



Comune di Parma

Settore Mobilità e Trasporti



PUMS

PIANO URBANO DELLA
MOBILITÀ SOSTENIBILE

2025-2035

COMUNE DI

PARMA

Marzo 2026

**DOCUMENTO DI PIANO
(PUMS)
ALLEGATO 4**



TRT Trasporti e Territorio Srl



Seconda di copertina

Cliente	Comune di Parma
Riferimento contratto	Determina Dirigenziale n. 3202 del 19/12/2022
Nome progetto	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Parma
Nome file	PUMS-Parma_Documento-di-Piano-ALLEGATO4
Versione	V1
Data	09/03/2026

Classificazione del documento							
Bozza	☐	Finale	☒	Riservato	☐	Pubblico	☒

Autori	Davide Tessarollo, Ivan Uccelli
Approvazione finale	Patrizia Malgieri
Diffusione	Committente

Contatti

TRT Trasporti e Territorio
Via Rutilia 10/8
Milano - Italia
Tel: +39 02 57410380
E-mail: info@trt.it
Web: www.trt.it



Scenario evolutivo di medio-lungo periodo della domanda di mobilità

Un elemento rilevante per la definizione della proposta di Piano fa riferimento allo scenario evolutivo del contesto parmigiano. Il quadro evolutivo è definito da fattori esogeni al PUMS capaci di generare impatti sulla domanda di mobilità (quantità e caratteristiche) e sulla sua distribuzione territoriale.

I fattori di rilievo riguardano, oltre che gli andamenti demografici, le variazioni della domanda di mobilità generata dalla realizzazione, nel decennio di validità del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, di grandi progetti di scala territoriale e di interventi urbanistici capaci di determinare cambiamenti nelle origini e destinazioni degli spostamenti.

L'allegato porta in rassegna tali elementi, descrivendo:

- gli elementi che permettono di definire le ipotesi di evoluzione della domanda di mobilità;
- gli interventi urbanistici più rilevanti in grado di condizionare il sistema della mobilità nel decennio futuro.

Evoluzione della domanda di mobilità

L'evoluzione della domanda è valutata con metodologie differenti in base alle differenti componenti della stessa: domanda passeggeri e domanda merci.

Per quanto riguarda la domanda passeggeri, la stima si è basata sulle previsioni demografiche comunali elaborate da ISTAT¹. Le previsioni demografiche hanno lo scopo di tracciare il probabile futuro di una popolazione in termini di dimensione totale e di componenti strutturali e, su tali previsioni, è possibile stimare la variazione di domanda di mobilità.

