

ECO-MOBILE

La riforma della mobilità

Cuore della Riforma della Mobilità introdotta nel corso del mandato, nel solco delle strategie del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato nel 2017, è stata la ciclopedità, considerata l'elemento fondante, insieme al trasporto pubblico e alla micromobilità, per una vera e propria revisione degli spazi urbani finalizzata al miglioramento della qualità della vita sotto l'aspetto ambientale, sociale ed attrattivo (culturale, commerciale, industriale).

61
auto circolanti
ogni 100 abitanti
nel Comune di
Parma*



64
MEDIA REGIONALE



67
MEDIA NAZIONALE

* Dati Ecosistema Urbano 2021

Ciclabilità

Nuove piste ciclabili, rigenerazione delle esistenti, campagne informative e premialità per incentivarne l'utilizzo.

PILASTRI

- Lo sviluppo della rete ciclabile urbana e frazionale, sia attraverso l'estensione delle piste ciclabili sia mediante l'estensione di aree protette quali **Zone 30 e Zone a traffico limitato** o isole ambientali
- La ricucitura della rete ciclabile esistente e la sistemazione delle criticità prevalentemente urbane
- La rigenerazione della **rete ciclabile** esistente
- L'implementazione di accorgimenti e strumenti di **sicurezza sulle strade cittadine**
- Lo sviluppo di sistemi per la tutela della bicicletta
- Lo sviluppo dei modi di sharing ciclabile
- L'introduzione di sistemi di micromobilità
- Lo sviluppo della formazione ed **educazione alla mobilità ciclabile**
- Lo sviluppo della consapevolezza della modalità di spostamento nella rete dei mobility manager e nei plessi scolastici ed educativi
- La creazione di catene positive urbane ed extraurbane in ambito ciclabilità, compreso l'innesto di sistemi di incentivazione e agevolazione all'uso della bicicletta.

Questi pilastri hanno mosso una fervente e molto vasta attività di ricerca di finanziamenti anche attraverso importanti approfondimenti progettuali svolti dagli uffici interni e da gruppi di lavoro opportunamente costituiti anche con professionisti qualificati esterni. Ciò ha consentito in breve tempo sia di ottenere risorse in ambito Regionale, Ministeriale (Ambiente e Infrastrutture) ed europeo, sia di poter così dar vita a numerosi interventi ed azioni che in pochi anni, tuttora in corso con ampia prospettiva di proseguimento.

Premiata la progettualità della città nel Pnrr.

In arrivo risorse **2.262.602** di euro nei prossimi anni per proseguire nel tracciare la rete urbana destinata alla viabilità a due ruote.

Il finanziamento

Risorse comunali a risorse conseguite in ambito Fondi Regionali FSC, Fondi POR-FESR, Piano Nazionale Sicurezza Stradale, Programma Nazionale sperimentale di mobilità casa-scuola e casa-lavoro, Programma Nazionale incentivazione della mobilità sostenibile, Fondi Ministero per insediamenti prioritari, Fondi Ministero in ambito emergenza pandemica.



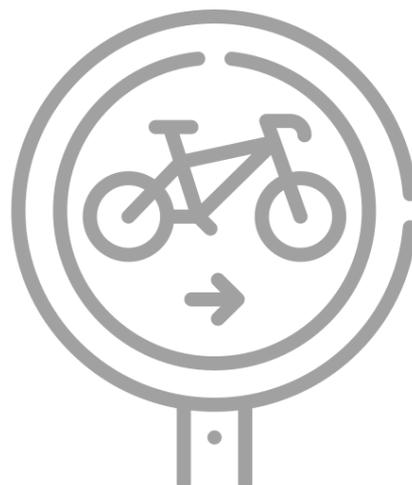
LA RETE CICLABILE DA 130 A OLTRE 160 KM

Sono stati portati avanti interventi strutturali con nuovi tratti di piste ciclabili protette riorganizzando e mettendo in sicurezza intere carreggiate stradali, o anche piste in carreggiata secondo i criteri recentemente sdoganati dal Codice della Strada come le **Bike Lane e le Case avanzate**.

La progettualità recente, una volta completate le ricuciture ciclabili cittadine interne all'anello delle tangenziali, si è concentrata sui collegamenti alle frazioni principali e su interconnessioni ciclopedonali fra alcune di esse, proprio nella prospettiva di attivare gradualmente finanziamenti anche su questo fronte per i prossimi anni (Vicofertile, Eia, Corcagnano, ecc.). Sono stati implementati anche primi nuovi sistemi di monitoraggio e conteggio automatici dei flussi ciclabili (spire conta ciclisti) così da poter disporre per il futuro di dati utili per indirizzare la progettazione e le decisioni in tal senso.

Sono stati realizzati e sono in corso una cinquantina di microinterventi di ricucitura per la sistemazione di criticità e discontinuità nei percorsi ciclabili, oltre che numerosi interventi per la sicurezza ciclopedonale in attraversamenti stradali, come da evidenziare ad esempio i 7 nuovi impianti semaforici a chiamata pedonale e i 18 nuovi attraversamenti pedonali segnalati ed illuminati.

Rigenerati circa 25 chilometri di piste ciclabili con nuova pavimentazione in asfalto con pigmento rosso e opportunamente riquilificata la segnaletica.



