



- 4.0 Introduzione
- 4.1 Strategia operativa
- 4.2 Schemi di assetto strategico
- 4.3 Strategie locali
- 4.4 Geografie della Trasformazione Strategica
- 4.5 Progetti Strategici

PR050

“Bosco Orbitale” e “Cinture Verdi” Completamento urbano e potenziamento ecologico ambientale

1. Le Dotazioni territoriali sono definite dalla legge e riassunte dall’art 2 della DGR 110/2021, cui si rinvia. Tuttavia, sono anche Dotazioni Territoriali Complesse e Correlate (DO. TE.) le dotazioni territoriali fuori comparto (cioè fuori dalle aree Strategiche di Trasformazione o in generale dalle aree dell’intervento complesso) Queste concorrono all’attuazione di “progetti strategici” (green infrastructure, piazza verde etc.), e al loro interno non prevedono trasformazioni edilizie in grado di finanziarli. Fanno parte di tali dotazioni (DO. TE.) anche il “BOSCO ORBITALE”, le “CINTURE VERDI”, parte integrante dei BORDI e della “Green Infrastructure” (G.I.). Le aree DO.TE normalmente non possono essere realizzate direttamente solo da un soggetto attuatore, per complessità, costo o altre condizioni oppure perché necessariamente presuppongono tempi ed interventi successivi (ad esempio, la G.I.). Le aree DO. TE. contengono progetti necessari alla realizzazione della Strategia, forti nei contenuti, ma deboli nella costruzione senza adeguato supporto economico, perché al loro interno non sono previsti insediamenti e, pertanto, i privati proprietari delle aree DO. TE. (Schema di Assetto delle Correlazioni e Servizi ST. SAS 4.2.3) potranno, se l’accordo lo prevede, ricevere una valorizzazione dei propri terreni, che dovranno essere ceduti alla proprietà pubblica. Il PUG e la Disciplina prevedono una ampia gamma di correlazioni nel sistema delle dotazioni territoriali complesse (DO. TE.).

2. Il PUG PR050 individua nuovi insediamenti al di fuori del territorio urbanizzato in modo che non accrescano la dispersione insediativa, con soluzioni localizzative contigue al territorio urbanizzato stesso, funzionali al completamento e riqualificazione del disegno dei “margini urbani” e al potenziamento delle attrezzature favorendo la città di prossimità. Il BORDO è costituito dalla cintura verde, che è una dotazione territoriale extra comparto, che non consuma il 3% del suolo consumabile per nuovi interventi ed è finanziata, tramite il Fondo o la realizzazione diretta da parte di chi attua un intervento complesso, in un’area strategica di trasformazione (Schema di Assetto delle trasformazioni ST. SAS.4.2.2) o in altre aree oggetto di trasformazione; Le edificazioni residenziali nel Bordo, se sono di nuova costruzione, soggiacciono ai limiti degli articoli che seguono: 1) dell’art. 5 comma 3 lettera a) della LUR, quindi devono servire, anche se nel bordo e quindi fuori del TU, ad attivare interventi di riuso e di rigenerazione di parti del TU a prevalente destinazione residenziale; 2) dell’art. 5 comma 3 lettera b) della LUR, quindi devono servire a realizzare interventi di edilizia residenziale sociale, comprensivi unicamente della quota di edilizia libera indispensabile per assicurare la fattibilità economico finanziaria dell’intervento; 3) dell’art. 5 comma 5, quindi devono servire per trasformazione insediativa al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato, possibile purché abbia compensato con una maggiore desigillazione, attraverso la rimozione dell’impermeabilizzazione del suolo, nel qual caso non consumano il 3% (quota di consumo di suolo ammissibile).

3. Rappresentazione ideogrammatica del Bosco Orbitale (estratto cartografico a lato) Aree di “Bordo” definite dal Piano PR050 intorno al Territorio Urbanizzato. Esse sono aree non conformative ma evidenziano il bordo nel quale potenzialmente andare a sviluppare l’infrastruttura verde “Bosco Orbitale”. Alla grande macchia definita dal capoluogo vi sono anche alcuni dei centri minori.

