auto.

SCelta MODALE MIGLIORE PER IL TRAGITTO CASA SCUOLA (Individuata durante la Gamification)	NR. BAMBINI che hanno individuato tale scelta modale migliore	TOTALE DEI KM PERCORSI quotidianamente e dai bambini che hanno individuato tale scelta	NR. GIORNI di presenza a scuola in cui i bambini hanno effettivamente adottato la scelta migliore durante la gamification	NR. GIORNI di presenza a scuola in cui i bambini NON hanno adottato tale scelta migliore durante la gamification
a piedi	40	40,82	913	172
bicicletta / monopattino/skateboard	7	23	123	66
autobus / a piedi	1	2,4	558	219
happy bus / autobus	29	96,6	558	219
automobile	7	36,1	36	156

Tabella 4 – Scelta modale adottata dai bambini abitualmente per il tragitto casa-scuola (prima dell'attività di Gamification) – scuola San Leonardo.

Tabella 5 – Scelta modale migliore individuata dai bambini durante l'attività di Gamification per il loro tragitto casa-scuola e individuazione del nr. cumulativo di giorni in cui tale scelta migliore è stata adottata – Scuola San Leonardo

FEEDBACK TIME

Cosa mi ha colpito dei progetti e quali connessioni con Planning by bike?

- Mi è piaciuto molto coinvolgere soggetti di diversa provenienza e appartenenza (tecnici, istituzioni, politic, associazioni, studenti, cittadini, ecc...), chiunque conosce il paese può dare informazioni utili
- Quali azioni per far rispettare le nuove regole e i cambiamenti nel muoversi a piedi e in bicicletta? Per educare alla mobilità sostenibile?
- La figura del mobility manager per le aziende private è un vincolo se ha più di 50 dipendenti. Nella scuola vi è questa figura? All'Istituto Russel sarebbe importante prevederla, vi sono più di 1000 studenti. Si potrebbe identificare la figura del mobility manager all'interno delle classi dei ragazzi di terza e quarta anche come elemento per individuare interventi di messa in sicurezza (la figura del mobility manager è stata introdotta dal Decreto Rilancio (DL 34/2020) che la ha resa obbligatoria in tutte le imprese o enti pubblici con più di 100 dipendenti). Anche come GEV sarebbe importante sensibilizzare sul tema del muoversi sostenibilmente e in sicurezza.
- Mi è piaciuta molto l'idea di educare i genitori a partire dall'aiuto dei figli, trasmettendo i comportamenti sbagliati da non adottare
- Bello educare attraverso ai figli
- Bella l'idea di sperimentare le azioni (anche piccole e per un tempo contingentato) proposte nel percorso partecipativo e vedere le criticità che vi sono a seguito del percorso
- Interessante lo strumento del sopralluogo nelle realtà locali, usando il punto di vista anche non tecnico dei cittadini
- A Guastalla dove ci sono le scuole superiori, vicino c'è l'ospedale, vi è una strada provinciale, con molti problemi di sicurezza e traffico durante le ore di entrata e uscita da scuola. Potrebbe essere una bella idea chiudere il parcheggio in via sperimentale per valutare cosa succede.
- Importante raccordare le piste ciclabili con i punti dove ci sono le fermate dell'autobus, prevedendo anche rastrelliere e depositi sicuri dove lasciare le biciclette.
- Lo strumento di My maps mi sembra uno strumento furbo che andrebbe sfruttato anche in questo progetto
- Mi pare utile realizzare sopralluoghi e passeggiate esplorative per individuare punti critici, punti di forza e gli elementi da modificare
- Mi è piaciuto vedere lavorare la comunità sulla visione futura del luogo, delle piste ciclabili, ecc.... Pensare al futuro aiuta a uscire dal punto di vista quotidiano