PISTE CICLABILI REALIZZATE

Pista ciclabile San Leonardo - da via Trento

a via Serao - realizzazione **420 mila euro**

pista ciclabile via Europa – riqualificazione

440 mila euro

Pista ciclabile via Europa ricucitura Casello

Poldi **170 mila euro**

Pista ciclabile via Langhirano da rotatoria

Du Tillot a Campus - realizzazione **380 mila**

euro

Pista ciclabile via PastrengoE Via Neipperg

- realizzazione **250 mila euro**

Pista ciclabile via Villetta - Via Chiavari -

realizzazione **316 mila euro**

Pista ciclabile via Volturno Da Fleming

a Ca' Peschiera - realizzazione **243 mila**

euro

Pista ciclabile viale Rustici - realizzazione

295 mila euro



PISTE CICLABILI IN CORSO DI PROGETTAZIONE O REALIZZAZIONE

pista ciclabile San Leonardo - via Paradigna - realizzazione

pista ciclabile tangenziale sud da svincolo La Spezia a svincolo Vicofertile – rifacimento **390 mila euro**

pista ciclabile via La Spezia dal Cavagnari a rotatoria Sidel **450 mila euro**





La Cicletteria in Stazione è stata rinforzata e riqualificata, con oltre 600 posti bicicletta e 80 stalli scooter.

Si è raddoppiata la dotazione dello sharing ciclabile fisso raggiungendo le 42 postazioni fisse con un totale di 416 colonnine e quasi 300 biciclette sempre disponibili.

Si sono introdotte in diversi momenti nuove modalità di sharing ciclabile a flusso libero, con progettualità e proposte di partner privati ancora in corso.

installate in Stazione e in vari luoghi del centro cittadino oltre 300 nuove rastrelliere portabiciclette con sistema antifurto. Le rastrelliere potenziano l'offerta dei posti bici in centro città e lo fanno in modo sicuro grazie alla possibilità di legare il telaio (e non solo le ruote) del mezzo.

E' stata ampliata e sviluppata la rete dei mobility manager costituita da oltre 40.000 lavoratori in aziende o enti sul territorio, focalizzando l'impegno a promuovere ed incentivare anche in termini economici politiche di sostenibilità, in particolare per gli spostamenti casa-lavoro.

Installati oltre 450 posti rastrelliere.

Realizzata una prima moderna ed innovativa Velostazione da 80 posti in via Toscana presso uno dei maggiori poli scolastici cittadini, che fungerà da progetto pilota per future installazioni anche con l'ottica di utilizzarle per il recupero di fabbricati non utilizzati o locali non funzionanti.



BIKESHARING

42

POSTAZIONI al 31/12/2021

135

NUMERO UTILIZZI MEDI GIORNALIERI 2021

208

NUMERO MEZZI DISPONIBILI

416

COLONNINE ATTIVE AL 31/12/2021

556

UTENTI ATTIVI AL 31/12/2021

49.331

NUMERO UTILIZZI TOTALI 2021



Parma città che cambia

La Città della Mobilità

MESSA IN SICUREZZA DEGLI ITINERARI STRATEGICI BICIPLAN DI PARMA

Realizzati interventi per 1 milione euro dando seguito al progetto di sistemazione di alcune piste ciclabili e dei marciapiedi inseriti negli itinerari strategici del Bici Plan della città di Parma. Si tratta di di ripristino della superficie di calpestio e di sistemazione di cordoli ammalorati. Il rifacimento del fondo dei tratti di piste ciclabili interessate dai lavori avviene con un particolare tipo di asfalto, resistente alle intemperie ed in grado di essere performante per i fruitori.

1 MILIONE EURO

PROGETTO BIKE TO WORK

Il Progetto Bike to Work promosso dalla Regione Emilia Romagna e coordinato dal Comune sul territorio comunale ha erogato contributi economici per un totale di circa 56mila euro, a lavoratori dipendenti di aziende private, enti pubblici, partecipate di enti pubblici aderenti all'iniziativa e che hanno scelto di effettuare i percorsi casa-lavoro utilizzando la bicicletta in sostituzione del mezzo privato motorizzato. Per ogni km era previsto un contributo di 0,20 centesimi.



2 EDIZIONI PROGETTO BIKE TO WORK OTTOBRE/DICEMBRE 2020 E MAGGIO/ OTTOBRE 2021.

- HANNO ADERITO ALLA MANIFESTAZIONE DI INTERESSE 50 AZIENDE – COMPRESO IL COMUNE DI PARMA;
- HANNO PARTECIPATO AL PROGETTO 38 AZIENDE + COMUNE DI PARMA;
- 195.330 KM PERCORSI DAI DIPENDENTI DELLE AZIENDE;
- 18.039,2 KM PERCORSI DAI DIPENDENTI DEL COMUNE DI PARMA.

**I NUOVI MEZZI
PER LA MOBILITÀ DOLCE**

MICROMOBILITÀ E MONOPATTINO

Il Comune ha attivato un nuovo servizio di micromobilità che permette ai residenti di spostarsi da un punto all'altro della città utilizzando i circa 900 monopattini elettrici condivisi in modalità free floating. L'obiettivo per il futuro di Parma è quello di portare avanti un vero e proprio programma di sviluppo della mobilità sostenibile, ampliare e diversificarne l'offerta, compresi i servizi di utilizzo condiviso dei mezzi, proprio come lo sharing dei monopattini elettrici. Il modo in cui ci si muove e ci si sposta in città è molto importante e dare alle persone alternative valide per un trasporto pubblico flessibile, dinamico e alla portata di tutti permetterà di contenere la congestione del traffico ed i livelli di inquinamento dell'aria che si respira ogni giorno. A differenza di quanto avviene in altre città italiane, a Parma i monopattini elettrici non potranno circolare ed essere parcheggiati nelle Isole Ambientali;

