

**Kick-off meeting del Gruppo d'Iniziativa Strade Scolastiche  
Parma, 24 gennaio 2024**

# **Approcci alla pianificazione delle “zone scolastiche”**

**Prof. Ing. Silvia Rossetti, PhD  
Arch. Gloria Pellicelli, PhD**



**UNIVERSITÀ  
DI PARMA**



# Gruppo di ricerca UNIPR in Tecnica e pianificazione urbanistica



Prof. Michele ZAZZI  
[michele.zazzi@unipr.it](mailto:michele.zazzi@unipr.it)



Prof.ssa Silvia ROSSETTI  
[silvia.rossetti@unipr.it](mailto:silvia.rossetti@unipr.it)



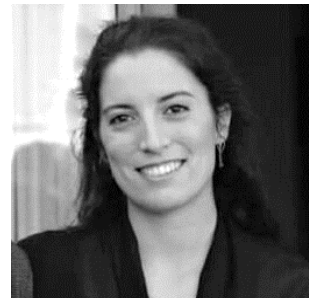
Prof.ssa Barbara CASELLI  
[barbara.caselli@unipr.it](mailto:barbara.caselli@unipr.it)



**UNIVERSITÀ  
DI PARMA**



**Giovanni  
TEDESCHI**  
Assegnista  
di ricerca



**Gloria  
PELLICELLI**  
Assegnista di  
ricerca



**Marianna  
CECI**  
Dottoranda



**Ilaria  
DE NOIA**  
Dottoranda



**Lea Jeanne  
MARINELLI**  
Dottoranda



**Federica  
STABILE**  
Dottoranda



**Giulia  
PEDILARCO**  
Dottoranda



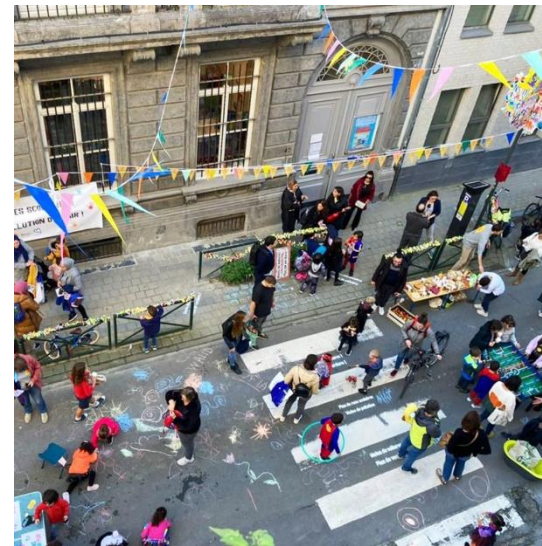
**Melba  
CEDRO**  
Assegnista  
di ricerca

# INDICE DEI CONTENUTI

1. Introduzione
2. Esempi e applicazioni di «street experiments»
3. Un focus sulle strade scolastiche



[Cidade Da Gente](#) Fortaleza, Brazil (2017)



[Streets for kids](#) – Brussels (2022)



[From a parking to a playground](#) – Milano (2021)

# 1. Introduzione



# INQUADRAMENTO DEL TEMA



Le **sfide** che le città devono affrontare:

- Congestione del traffico
- Inattività fisica e malattie croniche
- Scarsa qualità dell'aria
- Inefficienza economica
- Elevato consumo energetico
- Cambiamento climatico
- Inquinamento acustico
- Scarsa qualità della vita
- Iniquità

Forbes

# It's Been 100 Years Since Cars Drove Pedestrians Off The Roads

Nov 8, 2022, 06:54am EST



Automobiles entering Holland Tunnel at Broome Street, New York City, 1927. BETTMANN







Nell'ultimo secolo la motorizzazione di massa ha completamente cambiato i modelli di pianificazione urbanistica.

La maggior parte degli insediamenti urbani è stata pianificata esplicitamente presumendo l'uso dell'automobile privata:

- Le trasformazioni relativamente poco costose nelle aree rurali hanno incentivato lo sprawl rispetto alla rigenerazione;
- La bassa densità è stata maggiormente apprezzata dalle comunità;
- I centri commerciali sono stati sviluppati per essere raggiunti solo in auto, con parcheggi ampi e gratuiti;
- I servizi sono stati concentrati (economie di scala);
- Il trasporto pubblico ha perso utenti.



