

ST.SC.3.1

Scenario 1

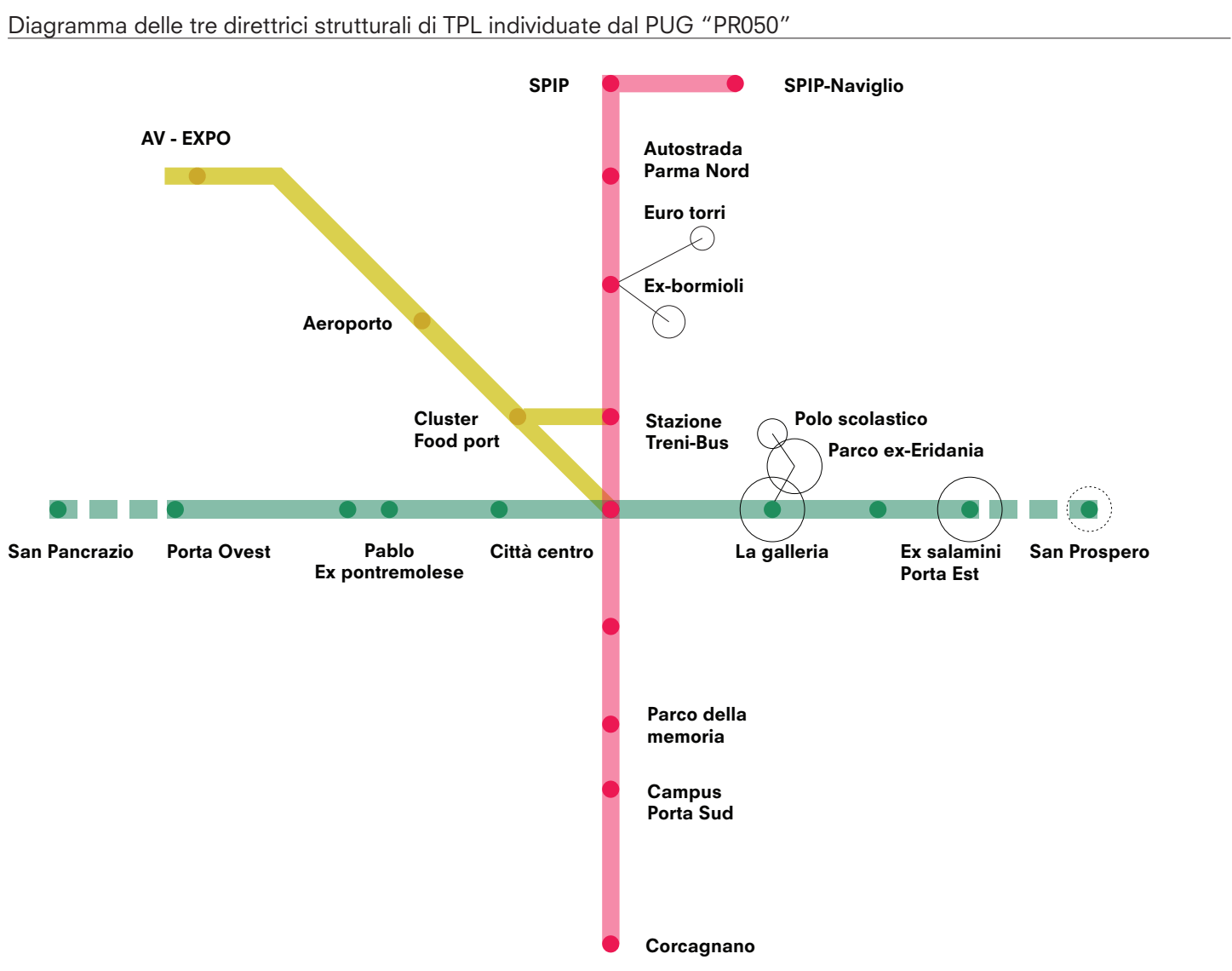
Alta capacità

LEGENDA

- + nodi di interscambio modale
- nuove fermate strategiche del trasporto pubblico
- dorsali strutturali del nuovo trasporto pubblico "Parma 2050" e Trasporto rapido di massa
- ▨ aree di addensamento funzionale
- fermate TPL (trasporto pubblico locale)
- rete TPL (trasporto pubblico locale)
- Progetto strategico PR050 "Green Ring" (ATLANTE)
- Progetto strategico PR050 "SemiRing" (ATLANTE)
- Progetto strategico PR050 "Anello ciclabile" (ATLANTE)
- aree strategiche per interventi di sviluppo e rigenerazione urbana e ambientale
- ▲▲▲▲ Parti del territorio senza fattori preclusivi alle trasformazioni e con opportunità di sviluppo insediativo (art. 35 comma 6 LUR)
- Percorso territoriale di mobilità dolce Colorno-Sala Baganza
- rete ciclabile esistente
- estensione rete ciclabile "Parma 2050"
- ◀---▶ Nuovo collegamento in previsione
- radiali infrastrutturali viabilistica di connessione fra la Città e il territorio
- stazioni di ricarica elettrica
- P parcheggi in struttura
- P parcheggi d'interscambio
- aree a parcheggio
- autostrada
- viabilità principale
- viabilità principale da completare
- rete stradale