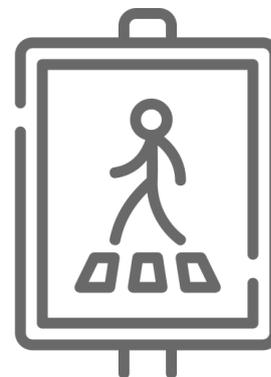


grazie ad un sistema automatico che ne disattiverà il funzionamento, sarà possibile condurre il mezzo solo a mano, al fine di evitare possibili situazioni di pericolo per i pedoni. I mezzi potranno circolare solo in ambito urbano, con prolungamento fino al Campus Universitario, mentre per favorire l'intermodalità con gli altri mezzi di trasporto verrà garantita la disponibilità dei mezzi in alcuni luoghi di interscambio, come ad esempio presso la Stazione Ferroviaria e i parcheggi scambiatori.

**MONOPATTINI
(HELBIZ, VENTO MOBILITY - TIER, BIT MOBILITY)**

UTENTI REGISTRATI AL 31/12/2021	56.175
NUMERO CORSE TOTALI 2021	436.264
KM PERCORSI 2021	1.105.304
NUMERO CORSE MEDIE GIORNALIERE 2021	1.195

Pedonalizzazione



PIÙ ISOLE AMBIENTALI, SCUOLE PIÙ SICURE SENZA AUTO, PIÙ SPAZI PUBBLICI A DISPOSIZIONE DELLE ATTIVITÀ

Gli strumenti di pianificazione approvati dall'Amministrazione prevedono la progressiva estensione delle Zone a Traffico Limitato e l'ampliamento delle Aree pedonali nel nucleo centrale della città. Grazie alle azioni intraprese e agli interventi realizzati dall'Amministrazione in questi ultimi anni, le isole pedonali sono state estese a 158.514 metri quadrati (dato ecosistema urbano 2021).

L'Amministrazione ha voluto pedonalizzare (a fasce orarie) alcune strade in cui hanno sede importanti plessi scolastici cittadini per migliorare la sicurezza stradale dell'area attigua alle scuole, disincentivare l'uso dell'auto privata, favorire l'utilizzo del mezzo pubblico e della bicicletta, migliorare la qualità dell'aria dell'area ed educare i ragazzi e i genitori alla mobilità sostenibile e sulle buone pratiche nei confronti dell'ambiente. Questa significativa azione di pedonalizzazione delle aree scolastiche che prevede, inoltre, la presenza di Polizia Municipale e ausiliari a garantire la sicurezza degli alunni durante l'accesso e l'uscita dalle scuole.

ESTENSIONE SUPERFICIE STRADALE PEDONALIZZATA*

	mq per abitante
Bologna	0,29
Ferrara	0,41
Forlì	0,17
Modena	0,21
Parma	0,79
Piacenza	0,60
Ravenna	0,58
Reggio Emilia	0,52
Rimini	1,14

* Dati Ecosistema Urbano 2021

PARMA CAMBIA SPAZIO

È il progetto rivolto alle scuole - con il diretto coinvolgimento di insegnanti, bambini e ragazzi delle classi primarie e secondarie di Parma, per favorire la mobilità sostenibile negli spostamenti casa-scuola incentivando l'uso di mezzi non inquinanti.

Medici, pediatri, psicologi infantili ed esperti di mobilità attiva hanno contribuito al successo del progetto sensibilizzando scuole e famiglie sull'importanza di raggiungere la scuola a piedi o in bici e l'impatto positivo che ha sulla salute e sull'autonomia dei bambini.

I momenti fondamentali del progetto:

- Un nuovo sito, www.parma.cambiaspazio.it, realizzato per far conoscere i vantaggi della mobilità attiva e sostenibile in città e incrementare la vivibilità delle strade promuovendo gli spostamenti a piedi e in bicicletta.
- **Gamification**, il gioco dedicato alle scuole per sensibilizzare la scelta consapevole delle modalità di spostamento, rendendo i bambini parta attiva su un tema fondamentale come quello della mobilità sostenibile. La prima edizione (2021), grazie all'impegno ed entusiasmo dei bambini, ha portato al raggiungimento di risultati significativi, con una sensibile riduzione di traffico automobilistico davanti agli istituti e un positivo impatto sulla qualità dell'aria e della mobilità. In un singolo mese, i bambini sono riusciti a ridurre di 385 km il numero complessivo dei km percorsi in auto, con un conseguente **risparmio di circa 36 kg CO2**, quanto sarebbero riusciti ad assorbire **circa 29 alberi** in ambito urbano [rif. James Cook University - Trends in Plant Science - 2019]. Visto il successo, l'Amministrazione Comunale ha riproposto per la primavera 2022 una seconda edizione.



35 aree scolastiche pedonalizzate nel Comune di Parma

Il trasporto PRIVATO

PIÙ PARCHEGGI AUTO IN MODO DA RENDERE PIÙ AGEVOLE LA MOBILITÀ INTEGRATA

A Parma la ripartizione modale in ambito urbano è ancora fortemente squilibrata: il 56% degli spostamenti vengono effettuati con un mezzo privato contro una media europea del 37% e una media italiana dell'81%. Per cercare di promuovere le modalità sostenibili, la città si è dotata di 8 parcheggi scambiatori (con 2.354 stalli), pensati come vere e proprie piattaforme intermodali per favorire l'utilizzo dei mezzi di trasporto, del bike sharing e del car sharing in futuro, di un parcheggio a rotazione da 38 posti (piazza Chiaia) , di un parcheggio a righe blu viale Mentana/viale Fratti con 80 stalli e 4 per colonnine di ricarica elettrica. oltre all'apertura del parcheggio H in Stazione.

