

QC.VS.2.3

Parma città della mobilità condivisa e sostenibile

Legenda

- stazioni di ricarica elettrica
- stalli bike sharing
- pedonalità "15 minuti"
- polarità "Parma 2050"
- Parcheggi d'interscambio
- stazione ferroviaria esistente
- fermate ferroviarie in previsione
- linea pontremolese (progetto)
- Attraversamenti dei centri frazionali da riallacciare
- Autostrada
- Boulevard regionale della Via Emilia (e anello dei viali)
- Via Emilia
- Viabilità extraurbana di rilievo territoriale
- Viabilità extraurbana di rilievo territoriale di progetto
- Viabilità extraurbana principale
- Viabilità extraurbana principale di progetto
- Viabilità urbana di scorrimento
- Viabilità urbana di scorrimento di progetto
- itinerari ciclabili esistenti
- itinerari ciclabili in progetto
- fermate TPL (trasporto pubblico locale)
- rete TPL (trasporto pubblico locale)
- corsie preferenziali autobus urbani
- accessibilità pedonale alle fermate del TPL
- accessibilità pedonale alle fermate della rete ferroviaria
- fiumi e torrenti
- comune di Parma (confine comunale)

VISIONE

PARMA CITTÀ DELLA MOBILITÀ CONDIVISA E SOSTENIBILE

Nella campo della mobilità è in atto un cambiamento epocale: si sta affermando in tutto il mondo un nuovo modo di muoversi, maggiormente basato sull'accesso ai servizi invece che sull'uso di un veicolo di proprietà. La tecnologia oggi lo facilita, l'ambiente ne ha bisogno, un numero crescente di persone vuole spostarsi liberamente, in città e fuori, anche senza possedere un veicolo. La visione della mobilità è un derivato della visione spaziale per Parma 2050. Segue i principi della visione territoriale, ma fornisce al contempo anche delle condizioni di base per realizzare una visione dei trasporti efficiente e sostenibile. Formuliamo la visione della mobilità come segue. Nel 2050, Parma avrà un sistema di trasporto pubblico forte ed equo che consentirà a tutti i cittadini di muoversi nella città e nel territorio in modo sicuro e sostenibile. Necessariamente dovrà garantire un flusso di traffico efficiente sui corridoi in cui è necessario trasferire, fornendo al contempo movimento lento e facilità di traffico nei luoghi e nelle aree definite. La diversificazione delle modalità di trasporto sono la base per promuovere la mobilità sostenibile.