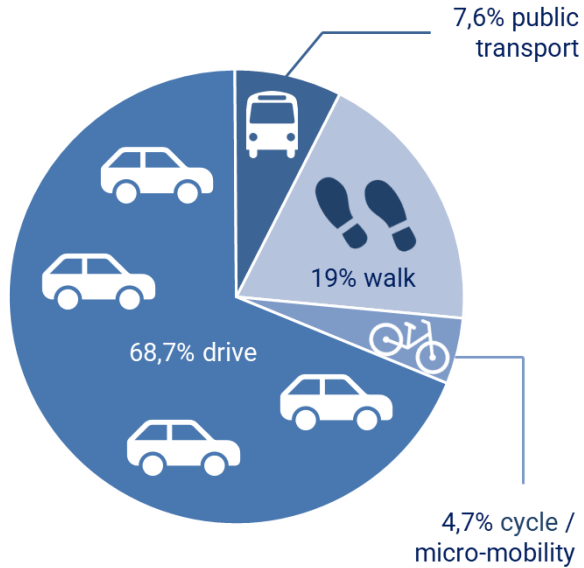
# Utenti deboli nello spazio pubblico





# INQUADRAMENTO DEL TEMA

Modal shift in Italy, 2022



Elaborazione su dati Isfort, 19° Rapporto sulla mobilità degli Italiani, 2022

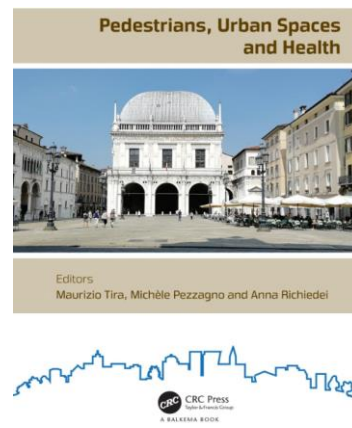
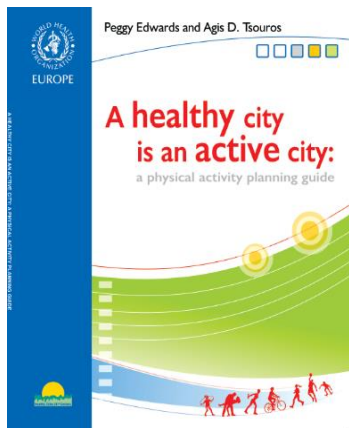


È fondamentale considerare il **movimento pedonale come la principale componente modale all'interno dei centri urbani.**

Il dibattito su come creare città *pedestrian-oriented*, sane e inclusive è tuttora articolato.

Quali sono i vantaggi?

- **Salute pubblica e sicurezza**  
Sicurezza stradale, mobilità attiva, ambienti salutarissimi
- **Qualità della vita**  
Sicurezza, vivibilità, confortevolezza, efficienza
- **Sostenibilità ambientale**  
Resilienza, migliore qualità dell'aria e gestione delle acque
- **Sostenibilità economica**  
Vendite al dettaglio, valori immobiliari, minori costi
- **Equità sociale**  
Design for all (capacità, età, reddito)





**ECOSISTER - Ecosystem for Sustainable Transition in Emilia-Romagna**  
Spoke 4. Smart mobility, housing and energy solutions for a carbon neutral society