LA RIPARTIZIONE DEGLI SPOSTAMENTI URBANI PER MODI DI TRASPORTO NEL COMUNE**

56% AUTO
24,5% PIEDI + BICI
19,5% MEZZI PUBBLICI

*Dati ISTAT - Ambiente Urbano 2020

** Dati PUMS Parma 2019

RETE CAPILLARE DI RICARICA ELETTRICA

160 NUOVI PUNTI, RINNOVATI TECNOLOGICAMENTE I PUNTI DI RICARICA ESISTENTI

Il Comune prosegue nelle attività di sviluppo del piano di mobilità elettrica approvando il progetto di sviluppo delle infrastrutture elettriche di ricarica auto prevedendo una distribuzione, di ulteriori nuove 71 colonnine supertecnologiche e performanti da aggiungersi alle 11 colonnine attive (ciascuna con due prese).

82

Stazioni di ricarica per auto elettriche

219 auto a basse emissioni (ibride, elettriche, gas e bi-fuel) per 1.000 circolanti *





ZONE 30

LA DEMOCRATIZZAZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI

Gli strumenti di pianificazione approvati dall'Amministrazione prevedono anche l'introduzione di nuove Zone 30, aree residenziali nelle cui strade il limite di velocità viene introdotto ai 30 km/h, attraverso l'esecuzione di interventi di moderazione del traffico, quali "traffic-calming", e di riconfigurazione dello spazio stradale, quali dossi, spartitraffico, sfalsamenti planimetrici o altimetrici della carreggiata, nonché di segnaletica orizzontale e verticale, a favore della mobilità dolce (pedonale e ciclabile). I vantaggi offerti da questo tipo di scelta sono una maggiore sicurezza per i pedoni e i ciclisti e la riduzione degli incidenti.

Dal 2017 sono state realizzate Zone 30

- San Leonardo
(quadrante via Milano e quadrante via Imperia)
- Cittadella (quadrante Solferino/ Rustici e completamento quartiere)
- Pablo (parzialmente quadrante Bocchi/ La Grola e quadrante via Marchesi)
- corso Montanara
- completamento quartiere Pablo
- Sant'Eurosia
- parte Molinetto via La Spezia
- parte San Leonardo piazzale Salsi
- Vicofertile
- San Ruffino
- Coloreto

123 incidenti
per velocità pericolosa
su **733 sinistri** (anno 2021)
(-55% dal 2017)

2,72 km² di strade
con limite a 30km/h
nel Comune



CAR SHARING

Dall'autunno 2020, AllWays, si è affiancato al servizio Parma Car sharing, a postazioni fisse, gestito da Infomobility. I due servizi hanno caratteristiche diverse e sono fra loro complementari.

Le auto AllWays nella modalità "free floating" possono infatti essere prelevate e parcheggiate in un qualsiasi stallo di sosta all'interno dell'area definita, mentre quelle di infomobility hanno stalli fissi.

Entrato in servizio nel Novembre 2020, il servizio car sharing a flusso libero AllWays, presenta 25 complessivamente e da settembre 2021 ha attivato il servizio di prenotazione dell'auto o van con consegna dedicata a domicilio.

CAR SHARING (PARMA CAR SHARING E FREE FLOATING)

NUMERO VEICOLI AL 31/12/2021	32
UTENTI ATTIVI AL 31/12/2021	2.606
KM PERCORSI 2021	119.75 Km
NUMERO CORSE MEDIE GIORNALIERE 2021	23
NUMERO CORSE TOTALI ANNO 2021	8.452

IL NUOVO TAG PER I PERMESSI AUTO

L'inizio di un processo innovativo e moderno

Il tradizionale permesso cartaceo per l'accesso e la sosta in centro storico è stato sostituito con un nuovo PASS, tecnologicamente avanzato, dotato di microchip con tecnologia Rfid, una sorta di identità digitale del veicolo che potrà in futuro essere utilizzato per diverse funzionalità. Il pass si arricchirà inoltre di nuovi servizi legati al mondo della mobilità, come il parcheggio facile, le comunicazioni "alert system, il pagamento online della sosta su strada e dell'accesso alle Z.T.L. .

Il nuovo pass elettronico, nato con l'obiettivo di semplificare, velocizzare e agevolare le procedure di emissione e di rinnovo dei permessi, permetterà di giungere alla completa dematerializzazione e automatizzazione dei permessi di transito e sosta attualmente in uso. Con il nuovo PASS non sarà più necessario recarsi agli sportelli per rinnovare il permesso poiché tutte le operazioni di nuova emissione, rinnovo, cambio targa potranno essere effettuate in modo virtuale.



IL CAR POOLING

Un'opportunità per le aziende

Il car pooling è uno degli aspetti della mobilità sostenibile e della sharing economy che sta prendendo sempre più piede nelle abitudini degli italiani per quanto riguarda gli spostamenti: si tratta della condivisione dell'automobile con altre persone che devono percorrere lo stesso tragitto; i benefici sono molteplici, come ad esempio il risparmio sul carburante, ma soprattutto un minore impatto ambientale e un miglioramento della congestione del traffico. In particolare, il car pooling aziendale, grazie al quale i lavoratori possono condividere il tragitto casa-lavoro con i colleghi, ha portato nel 2019 ad un risparmio stimato di 5.892.016km e oltre 200mila automobili di pendolari tolte dalla strada.