Principi

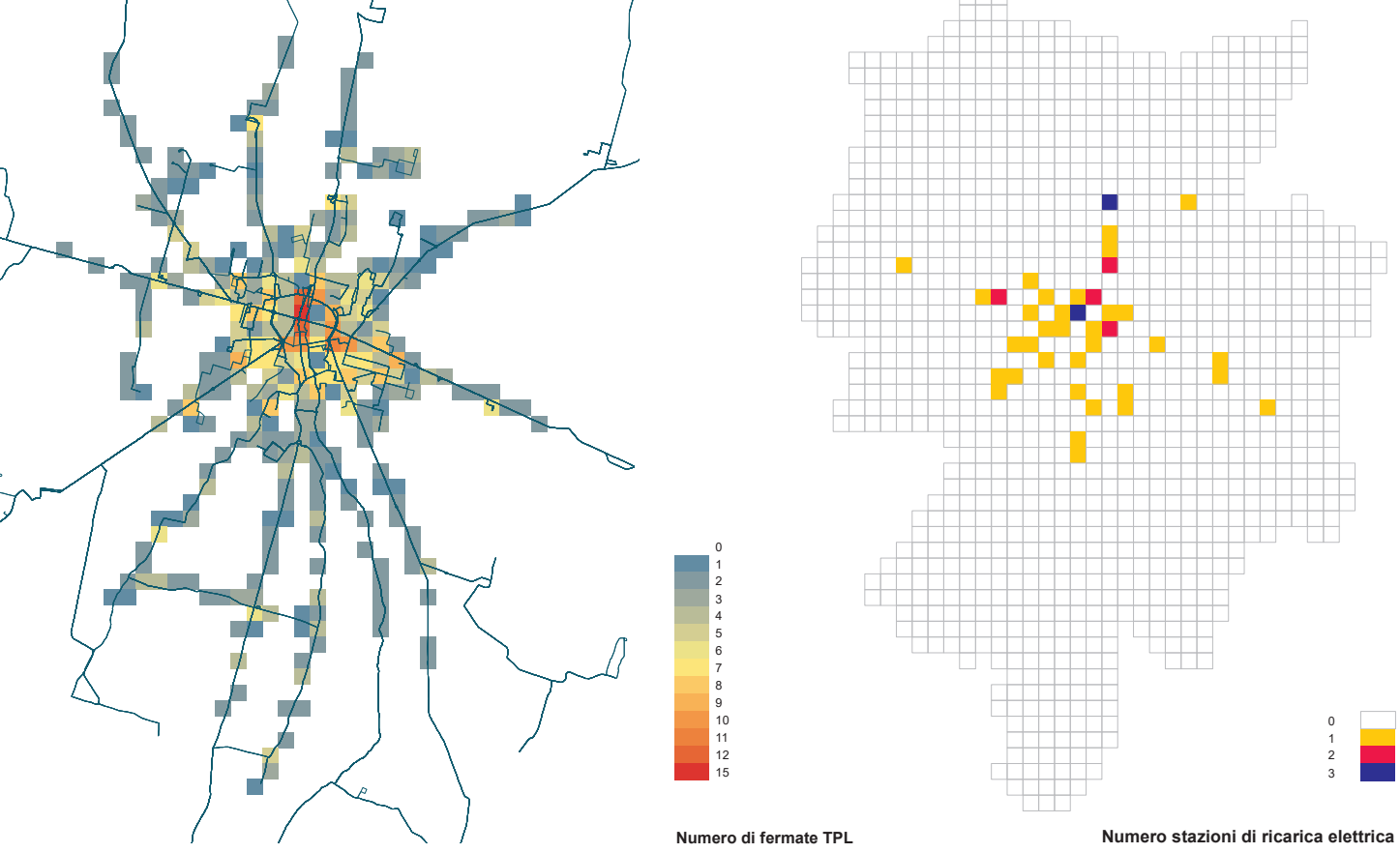
Un sistema di traffico efficiente e inclusivo abbraccia gli aspetti positivi di ciascuna modalità mitigandone gli effetti negativi. Riducendo i conflitti e lo stress dei veicoli a motore, gli utenti della strada più vulnerabili ne trarranno beneficio. Aumenterà anche la sostenibilità (sociale, ambientale) del sistema di traffico totale. Abbiamo delineato una serie di principi che guideranno il futuro sviluppo della mobilità a Parma. Questi principi devono essere applicati in tutti i diversi settori e dipartimenti all'interno del comune e oltre. L'applicazione dei principi aiuterà il comune a creare un cambiamento tangibile nel sistema di trasporto cittadino, fornendo ai cittadini maggiori opzioni di mobilità. Questi principi si basano sulla piramide di priorità invertita. Molte città hanno nel tempo spostato la priorità e quindi lo spazio urbano verso l'automobile privata. Questo è visibile anche a Parma. Ridefinendo le priorità dei modi attivi e del trasporto pubblico, Parma può affrontare la congestione stradale in generale, la "pressione" dei parcheggi, il deterioramento della qualità dell'aria, l'accessibilità e le questioni di equità. Per realizzare questa strategia, i seguenti punti dovrebbero essere adottati come principi guida di pianificazione della mobilità che si pone all'interno del comune. Dalla pianificazione della rete alla progettazione stradale e ai problemi di manutenzione.

Il pedone è la modalità primaria all'interno del della circoscrizione - "Ring" verde (Città dei 15 minuti per eccellenza). La bicicletta è il mezzo di trasporto chiave all'interno del TPL. Il trasporto pubblico collega i vari nodi della città policentrica. Accesso merci con veicoli appropriati consentiti nel centro della città. L'auto è consentita ovunque, ma con priorità ai collegamenti tra i nodi della città policentrica e fuori dall'anello. Parcheggi auto diventano infrastrutture di supporto per le autovetture elettriche e non inquinanti.

Parma città della mobilità condivisa offre un'analisi interpretativa del sistema della mobilità nel comune di Parma seguendo diversi punti di vista. L'immagine restituisce una visione sulle capacità in essere della città di Parma di rafforzare la propria dimensione sulla mobilità pubblica, la mobilità e la sostenibilità degli spostamenti. La vision con cui Parma Città della mobilità condivisa e sostenibile si misura è quello della "Post-car" e "Carbon-free", essendo la prerogativa del PUG di delineare una strategia ecologico-ambientale orientata al 2050 e quindi coerente con quanto previsto dalle direttive europee.

Vengono mappate le linee del trasporto pubblico locale (TPL) presenti nel territorio comunale e le corrispettive fermate. Attorno a ciascuna fermata vengono definiti dei "Buffer" dal raggio di 250m in modo da individuare tutte quelle aree della Città dove è possibile raggiungere una fermata del TPL in 5 minuti a piedi. Emerge come la Città sia ben dotata di fermate del TPL e che l'accessibilità a tali fermate copre molte aree del territorio urbanizzato. Infatti, l'87% della popolazione ha una fermata del trasporto pubblico locale TPL a meno di 250 m. dall'abitazione (il dato misura la lunghezza in linea d'aria).