CENTRO NAZIONALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE



**CNMS – Sustainable Mobility Center**  
Spoke 9. Urban mobility



**PRIN 2022 – MOVING StEPS**  
Moving from SStreet Experiments to Adaptive Planned Solutions



## **2. Esempi e applicazioni di «street experiments»**

# INTERVENTI A BASSO COSTO PER CREARE "STRADE PER LE PERSONE"

## STREET EXPERIMENTS:

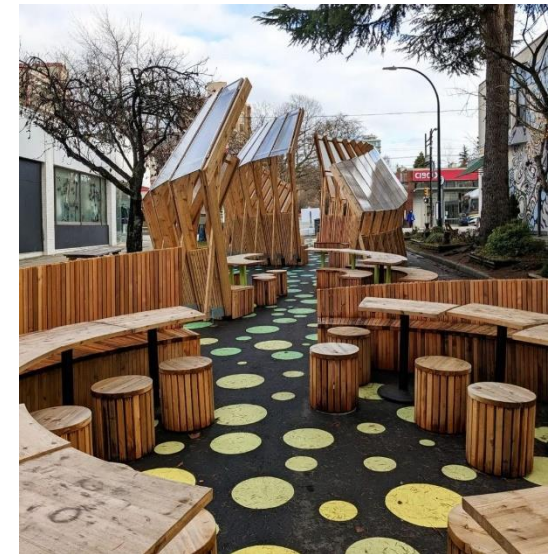
«cambiamenti intenzionali e temporanei dell'uso, della regolamentazione e/o della forma della strada, volti a esplorare un cambiamento sistemico nella mobilità urbana, lontano dalle strade per il traffico e verso le strade per le persone.» *(Bertolini, 2020)*



[Oyun Sokağı \(Game Street\)](#)  
Istanbul (2022)



Colora la strada (strada scolastica)  
Via Reni, Milano (2019)



[Urban Rainforest](#)  
Vancouver (2020)



## Tipologie di «Street Experiments»

- 1 Re-marking streets
- 2 Re-purposing parking
- 3 Re-purposing sections of streets
- 4 Re-purposing entire streets



### Fonte:

Street Experiments for Sustainable and Resilient cities  
by Technische Universität München (TUM) & EIT Urban Mobility  
<https://www.coursera.org/learn/streetexperiments>

1

## Re-Marking Streets

Pop-up bike lanes



Zebra crossing



Source all Instagram.com/street\_experiments



*Street Experiments for Sustainable and Resilient cities*  
<https://www.coursera.org/learn/streetexperiments>



## 1

# Re-Marking Streets

## Intersection Repair

Ridisegno della segnaletica e della geometria delle intersezioni stradali per renderle più sicure, rallentare le velocità di svolta, ridurre le distanze di attraversamento e fornire spazio aggiuntivo per i pedoni.

*LeGare intersection*

*Addis Ababa, Ethiopia (2016)*

[https://globaldesigningcities.org/wp-content/uploads/2018/01/le\\_gare-report.pdf](https://globaldesigningcities.org/wp-content/uploads/2018/01/le_gare-report.pdf)

Photo: PC-NACTO-GDCI

*Street Experiments for Sustainable and Resilient cities*

<https://www.coursera.org/learn/streetexperiments>



[https://twitter.com/tpmo\\_pmo/status/1044201747823104000/photo/1](https://twitter.com/tpmo_pmo/status/1044201747823104000/photo/1)

## 2

## Re-purposing parking

## Parklets

**Riutilizzare lo spazio a parcheggio lungo la strada.**

Trasformazione temporanea di uno o più stalli di parcheggio su strada in uno spazio (semi)pubblico, installando semplici strutture che offrono servizi come posti a sedere, tavoli, rastrelliere per biciclette, opere d'arte, attrezzature per l'esercizio fisico, ecc... Le strutture possono essere montate, smontate e riassemblate facilmente.



Divisadero Street  
Parklet, San Francisco



Pustebblume Parklet,  
Vienna



Zeughausgasse Parklet, Berna



Progetto *Urban folies* a Parigi: Rue des Quatre Frères Peignot, Rue de l'Hôtel Saint Paul, Rue André Messager.



### 3 Re-purposing sections of streets

#### Pavements to Plazas

##### Riutilizzare una porzione di spazio stradale.

Arredamento temporaneo e uso di una sezione di strada o piazza per lo più sottoutilizzata come spazio pubblico, rendendola inaccessibile al traffico motorizzato.

La definizione ***Pop-up plazas*** deriva dal programma *Pavements to Palzas* promosso nella città di New York nel 2007, poi replicato in diverse altre città (es. San Francisco, Los Angeles, Vancouver).

Comune di Milano, PIAZZE APERTE (2019)



After



## 4 Re-purposing entire streets

### Summer streets



### Play streets



Source all: [Instagram.com/street\\_experiments](https://www.instagram.com/street_experiments)





Non può esserci «tattica» senza «strategia»

Gli «street experiments» possono portare ad un mutamento radicale della città nel suo complesso e non solo nel luogo di intervento?

Cosa dobbiamo cambiare tutto intorno alla strada perché l'esperimento sia davvero efficace?

Quali altri servizi e infrastrutture bisogna progettare?

...L'idea di fondo è che i servizi e le attività per la vita quotidiana debbano essere più vicine...