AREA VERDE E AREA BLU

Stop mezzi inquinanti

A seguito di presa d'atto da parte del Consiglio Comunale del PRIMO MONITORAGGIO DEL PUMS, con delibera di giunta Comunale è stato approvato il progetto di AREA VERDE e AREA BLU. L'Area Verde è l'area delimitata dall'anello delle tangenziali all'interno della quale vigono già da anni le regole di limitazione della circolazione dei veicoli in base alla categoria ambientale e del mezzo, introdotte dagli Accordi Regionali e poi proseguite dal PAIR2020, ma che in questo senso prendono una prospettiva fino al 2030 con una logica di graduale e progressiva riduzione dell'utilizzo di mezzi inquinanti, così da poter finalizzare un provvedimento entro fine aprile 2022 atto a regolamentare detta area dal 1 maggio 2022 per i prossimi 8 anni. E' stato approvato il progetto per un primo stralcio di telecamere da posizionare in 12 varchi di accesso che, insieme agli altri circa 30 varchi, verranno resi operativi fra il 2022 e il 2023, al fine di poter attuare un semestre di monitoraggio e sperimentazione/preesercizio prima di entrare in funzione dal 1 gennaio 2024.

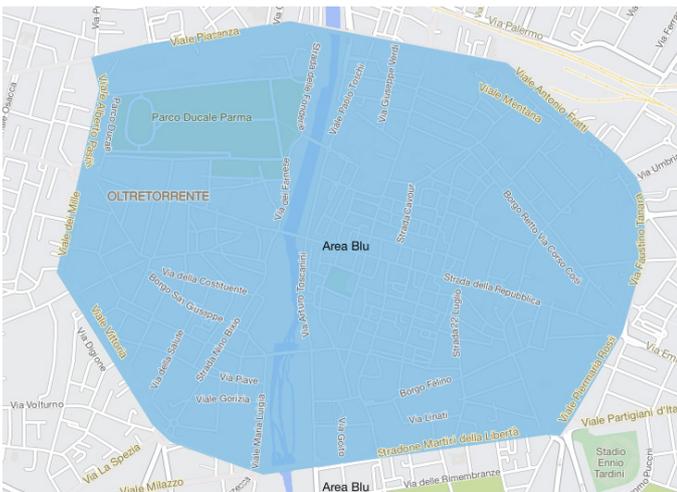
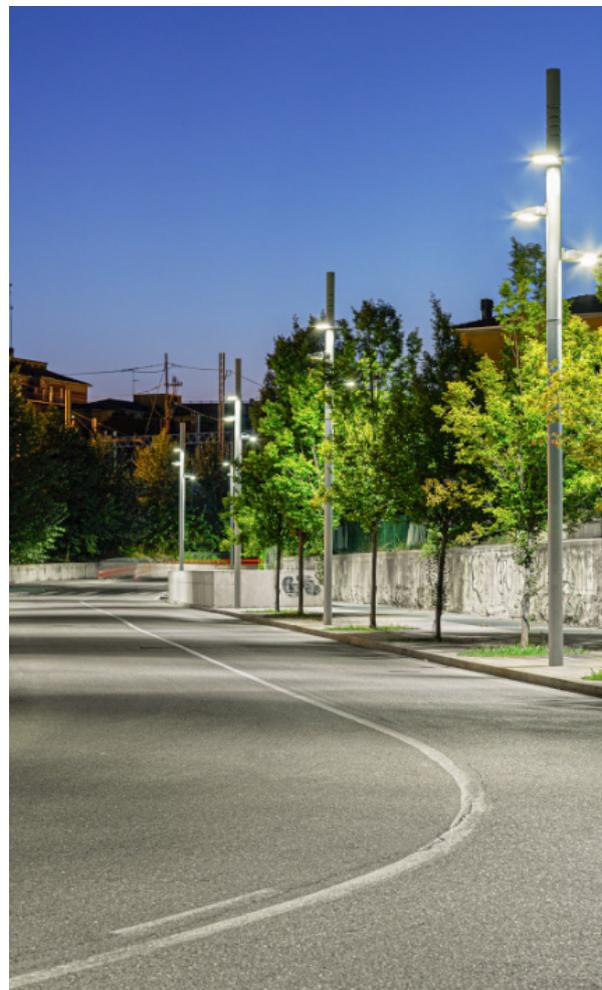
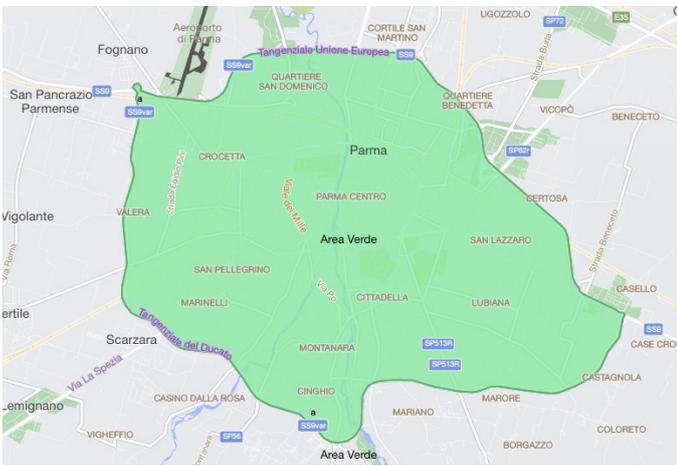
Nuova regolamentazione comunale per limitare l'accesso alla città ad auto e mezzi: una limitazione perenne a tutti i veicoli più inquinanti in centro (AREA VERDE) e restrizioni nell'intera area all'interno delle tangenziali (AREA BLU), controllate via via con sistemi automatici con l'obiettivo di graduale qualificazione ambientale delle categorie dei mezzi circolanti nell'area urbana (varchi elettronici alle uscite della tangenziale per controllare gli accessi dei veicoli più inquinanti). Si interverrà in modo graduale per permettere alle persone di adeguarsi prima dell'entrata in vigore, in vista anche degli incentivi regionali per il cambio auto.