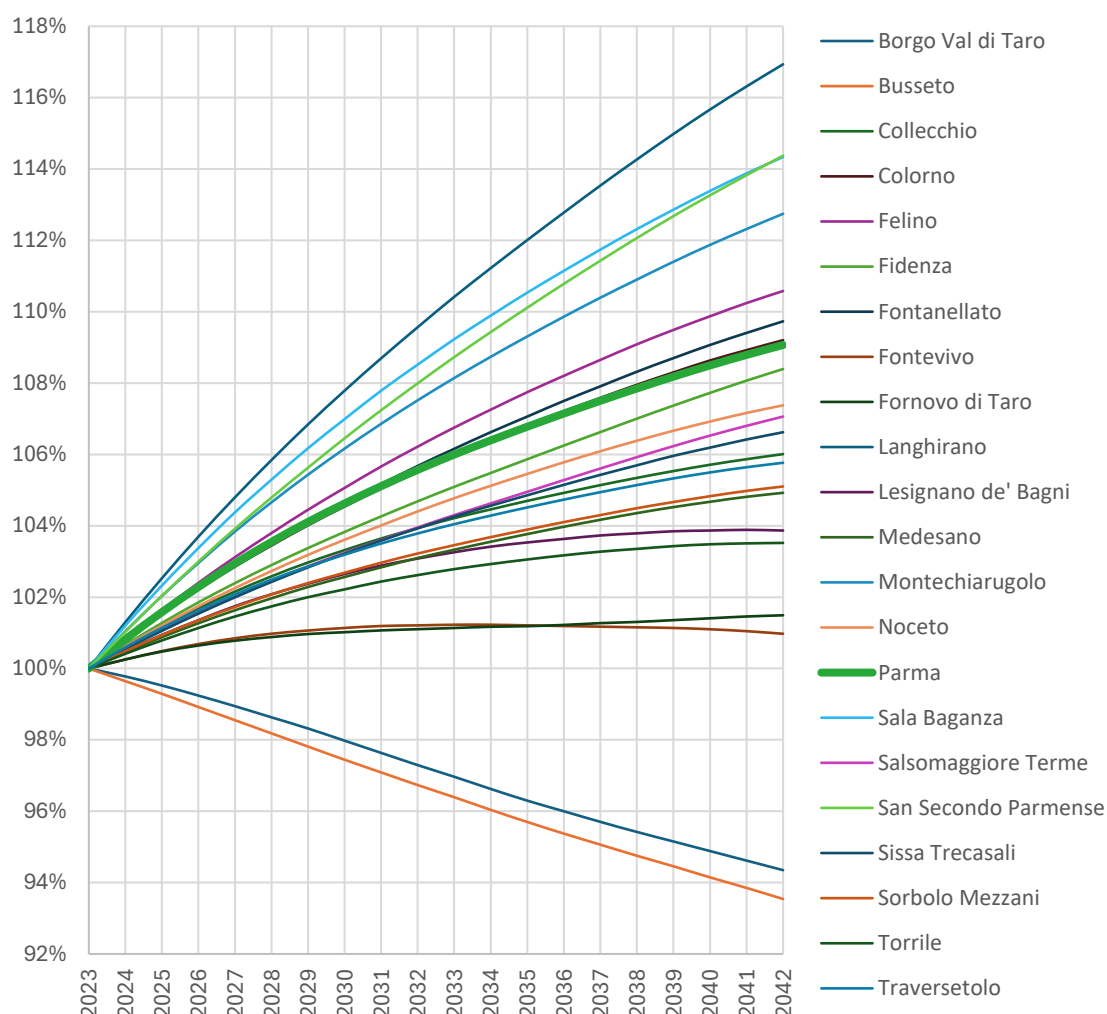
Nel 2024 ISTAT ha pubblicato un aggiornamento delle previsioni demografiche che coprono il periodo 2023-2043, rendendo disponibili tre tipologie di output: popolazione per genere e classi di età, componenti del bilancio demografico ed alcuni indicatori demografici. I dati sono disponibili anno per anno per tutti i comuni che al 2023 hanno una popolazione superiore ai 5.000 abitanti.

Per la stima della domanda passeggeri sono state considerate le proiezioni all'anno 2030 e 2035, orizzonti temporali utilizzati per la valutazione degli effetti delle azioni inserite all'interno del PUMS.

Nel grafico sottostante è riportato l'andamento in percentuale della popolazione previsto da ISTAT rispetto all'anno base per i Comuni della provincia di Parma con popolazione superiore ai 5.000 abitanti (dato 2023). Fatta 100 la popolazione all'anno base, si nota come solamente due delle realtà territoriali vedono una decrescita della popolazione: Borgo Val di Taro e Busseto. Si tratta di realtà posizionate in punti marginali rispetto al capoluogo provinciale.

¹ <https://www.istat.it/statistica-sperimentale/previsioni-demografiche-comunali-statistica-sperimentale/>

Figura 1: Andamento percentuale (100% all'anno base) della popolazione per i comuni della provincia di Parma



Fonte: Elaborazioni TRT su dati ISTAT

A Parma si prevede una costante crescita della popolazione, come per molte delle altre realtà territoriali limitrofe. È stata compiuta anche un'analisi di contesto rispetto alle zone più esterne, riscontrabile nella mappatura sotto riportata, riferita all'anno 2030 e all'anno 2035.