# 3. Strade scolastiche

- ❖ Cosa sono
- ❖ Come funzionano
- ❖ Buone pratiche
- ❖ Benefici
- ❖ Problematiche e criticità
- ❖ Recuperare spazi di socialità attraverso i parklets



# Cosa sono?

D.L. 16 luglio 2020 n. 76: “Zona scolastica” è la *zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell’ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.*



Da arterie di traffico a **luoghi di socialità, vivibili e sicuri**

Una o più strade (o una piazza) in prossimità di una scuola che vengono chiuse al traffico motorizzato in modo temporaneo o permanente. Il transito viene consentito solo a pedoni, biciclette, mezzi per il trasporto di persone con disabilità e scuolabus.



Per iniziare a progettare una strada scolastica è quindi fondamentale conoscere i vincoli spaziali insiti nel luogo e le risorse disponibili.





# Come funzionano?

Il concetto di base è semplice: si tolgono le auto e si mettono le persone e ciò che le aiuta a stare bene.

Spesso si inizia con una **chiusura temporanea** al traffico (con dissuasori, transenne, vasi di fiori) per poi passare a **soluzioni durature** come la pedonalizzazione dell'intero tratto di strada su cui si affaccia l'ingresso dell'istituto scolastico.

Permettono di:

- ❖ Muoversi
- ❖ Chiacchierare
- ❖ Socializzare
- ❖ Imparare
- ❖ Sedersi/riposarsi
- ❖ Creare aree verdi salutari
- ❖ Fare attività che gli spazi scolastici non permettono (sport, teatro, musica...)





# Chiusura temporanea e chiusura permanente

## Temporaneo

Pannelli e transenne dovranno indicare:

- ❖ il segnale di divieto di transito
- ❖ le eccezioni consentite
- ❖ una grafica accattivante
- ❖ informazioni alla cittadinanza
- ❖ informazioni aggiuntive



## Permanente

Nei casi in cui la scuola non sia posta lungo la rete stradale principale della città



- ❖ soluzioni di urbanismo tattico
- ❖ posizionamento non convenzionale degli elementi di arredo urbano

Lo scopo è realizzare in poco tempo nuove aree pedonali che si configurano come **nuovi spazi pubblici per la città**: nuove piazze, nuove aree di incontro, di socializzazione e di gioco.



# Esempi dal mondo

Barcellona - 2020

Mettere in sicurezza le strade di fronte a circa 200 istituti



Eliminare le due corsie di marcia per renderle spazio di socialità pedonale e di sosta



Parigi - 2020

trasformazione di circa 80 strade di fronte alle scuole in aree a precedenza pedonale



Eliminare le due corsie di marcia per renderle spazio di socialità pedonale e di sosta o strade 20 km/h





# Esempi dal mondo

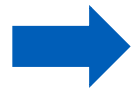
Nørre Snede - 2020

Riqualificazione dello spazio antistante l'istituto: piazza scolastica



Vanløse e Hyltebjerg Skole - 2020

Riqualificazione di due scuole al confine Ovest di Copenhagen



Playground, totale chiusura del tratto stradale e la realizzazione di un ulteriore playground di collegamento in sostituzione dei parcheggi, dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali esistenti. Unica "piastra" sicura e accessibile



# Esempi in Italia

Olbia - 2019

➔ Chiusura temporanea della via  
Co-progettazione di successo con associazioni



Milano - 2019      Bando «Piazze aperte»

➔ Parco Trotter: sperimentazione di zona 30 durata 6 mesi, poi l'area da parcheggio diventerà un luogo accogliente per gli studenti delle scuole del parco.