L'idea è quella di sfruttare la "tecnologia dei permessi dotati di Tag Rfid e microchip che permetterà di ampliare la verifica dei permessi auto" usando sia il monitoraggio manuale degli agenti della polizia municipale sia le telecamere dei varchi. Per un controllo efficace servirà dotare ogni accesso alla città di un occhio elettronico, che prevede una notevole spesa quindi ci vorrà del tempo. In totale un lavoro di circa due anni e che a livello di risorse è ancora in definizione (verranno richiesti finanziamenti anche alla Regione).

uno spazio da vivere



Area Verde





**INTERVENTI
REALIZZATI**

TRAFFIC CALMING

Sono stati realizzati varie azioni:

- interventi localizzati di “traffic calming” per la moderazione del traffico della velocità delle auto e la messa in sicurezza di alcuni attraversamenti ciclopedonali della città, con la creazione di ‘penisole sicure’, al centro della strada
- realizzazione di attraversamenti rialzati e l’inserimento di impianti semaforici a chiamata pedonale,
- miglioramento della visibilità serale e notturna degli attraversamenti stessi con l’installazione di sistemi di illuminazione a Led azzurri a raso.

CITTADELLA

LUBIANA: rotatoria Sidoli - Zoni
attraversamenti ciclopedonali
Sidoli/ Copernico, Sidoli/ Chiesa, Terracini

MONTANARA: attraversamenti
via Langhirano illuminato e spartitraffico

CITTADELLA: Via Zarotto

CITTADELLA: Via Zarotto, via Traversetolo

VIALI CIRCONCONVALLAZIONE

VIALE FRATTI

STRADONE MARTIRI DELLA LIBERTÀ

VIALE CALATAFIMI

VIALE FLEMING

VIA EMILIA EST E OVEST SCAMBIATORI

FRAZIONI

CORCAGNANO

VIGHEFFIO

SAN RUFFINO

COLORETO

CASALBAROCOLO

Ogni anno, in media, sono stati impegnati **1,9 milioni di euro** per il TPL

Trasporto PUBBLICO locale

Il servizio urbano è costituito da 15 linee “a frequenza”, cui si aggiungono corse di supporto negli orari di punta ed un servizio scolastico con accompagnatore dedicato (**Happy Bus**).

LA POLITICA PERSEGUITA DALL'AMMINISTRAZIONE

Miglioramento del servizio

REVISIONE DELLA RETE DI TRASPORTO PUBBLICO. ALCUNI ESEMPI

Dal 2019 è stato avviato un processo di revisione della rete i cui obiettivi sono così riassumibili:

- Allargamento del servizio ad aree di recente urbanizzazione (Parma Mia, Quartiere Margherita, area Eurosia, etc)

- Innalzamento delle frequenze di passaggio di alcune linee

Il tratto Nord linea 2 sostituito da linea 1 è passato da 15 minuti a 12 minuti

Il tratto Sud-Est della linea 9 sostituito dalla linea 8 è passato da 20 minuti a 10 minuti

L'area Quartiere Magherita Sud è passata da 1 ora con la linea 11 a 20 minuti con la linea 9

- Azioni volte ad incrementare la velocità commerciale dei mezzi realizzati più veloci in strada per le linee 1 e 23 in area stazione e in aree parcheggi scambiatori Est ed Ovest.



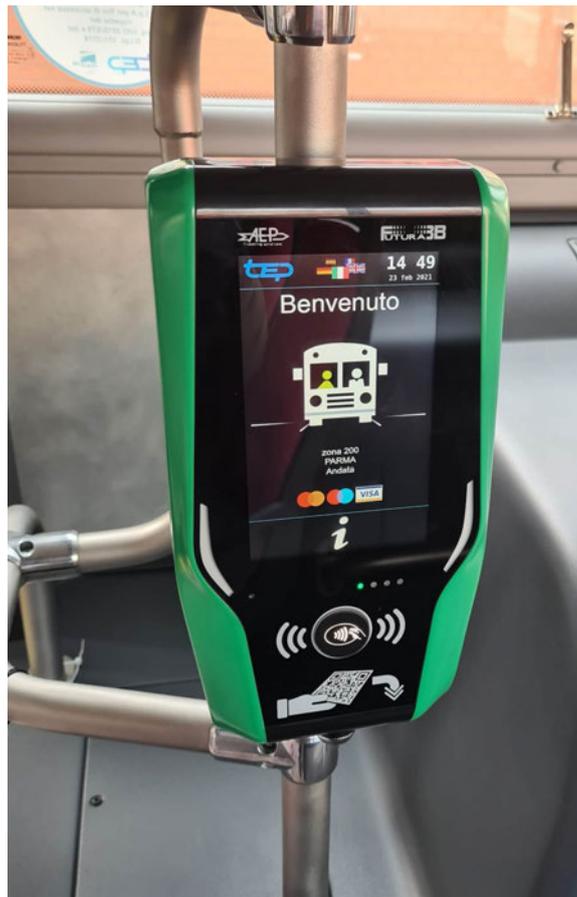
SERVIZIO NOTTURNO

Introduzione, molto gradita dai passeggeri, di un servizio notturno a frequenza fissa sino a circa mezzanotte dalla domenica al giovedì e sino alle ore 1,30 il venerdì e sabato.