Per quanto riguarda la presenza delle fermate del TPL viene data anche restituzione secondo un'analisi quantitativa che ne definisce la "densità" all'interno del territorio comunale. Quello che emerge è che l'area più accessibile in termini di alternative di fermate del TPL è quella che dalla stazione ferroviaria segue il lungo Parma sul lato centro storico per arrivare a Palazzo Bevilani. Così come Viale Mentana e Viale San Michele per arrivare allo Stadio "Tardini". Incentivare la mobilità di prossimità pedonale e ciclabile non si esaurisce con la mappatura delle aree di accessibilità alle fermate e alle stazioni del trasporto pubblico. Pertanto, attorno alle centralità urbane definite a priori (Parco Ducale, Ospedale Maggiore, Cittadella, Piazza Garibaldi, Stadio "Tardini", Campus universitario, Stazione Ferroviaria, Area Ex-Bormioli, Parco Ex-Eridania) sono stati definiti dei "Buffer" che identificano le aree della città in cui è possibile raggiungere il concetto di "Città dei 15 minuti" in aree all'interno delle quali è possibile accedere ai servizi essenziali a piedi o in bicicletta nell'arco temporale dei 15 minuti. Vengono mappate inoltre le piste ciclabili (esistenti e in progetto), gli stadi per le biciclette presenti nel territorio comunale destinati al Bike-sharing, in un territorio pianeggiante come quello parmigiano la mobilità dolce assume un'importanza rilevante in termini di spostamenti e Parma risulta essere ben dotata anche se la rete necessaria accuratamente di essere implementata non solo attraverso la creazione di piste e percorsi ciclabili in sede propria, ma anche grazie alla creazione di aree nella città escluse al traffico veicolare. In termini di sostenibilità, si fa riferimento anche alla percentuale di veicoli elettrici presenti nel territorio comunale. Essendo una scelta privata possedere o meno un'auto a emissioni 0, la presenza di punti di ricarica elettrica è fondamentale per il diffondersi di tali tecnologie. Da quanto emerge Parma ha una buona dotazione di punti di ricarica per le auto elettriche e concentrata in punti di alta frequenza automobilistica. Nel centro storico e sui viali di circoscrizione interna che ricadono l'andamento delle mura antiche della città sono previsti inoltre quei segmenti stradali dove sussistono delle aree riservate ai percorsi autobus. Infine viene data restituzione della presenza dei "parcheggi scambiatori" posti nei luoghi di intersezione delle principali infrastrutture viabilistiche e della gerarchizzazione del sistema di mobilità su gomma.



PR050

PUG - Piano Urbanistico Generale

Sindaco: Michele Guerra

Assessorato alla Rigenerazione Urbana: Chiara Vermizzi

Direttore Generale e Segretario Generale: Giuseppina Criso

Dipartimento del Settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio: arch. Emanuela Montanini

Ufficio di Piano Comune di Parma:

arch. Emanuela Montanini, arch. Lucia Sartori, arch. Federica Zatti, arch. Francesca Carluccio, dott.ssa Maria Beatrice Corvi, arch. Antonella Fornari, geom. Alessandra Gatti, arch. Samanta Maccari, arch. Nicole Mariotti, arch. Alessandro Massera, arch. Bianca Pelizza, arch. Beatrice Peri, arch. Patrizia Rota, ing. Devia Sbarzaglia, urb. Eddy Zatta

Gruppo di lavoro incaricato

Capogruppo: arch. Andreas Faoro UNLAB

IRT: arch. Andreas Faoro (UNLAB), arch. Carlo Santacroce, arch. Piergiorgio Tombolan (Studio Tombolan Associati), ing. Alberto Mazzucchielli (NPMa), arch. Luca Pagliarini (Collettivo di Urbanistica), arch. Raffaella Gambino, arch. Fabio Ceci, arch. Paolo Castelnovi, arch. Federica Thomasset, biol. Luca Bisogni, avv. Roberto Ollari, geol. Francesco Carutti (Engco s.r.l.)

SIT: arch. Federico Ghirardelli

QC.VS.2.3

Parma città della mobilità condivisa e sostenibile

Quadro conoscitivo (VISIONE)

Scala 1 : 25.000

Assunzione

Adozione

Approvazione

DELIBERA G.C. N. 241 DEL 12/07/2023

DELIBERA G.C. N. 17 DEL 31/03/2025

DELIBERA G.C. N. DEL