# Esempi in Italia

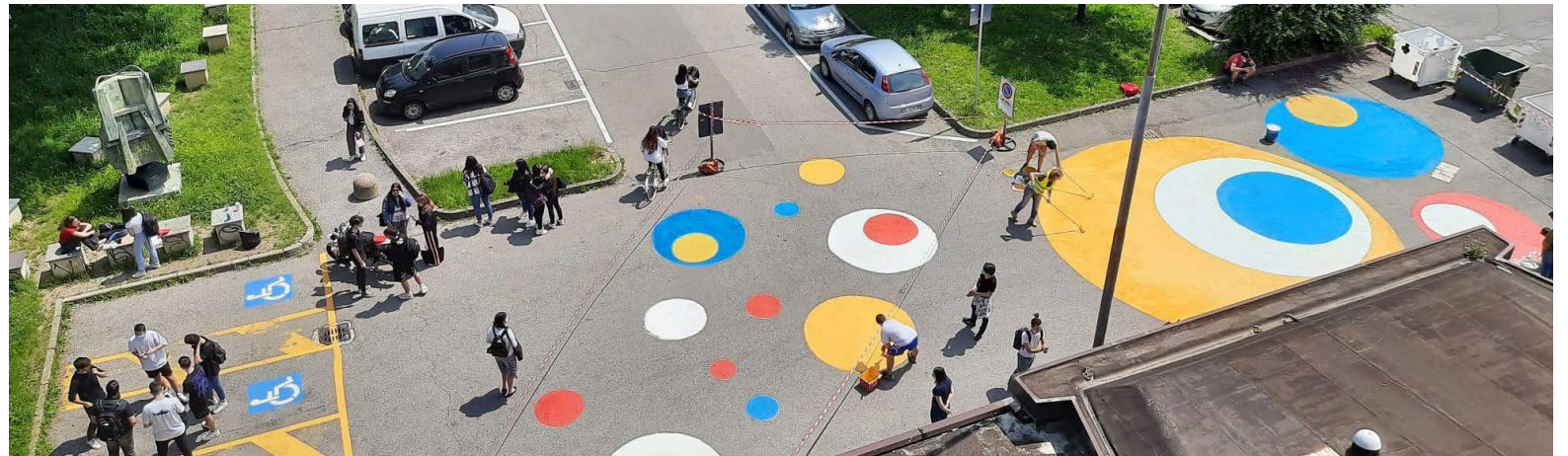
## Parma

L'87% degli intervistati dichiara che il traffico fuori dalle scuole è un problema rilevante



## Monza

Realizzazione della piazza colorata in collaborazione con gli studenti





# Benefici

- ❖ Strade più sicure perché non ci sono le auto
- ❖ Aria più pulita perché i mezzi di trasporto cambiano



- ❖ Incentivo alla **mobilità attiva** nei percorsi casa-scuola

- ❖ Spazio pubblico più **piacevole**
- ❖ **Stile di vita** più salutare perché ci si muove di più
- ❖ **Indipendenza** per i bambini/ragazzi
- ❖ **Meno traffico**
- ❖ **Presidio del territorio**
- ❖ **Rilancio dell'economia di prossimità**





# Problematiche e criticità: elementi di attenzione

1. Lasciare l'auto per accompagnare i figli



nelle vicinanze ci devono essere aree di fermata, i bambini/ragazzi andranno da soli nell'area protetta

2. Non ci sono riferimenti normativi sulla gestione e allestimento delle transenne

3. Creare percorsi alternativi



La **PARTECIPAZIONE** è un buon punto di partenza per la creazione di un progetto



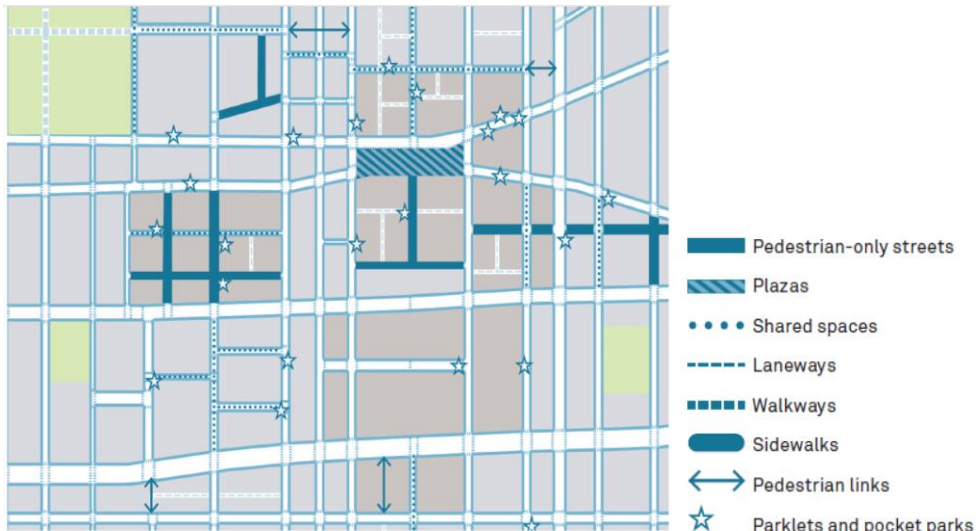


# Parklets: recuperare spazi per la socialità

## Opportunità di RECUPERARE e RIGENERARE SPAZI PUBBLICI

- ❖ Soluzioni principalmente temporanee e a basso costo
- ❖ Piattaforme installate come estensione del marciapiede per sperimentare usi flessibili.
- ❖ Risultato di una **partnership** tra amministrazioni locali e privati (imprese, residenti o associazioni).