PARMA CITTÀ UNIVERSITARIA

Attività di collaborazione in ambito del Progetto "Parma città universitaria" tra cui si segnalano in particolare:

- navette dedicate Campus Express che collegano direttamente la stazione ferroviaria con il Campus Universitario
- nuove navette dedicate che collegano la zona Est della città con il Campus Universitario
- nuove navette dedicate da fine 2021 che collegano 3 parcheggi scambiatori in aree Sud e Ovest direttamente con il Campus Universitario
- dai primi anni di mandato, la linea 7 è stata servita da nuovi mezzi da 18 metri a doppia cassa, al fine di incrementare la portata degli studenti.



INNOVAZIONE

- E' stata completata sul 100% dei mezzi l'installazione di:
 - Sistemi di telerilevamento
 - Sistemi di video-sorveglianza
 - Installazione di bottoni anti-panico per la sicurezza
- Tutto ciò ha inoltre reso possibile l'introduzione dal 2021 di **un sistema di intelligenza artificiale, basato sulla tecnologia delle reti neurali**, per la stima del numero di passeggeri presenti sul mezzo. Nuova app, con possibilità di conoscere (tra le altre cose):
 - Pianificazione del percorso migliore da seguire
 - Orario reale di arrivo dei mezzi ad ogni singola fermata della rete (e sono oltre 4.700)
 - Segnalazione di eventuali problematiche lungo la rete
- Evoluzione dei sistemi di pagamento e spinta verso la dematerializzazione dei titoli di viaggio:
Pagamento del titolo di viaggio tramite smart-phone
Il pagamento del titolo di viaggio anche tramite Carta di Credito / Bancomat, con la determinazione della tariffa di maggior favore a fine giornata (su linee urbane)
- Incremento delle attività realizzabili da remoto-online senza la necessità di doversi recare fisicamente presso gli sportelli delle biglietterie per la presentazione dei documenti richiesti

QUALITÀ DEI MEZZI ED IMPATTO AMBIENTALE

Nel periodo 2017 – 2023 gli investimenti relativi al solo parco rotabile sono pari a circa 52 milioni di euro, per 195 nuovi mezzi con incremento :

dei mezzi a metano (per cui è stato allargato l'utilizzo dalla sola area urbana, anche alla fascia suburbana

incremento dei mezzi a doppia cassa da 18 metri

con incremento dei mezzi Full Electric (con incremento dei km percorsi a trazione elettrica in area urbana).

A titolo di esempio la sostituzione della tratta nord della linea 2 con i mezzi full electric della linea 1 (che nella parte centrale della città si caricano lungo la linea filoviaria e poi viaggiano in autonomia verso il park scambiatore Nord e verso Parma Mia a Sud) costituisce al momento il progetto europeo con la tratta più lunga a marcia autonoma esercitata con tale tecnologia.

E si stima che ciò comporti una riduzione annua di CO2 pari a circa 780 tonnellate.

Nel 2022 per i mezzi di fascia A (che percorrono il 96,5% dei km annui) si registrano le seguenti età medie:

Età MEDIA bus urbani 6,6 anni

rispetto alla media nazionale che è 11 anni e appena oltre a quella europea che è 7/8 anni

Età MEDIA Filobus 3,8 anni

SICUREZZA

ASPETTI DI SICUREZZA GENERALE

A seguito dell'introduzione del servizio notturno a cadenza fissa è stato stipulato un accordo con una società privata di guardie giurate al fine di assicurare un pronto intervento.

Gli addetti al controllo dell'esercizio sono stati dotati di "bodycam".

Alle squadre di addetti al controllo dei titoli di viaggio (in particolari orari) sono state affiancate squadre di guardie giurate

In periodi di particolare concentrazione di persone sono state poste persone addette alla sicurezza del servizio e dei passeggeri, in prossimità delle fermate dei mezzi.

ASPETTI DI SICUREZZA CONNESSI ALLA CRISI PANDEMICA

I mezzi vengono igienizzati tutti i giorni con apposite nebulizzazioni di prodotti chimici idonei al contrasto della pandemia da Covid Sars 2. E' stato sempre garantito il ricambio completo dell'aria all'interno dei mezzi, nell'ordine di pochi minuti.

La riduzione della portata dei mezzi ha comportato la necessità di incrementare il numero delle corse negli orari di punta, che in base ai periodi hanno oscillato tra le 160 e le 80 corse incrementali giornaliere.

E' stato raddoppiato il numero degli addetti al controllo dell'esercizio al fine di monitorare con continuità la saturazione dei mezzi.

Nelle fermate caratterizzate da un maggior concentrazione di individui sono stati posti addetti al controllo del flusso delle persone, anche con compiti di informazione e non solo di controllo.



VEICOLI UTILIZZATI PER TPL

220 mezzi usati in ambito urbano (dei 333 mezzi di proprietà di TEP) di cui:

33 a trazione elettrica

94 con alimentazione a metano

24 Happybus

OFFERTA TPL*

38 km percorsi dalle vetture per ogni abitante residente

PASSEGGERI TPL*

115 viaggi per ogni residente

OFFERTA COMPLESSIVA TPL

7,61 milioni di km

FERMATE PREVISTE LUNGO LE LINEE TPL

1027 (ISTAT 2020)

CORSIE RISERVATE AI BUS 9,10 Km

Dati consuntivo 2019

* Ecosistema Urbano 2021

TREND NUMERO VIAGGIATORI ANNUI

TPL PARMA

2015 25.584.574

2016 27.220.778

2017 28.646.253

2018 29.605.517

2019 30.307.377

2020 22.925.047

2021 21.711.995

COSTO DELL'ABBONAMENTO

Il costo dell'abbonamento annuale ordinario è il più basso della regione Emilia Romagna e della media nazionale.