Figura 2: Variazione della popolazione al 2030 rispetto all'anno base (2024)

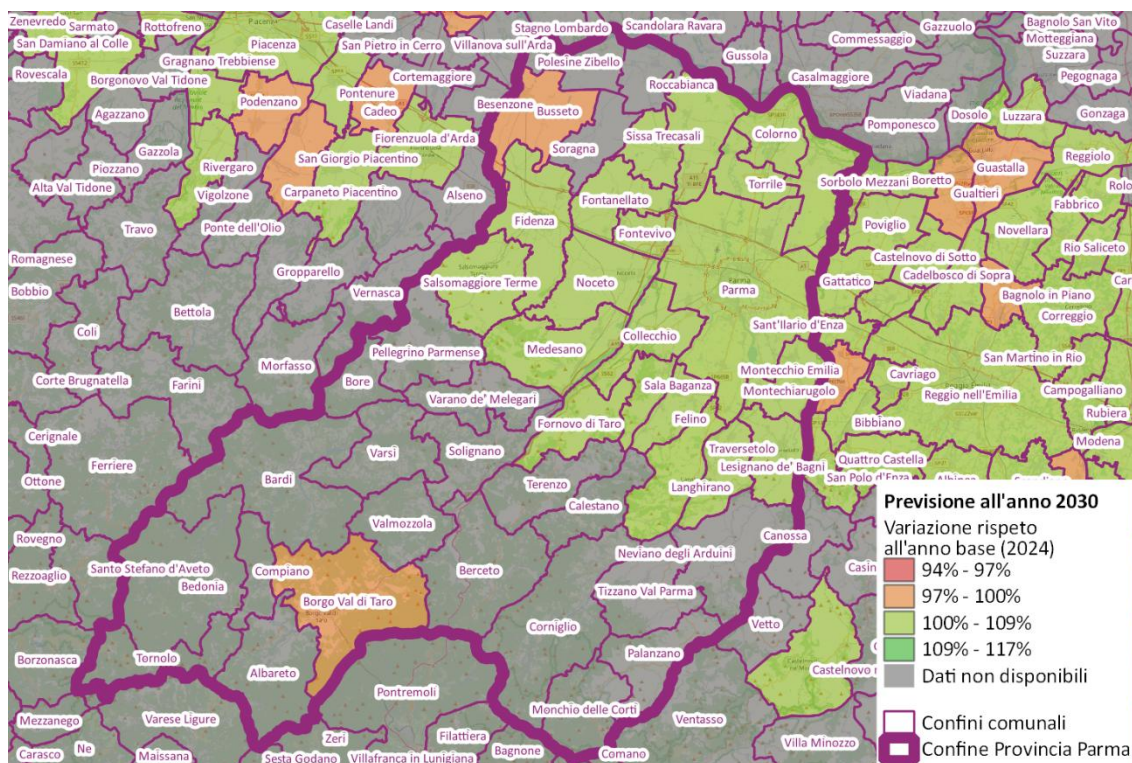
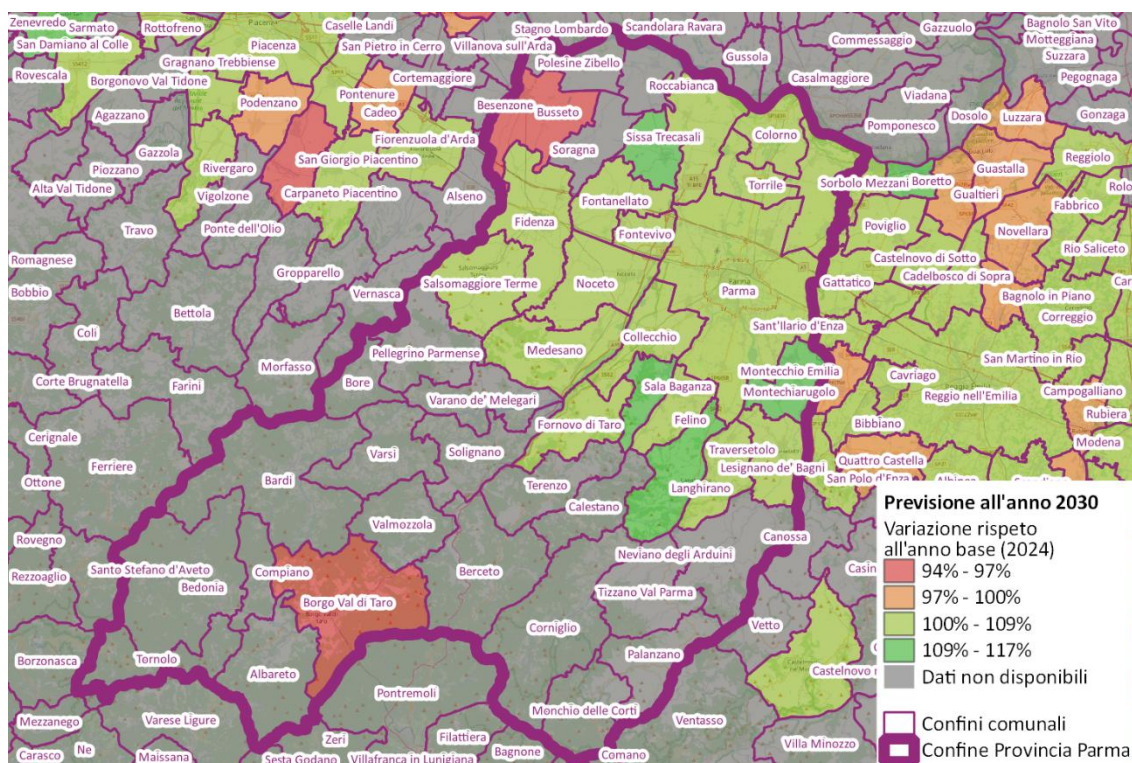