- Aree urbane di potenziale pedonalizzazione
- Aree urbane di possibile implementazione di viabilità "Zona 20"
- ▨ Aree urbane di possibile implementazione di viabilità "Zona 30"
- stazioni ferroviarie esistenti
- fermate ferroviarie in previsione
- nuova linea ferroviaria "Pontremolese"
- linea ferroviaria ad alta velocità (TAV)
- potenziale nuova fermata treno ad alta velocità
- rete ferroviaria
- la "Superquadrà": il "Biospazio" di Parma
- ▨ piano di sviluppo aeroportuale
- fiumi e torrenti
- aree di pertinenza fluviale
- territorio urbanizzato e insediamenti sparsi
- ▨ Comune di Parma (confine comunale)

Il PUG PR050 definisce 3 linee principali strutturali e strutturali del Trasporto Pubblico Locale (TPL). Una linea principale nord-sud, una est-ovest e una linea strutturale "trasversale" che collega la zona "FIERE" (e potenzialmente la nuova fermata Alta Velocità) con l'AEROPORTO e la STAZIONE TENI-BUS. Esse connotano le estremità del TU che insieme ad una rete di piste ciclabili e di percorsi di mobilità attiva, potranno definire le "dorsali" e il punto di partenza della connettività sostenibile della città, dei suoi tessuti edili e degli spazi pubblici ad essa appartenenti.