SPESA ABBONAMENTO ANNUALE 2020 PER CITTA'

300 € Bologna

260 € Reggio Emilia

260 € Modena

256 € Ravenna

250 € PARMA

261 € MEDIA REGIONALE

297 € MEDIA NAZIONALE

L'indagine di Cittadinanzattiva ha preso come riferimento i seguenti titoli di viaggio: il biglietto ordinario a tempo, l'abbonamento mensile ordinario personale e l'abbonamento annuale ordinario personale. L'indagine ha, inoltre, evidenziato la presenza o meno di agevolazioni per alcune categorie di cittadini in base a criteri di stratificazione della popolazione (età, stato occupazionale, ecc.), presenza di disabilità, numerosità del nucleo familiare e situazione economica dello stesso.

La tariffa è ancora più conveniente per l'abbonamento urbano annuale studenti, ridotta durante il mandato da 180 a 155 euro. Grazie a una convenzione tra l'azienda di trasporto pubblico TEP, Crédit Agricole e l'Università di Parma la tariffa può essere ulteriormente ridotta a soli 120 euro. La stessa agevolazione è stata estesa anche agli abbonamenti extraurbani, scontati di 100 euro rispetto alla normale tariffa a zone.

Parma città che cambia

I PRINCIPALI INTERVENTI E PROGETTI SU STRADE, ROTATORIE, MARCIAPIEDI, PONTI

ROTATORIA BASSA DEI FOLLI
75 MILA EURO

ROTATORIA FLEMING COLLI
330 MILA EURO

**RIQUALIFICAZIONE URBANA DI STRADA
MARTINELLA** E REALIZZAZIONE NUOVI
MARCIAPIEDI IN LOCALITÀ VIGATTO
- DA VIA AMIDANO A STRADA RITORTA.
500 MILA EURO

MARCIAPIEDI DI BOTTEGHINO
450 MILA EURO

RIFACIMENTO DI PONTICELLI VARI
580 MILA EURO

**INTERVENTI DI MANUTENZIONE
STRAORDINARIA ALLA PAVIMENTAZIONE
DI VIA EUROPA**
2.1 MILIONI EURO

**ROTATORIE E MESSA IN SICUREZZA
CICLOPEDONALE VIA PARADIGNA**
- VIA CARRA E LGO BELLOLI
800 MILA EURO

ALTA VELOCITÀ

Firmato il Protocollo d'intesa al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile per l'avvio dell'iter per l'Alta Velocità a Parma, attraverso uno studio di fattibilità trasportistico ed infrastrutturale, che potrà permettere di scegliere la strada migliore da intraprendere sul potenziamento del servizio dei treni ad alta velocità su Parma.

PONTREMOLESE

Si è vicini alla stipula di accordo tra RFI e Amministrazione Comunale volto a definire la tipologia e la localizzazione delle opere di compensazione e di mitigazione dell'intervento ferroviario prevedendo, tra le altre, quale misura di ambientazione/compensazione dell'opera, la realizzazione di una nuova ciclovia limitrofa alla ferrovia tale da garantire un collegamento ininterrotto del tratto compreso tra via Emilia Ovest ed il centro abitato di Vicofertile, in rete con le piste ciclabili esistenti.

260 MILIONI EURO



NUOVO PONTE DELLA NAVETTA

Inaugurato a marzo 2021, il nuovo ponte ricuce la ferita aperta con l'alluvione del 13 ottobre del 2014, quando le acque impetuose del torrente Baganza distrussero l'antico ponte ciclopedonale. Il nuovo ponte è stato progettato con un'unica campata di circa 70 metri di lunghezza, sopraelevata rispetto al letto del torrente, in modo da non presentare ostacoli di sorta al deflusso delle acque. Contestualmente all'apertura del nuovo ponte è stata scoperta l'opera che ricorda gli "Angeli del Fango", i giovani

e tutti coloro che si prodigarono nei giorni dell'alluvione per rimuovere fango e detriti. Il nuovo ponte ciclopedonale è stato finanziato dal ministero delle Infrastrutture e trasporti ed è frutto di una progettazione partecipata promossa dal Comune nel 2015 (anche grazie al sostegno dei cinque Rotary Club di Parma e provincia) che ha bandito un concorso di idee per il progetto di rifacimento del ponte e che ha visto la cittadinanza coinvolta nella scelta del vincitore, tra gli 87 progetti presentati.



1,7 milioni euro
MINISTERO
INFRASTRUTTURE
E TRASPORTI

PONTE SUL TARO

Avviata la prima fase dei lavori in vista della ristrutturazione del Ponte sul Taro. Si tratta di un impegno di Comune di Parma, Comune di Noceto e Comune di Fontevivo, in sinergia con la Regione Emilia Romagna, per giungere al recupero dell'antica infrastruttura che si presenta, oggi, segnata dagli anni e dalle intemperie.

Nel dettaglio, le risorse economiche serviranno per la riparazione delle lesioni sul rivestimento murario e l'impermeabilizzazione della pavimentazione, con interventi per la regolazione delle acque piovane e interventi di consolidamento delle pile di fondazione del ponte all'interno del fiume Taro.

2 MILIONI EURO