Figura 3: Variazione della popolazione al 2035 rispetto all'anno base (2024)



Fonte: Elaborazioni TRT su dati ISTAT



Queste informazioni sono state associate alle zone del modello di simulazione. Non essendoci una corrispondenza biunivoca tra zone del modello e dati ISTAT, si sono raggruppati i secondi in macro-zone con caratteristiche simili (e.g. una macro-zona della zona di pianura non ha al suo interno territori che appartengono ad aree pedemontane ed appenniniche) per orografia e/o posizione. Per le zone esterne, si è fatto riferimento al perimetro delle provincie.

Per ogni macro-zona si sono analizzati i *trend* dei singoli comuni che ISTAT mette a disposizione, si sono sommate le popolazioni residenti previste e sono calcolate al 2030 ed al 2035 le proiezioni rispetto all'anno base. Questi parametri modificano il totale generato da ogni singola zona, mentre la ripartizione per destinazione è rimasta su base percentuale, uguale all'attuale.

Tabella 1: Previsioni popolazione per macro-zona e zona al 2030 e 2035 con variazione percentuale rispetto all'anno base (2024)

MACRO-ZONA	ZONA	POP. 2024	POP. 2030	POP. 2035	VARIAZIONE 2024-2030	VARIAZIONE 2024-2035
Parma	Tot	200.127	205.642	208.367	2,8%	4,1%
Area ovest	Fidenza-Busseto	34.107	34.766	35.187	1,9%	3,2%
	Salsomaggiore	20.275	20.776	21.113	2,5%	4,1%
	Fontanellato	7.191	7.447	7.612	3,6%	5,9%
	Noceto	13.380	13.751	13.985	2,8%	4,5%
	Fontevivo	5.570	5.609	5.609	0,7%	0,7%
	Tot	80.523	82.349	83.506	2,3%	3,7%
Area nord ovest	San Secondo Parmense	5.963	6.267	6.474	5,1%	8,6%
	Sissa-Trecasali	7.951	8.150	8.273	2,5%	4,0%
	Tot	13.914	14.417	14.747	3,6%	6,0%
Area nord-nord est	Colorno	9.102	9.418	9.612	3,5%	5,6%
	Torriale	7.817	7.945	8.002	1,6%	2,4%
	Sorbolo	12.938	13.198	13.344	2,0%	3,1%
	Tot	20.755	21.143	21.346	1,9%	2,8%
Area sud-est	Montechiarugolo	11.457	11.999	12.336	4,7%	7,7%
	Traversetolo	9.700	9.927	10.045	2,3%	3,6%
	Lesignano dei Bagni	5.143	5.242	5.280	1,9%	2,7%
	Langhirano	11.074	11.740	12.181	6,0%	10,0%
	Tot	37.374	38.908	39.842	4,1%	6,6%
Area sud-ovest (prima cerchia)	Felino	9.318	9.687	9.920	4,0%	6,5%
	Sala Baganza	6.032	6.354	6.552	5,3%	8,6%
	Collecchio	14.883	15.247	15.435	2,4%	3,7%
	Medesano	10.817	11.027	11.149	1,9%	3,1%
	Tot	41.050	42.315	43.056	3,1%	4,9%
Area sud ovest (esterna)	Fornovo di Taro	5.927	5.962	5.971	0,6%	0,7%
	Borgo Val di Taro	6.692	6.565	6.455	-1,9%	-3,5%
	Tot	12.619	12.527	12.426	-0,7%	-1,5%

MACRO-ZONA	ZONA	POP. 2024	POP. 2030	POP. 2035	VARIAZIONE 2024-2030	VARIAZIONE 2024-2035
Zone esterne	Reggio nell'Emilia	489.632	495.374	497.624	1,2%	1,6%
	Ravenna	375.852	378.385	379.271	0,7%	0,9%
	Bologna	974.847	995.766	1.007.445	2,1%	3,3%
	Ferrara	322.442	320.146	317.440	-0,7%	-1,6%
	Forlì - Cesena	357.387	361.461	363.274	1,1%	1,6%
	Rimini	320.719	325.350	327.095	1,4%	2,0%
	Modena	663.475	676.279	682.797	1,9%	2,9%
	Piacenza	212.131	216.485	218.736	2,1%	3,1%

Fonte: Elaborazioni TRT su dati ISTAT

La stima della domanda merci è stata sviluppata considerando due fonti.

La prima utilizza i valori contenuti nel documento “European Energy and Transport – trend to 2050; Reference Scenario” elaborato dalla Commissione Europea, nella sua versione aggiornata al 2020, quale base per la stima della domanda tendenziale di mobilità. Si tratta di un documento – ancorché nelle sue versioni precedenti – considerato per analogo scopo nell’elaborazione del vigente Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) della Regione Emilia-Romagna.

I valori dei tassi di crescita annui identificati nel Reference Scenario della Commissione sono riportati nella tabella sottostante. Considerando il periodo tra il 2020 ed il 2035, si stima un incremento medio annuo pari al +1,7%.

Tabella 2: Stima variazioni annue del traffico merci secondo il documento EU Reference Scenario 2020

PERIODO	VAR. % PERIODO	VAR. % ANNUA
2015 - 2020	6,6%	1,3%
2020 - 2025	6,2%	1,2%
2025 - 2030	11,6%	2,2%
2030 - 2035	8,4%	1,6%

Fonte: Elaborazioni TRT su dati “European Energy and Transport – trend to 2050; Reference scenario 2020”

La seconda fonte si riferisce allo stesso PRIT 2025 stesso, che include nelle sue valutazioni le politiche introdotte dal Piano. Tale documento, per il periodo 2020-2030, indica un incremento medio annuo pari all’1,5% con i dati di proiezione del Reference Scenario versione 2013 e pari all’1,1% con i dati del Reference Scenario versione 2016.