I Parklet possono giocare un ruolo cruciale all'interno della rete pedonale delle nostre città (Global Street Design Guide, 2016)



São Paulo, Brazil. Parklets on a neighborhood sidewalk provide a place to pause.





# Alcuni esempi dal mondo

## San Francisco



Divisadero Street parklet, San Francisco

## Berna



Zeughausgasse Parklet, Bern

## Parigi



Rue de la Bourse

## Berlino



Bergmannstrasse Parklets, Berlino

## Amsterdam



Pop up Parklet, Amsterdam

## Vienna



Pustablume Parklet, Wien

# Impatti e barriere dell'inserimento di parklets

## Impatti osservati

- Gli impatti degli interventi sono stati principalmente positivi sui flussi pedonali e sull'uso dello spazio pubblico.
- Stimolano l'interazione sociale.
- Non sono accertati effetti particolarmente positivi sui profitti delle imprese/esercizi commerciali lungo la strada ma, nel periodo dell'emergenza sanitaria, hanno permesso a numerose attività commerciali di utilizzare gli spazi aperti, garantendo il distanziamento fisico

## Barriere

- Manutenzione dello spazio (oneroso)
- Perdita di spazi a parcheggio

Questi esperimenti sono per lo più di **iniziativa privata**:

- esperienze dal basso
- promossi tramite specifiche strategie urbane (**non sono accompagnate da criteri e linee guida complete per la pianificazione e localizzazione dei parklets**).



## Riferimenti bibliografici

Bertolini, L. (2020). From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility? *Transport Reviews*, 40(6), 734-753. doi: <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.176190>

Campisi T., Caselli B., Rossetti S., Torrisi E. (2022), *The Evolution of Sustainable Mobility and Urban Space Planning: Exploring the factors contributing to the Regeneration of Car Parking in Living Spaces*, *Transportation Research Procedia*

Gehl J., Gemzøe L., Kirknæs S. (2006), *New City Life*, Danish Architectural Press, Copenhagen

Greco, J. (2012, November). From Pop-Up to Permanent. Small, nimble projects are adding value to public spaces. Available at American Planning Association: [https://nacto.org/wp-content/uploads/2015/04/from\\_pop-up\\_to\\_permanent\\_greco.pdf](https://nacto.org/wp-content/uploads/2015/04/from_pop-up_to_permanent_greco.pdf)

Littke, H. (2016). Revisiting the San Francisco parklets problematizing publicness, parks, and transferability. *Urban Forestry & Urban Greening*, 15, 165-173.

NACTO (2013). *Urban Street Design Guide*, Island Press. ISBN 9781610914949

Schönfeld, von, K. C., & Bertolini, L. (2017). Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. *Cities*, 68, 48-55.

UCLA Luskin School of Public Affairs. (2012). *Reclaiming the right-of-way: a toolkit for creating and implementing parklets*. University of California Los Angeles. Available at [https://nacto.org/wp-content/uploads/2015/04/reclaiming\\_the\\_right\\_of\\_way\\_brozen.pdf](https://nacto.org/wp-content/uploads/2015/04/reclaiming_the_right_of_way_brozen.pdf)

## Websites

<https://www.urbanfolies.fr/>

<https://gehlpeople.com/blog/an-invitation-to-stay-in-bern/>

<https://citymaking.wien/en/>

[https://www.instagram.com/street\\_experiments/](https://www.instagram.com/street_experiments/)

**Kick-off meeting del Gruppo d'Iniziativa Strade Scolastiche**  
**Parma, 24 gennaio 2024**

**GRAZIE!**

Silvia ROSSETTI  
silvia.rossetti@unipr.it

Gloria PELLICELLI  
gloria.pellicelli@unipr.it



**UNIVERSITÀ  
DI PARMA**