Le tre "dorsali" di TPL e il "SEMI-RING" che dall'imbocco di via Monteno in semicerchio verso sud si collega a via Cremonese - lato ovest, è pensato come infrastruttura di TPL innovativo da sviluppare in sinergia con i percorsi ciclabili. Essi collegano tutti i quartieri, entro una rete interconnessa, e tutte le funzioni urbane strategiche: dai parchi e infrastrutture verdi con le aree della produttività city, dalle aree più densamente abitate a est, alla stazione, all'ospedale, il PED (Parma Eco District) e il Campus (collegando idealmente la produzione (PD) con la ricerca). Su queste "linee" si appoggia la struttura spaziale e funzionale della nuova Parma. Interno ad alcune fermate ed in corrispondenza di servizi esistenti e/o di progetto sono state identificate degli aree per eventuali addensamenti. I nodi di interscambio, la capillarità dell'offerta, la reperibilità degli hub di micromobilità che verranno distribuiti e integrati nei parcheggi e nelle fermate, congiuntamente all'accesso delle informazioni in tempo reale permetteranno l'integrazione delle modalità di trasporto sostenibili promossa dal PUG ed in linea con le città Europee. L'aggiornamento dei carichi veicolari, già auspicato dal PUMS, sarà un incentivo forte alla riqualificazione urbanistica con il conseguente miglioramento della vivibilità dei diversi nuclei urbani. All'introduzione di limitazioni alla velocità, di politiche di gestione della sosta e operazioni di "traffic calming" si affiancheranno proposte di graduali limitazioni alla circolazione veicolare nei centri dei quartieri e la creazione di un'ampia area urbana ad emissioni ridotte, con l'obiettivo di indirizzare la transizione verso modalità di trasporto non emissive. Sistemi a chiamata nelle aree meno dense completeranno l'offerta. La strategia offre alla città nuovi servizi di mobilità e di nodi strategici, integrando e amplificando le politiche di regolazione della mobilità che potranno essere implementate nel prossimo futuro: road pricing, limitazioni a categorie veicolari specifiche, politiche di "city logistics". Le posizioni strategiche dei nodi definiscono aree di sviluppo, in alcuni casi di addensamento e altri di interscambio aumentando ove necessario la superficie destinata ad ospitare infrastrutture innovative della mobilità "mobility hub", permettendo di immaginare i nodi futuri come "clusters" intermodali alla scala urbana (micro-mobility). L'ingombro delle auto private si libera e diviene luogo per lo scambio di attività umane per la città. Alcuni nodi si trasformano in "nageti" grazie all'interscambio tra sistemi differenti. La proposta si contestualizza in una revisione del sistema di accesso alla città, consentendo la distribuzione sostenibile del carico veicolare in ingresso e in uscita. Tutto il suo sistema di spazi e infrastrutture per il trasporto è concepito per costituire un habitat urbano ideale per la mobilità ciclo-pedonale. A supporto di questo, un sistema complesso di infrastrutture consente al TU (Territorio Urbanizzato) non solo di essere raggiunto ma di diventare, esso stesso, una piattaforma intermediale per persone e merci tra l'area vasta ed la città storica. Le superfici pedonali e ciclabili di progetto si espandono e costruiscono la trama della città futura. Questa strategia nel lungo periodo dovrebbe consentire di sviluppare il centro storico come una grande "isola" principalmente pedonale consentendo accessi nodulari e veloci non inquinanti. Le zone 30 e 20 attraverso il loro insediamento promuovono la "rigenerazione infrastrutturale" della città. Esse concorrono alla proiezione verso un futuro prossimo in cui la mobilità diviene servizio condiviso, rendendo obsoleta l'auto privata e i suoi spazi connessi. Le zone 30 e 20 saranno le parti di città con più possibilità di trasformare il sedime stradale in spazi pubblici e quindi creare "città pubblica" con inserimento di aree verdi e permeabili con i relativi benefici a partire dalla diminuzione dell'effetto isola di calore e l'usabilità complessiva. Le prospettive alle dorsali, definiscono un sistema di Park & Ride (Mobility hub) distribuiti nelle intersezioni tra le radiali e i "ring". Unicamente la strategia prevede la trasformazione delle vie nel cosiddetto "GREEN RING" quale infrastruttura che nel tempo verrà progressivamente trasformata in spazio pubblico, consentendo l'aumento delle aree de-pavimentate e una sezione stradale adeguata e a favore dell'utilizzo ciclo-pedonale e del trasporto pubblico. I parcheggi vengono considerati dalla strategia ambiti privilegiati dove iniziare il processo di de-impermeabilizzazione e al contempo considerati come infrastrutture per l'irrianza idraulica. In generale la strategia di PR050 definisce le strade come infrastrutture che progressivamente si trasformeranno in luoghi e spazi pubblici innovativi.



PR050

PUG - Piano Urbanistico Generale

Sindaco:
Michele Guerra

Assessorato alla Rigenerazione Urbana:
Chiara Vernizzi

Direttore Generale e Segretario Generale:
Giuseppina Criso

Direttore 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 Sbarsaglia, urb. Edy Zatta

Gruppo di lavoro incaricato

Capogruppo:
arch. Andreas Faoro
UNLAB

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

SIT: arch. Federico Ghirardelli

STRATEGIA - SCENARI

ST.SC.3.1 - ALTA CAPACITA'

Scala 1 : 25.000

0 250 500 1250 m

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