Tabella 3: Tasso medio annuo di crescita dei passeggeri e delle merci per i decenni 2010-2020 e 2020-2030. Il primo valore applica le proiezioni del documento “European Energy and Transport – trend to 2050; Reference scenario 2020” della versione 2013 mentre la seconda della versione 2016

tasso medio annuo per il decennio 2010-2020		tasso medio annuo per il decennio 2020-2030	
Popolazione:	+0.4% ; +0.5	Popolazione:	+0.3% ; +0.3
Passeggeri:	+0.4% ; +0.7	Passeggeri:	+1.0% ; +0.7
auto e moto privati:	+0.2% ; +0.5	auto e moto privati:	+0.8% ; +0.6
TPL gomma:	+0.2% ; +0.5	TPL gomma:	+0.7% ; +0.4
Trasporto ferroviario:	+0.9% ; +1.4	Trasporto ferroviario:	+2.1% ; +1.4
Merci		Merci	
trasporto stradale:	+1.2% ; +0.7	trasporto stradale:	+1.5% ; +1.1

Fonte: PRIT 2025

Considerando i diversi dati di *input* a disposizione, la scelta effettuata per stimare l’evoluzione della domanda merci è stata quella di applicare un valore intermedio a quelli sopra indicati, pari all’1,5% di crescita annua.

Interventi urbanistici con significativo impatto sulla mobilità

Oltre al quadro della pianificazione e della programmazione sovralocale (già esplorato nel dettaglio nel corso dell’attività di ricostruzione del quadro conoscitivo, cfr. capitolo 6 del documento “Quadro conoscitivo e definizione degli obiettivi”), per la redazione del Piano vengono tenuti in debita considerazione gli interventi urbanistici previsti nell’area urbana di Parma con significativo impatto sulla viabilità e sulla mobilità in generale.

Si tratta dei cosiddetti Piani urbanistici attuativi, all’interno dei quali è stata operata una selezione isolando quelli approvati o in avanzata fase istruttoria comunale che, per dimensione dell’intervento, abbiano rilevanza sul sistema della mobilità parmigiano. Gli stessi intervengono non solo aumentando il carico urbanistico locale, attraverso la realizzazione di nuovi volumi edilizi e l’implementazione di nuove funzioni, ma anche modificando l’offerta di trasporto (nuove rotatorie, nuovi assi viari, riqualificazioni, nuovi percorsi di mobilità attiva); queste ultime modifiche sono state recepite all’interno dello Scenario di Riferimento più oltre descritto.

La successiva tabella identifica le aree di trasformazione oggetto di piano attuativo (PUA), selezionando quelle che per dimensione dell’intervento urbanistico e funzione, determinano variazioni dei carichi insediativi e mutamenti dell’offerta di trasporto.



Tabella 4: Piani urbanistici attuativi considerati per la definizione degli scenari del PUMS

AREA DI TRASFORMAZIONE	FUNZIONI CARATTERIZZANTI	SUP. TERR. (M ²)	INTERVENTI MOBILITA'
PUA Crocetta	Residenza	308.971	• Nuove strade interne (viabilità locale) • Collegamento ciclabile v. Emilia Ovest - str. Valera di Sopra • Collegamento ciclabile str. Valera di Sopra (tratto v. Pini- v. Ferrarini)
PUA Stazione FS	Terziario	ca 15.000	• Prolungamento viale Falcone e viale Borsellino
PUA Cornocchio Sud	Terziario e attrezzature	62.735	• Rotatoria str. Cornocchio / str. Stallini • Collegamento ciclabile str. Baganzola - argine Parma
PUA Q.re Cinghio	Residenza	138.455	• Collegamento ciclo-pedonale Cinghio Sud - Q.re Bandini (ponte sul torrente Cinghio) • Collegamento ciclabile via Fitzgerald - passaggio via Ada Bernardi
Ex Bormioli Rocco	Residenza, commerciale e direzionale	139.507	• Collegamento ciclabile v. San Leonardo - v. Paradigna • Collegamento ciclabile v. San Silva - v. Genova

Fonte: elaborazioni TRT