1. Descrizione

Il progetto strategico denominato “Bosco Orbitale” è parte della “Green Infrastructure”; sistema ecologico-ambientale introdotto dal Piano PR050 quale dispositivo di contrasto al “climate change” e rimedio ai vari inquinamenti che affliggono il territorio e la città di Parma. Esso definisce una tra le più importanti dotazioni territoriali 1 e assume una duplice valenza. Da una parte definisce lo sviluppo di una grande infrastruttura ecologica e opera ambientale da sviluppare intorno al limite del Territorio Urbanizzato (TU) di Parma che unisce parchi periurbani esistenti, aree agricole, ambiti vegetazionali produttivi, zone ripariali intorno ai corsi d’acqua. Allo stesso tempo definisce una nuova “soglia” tra il Territorio Urbanizzato (TU) e il Territorio Rurale (TR), bordo vegetazionale e limite “naturale” alla crescita urbana. La “buffer” individuata definisce anche l’ambito in cui si possono operare interventi di sviluppo urbano di completamento utilizzando la quota prevista del 3% indicata dalla legge. In tale ambito, quindi, possono essere ricompresi e attuati interventi complessi di completamento del territorio urbanizzato “frangiato”, interventi che troveranno la loro coerenza con le strategie generali e di quartiere previste dall’Atlante, e favorendo, prioritariamente, laddove compatibile, il sistema produttivo, attrattivo e infrastrutturale. La frangia del TU assume un significato non come limite fisico di demarcazione ma un significato di elemento di transizione sinergico, essenziale per la reale attuazione della Strategia. Vengono anche ammessi interventi che comportino il saldo 0 di consumo suolo e tutte quelle infrastrutture (energetiche, e di altro tipo) necessarie al funzionamento della città stessa. È una cintura verde, estesa attorno al TU di Parma (capoluogo, alcune frazioni e centri minori), una rete di aree verdi, e anche un sistema di percorsi che colleghano le aree agricole con il sistema urbano passando attraverso il sistema “verde”. Il “Bosco Orbitale” svilupperà una grande opera di piantumazione selettiva (iniziato con il progetto del KM VERDE), una cintura verde in cui troveranno posto alberi e arbusti e che collegherà parchi, campi agricoli, aree produttive e altre forme vegetazionali intorno alla città, sia su proprietà pubbliche che private. Il “Bosco Orbitale” è un progetto che sarà realizzato in un rapporto correlato con le trasformazioni indicate nello schema assetto strategico ST. SAS 4.2.1 e in stretta collaborazione tra cittadini, associazioni, figure istituzioni locali. Potrà essere una sinergia di nuovo tipo tra il settore privato e quello pubblico. La progettazione dovrà considerare, progetti in corso e completati, aree a rischio e “hot spots”, infrastrutture esistenti e nuove reti e collegamenti ciclabili e pedonali. Il “Bosco Orbitale” è un progetto strategico indicato nello schema di assetto strategico delle correlazioni e dei servizi ST. SAS. 4.2.3 e verrà realizzato come detto grazie alle trasformazioni di grande portata individuate nel TU (Schema di assetto strategico delle trasformazioni ST. SAS. 4.2.2) ovvero alle trasformazioni in attuazione dei Progetti Strategici del Piano. Dovrà assumere la forma flessibile di programmazione che dipende dalla disponibilità delle aree, dalla capacità di reperimento delle stesse, dalle priorità ambientali e dal ruolo degli attori in ogni specifica situazione. La strategia in accordo con quanto stabilito dalla legge, ossia, la possibilità di sviluppi urbani fuori dal TU ma in adiacenza e contigui al TU stesso propone una serie di obiettivi e di regole per i diversi bordi (capoluogo e frazioni) come strumenti utilizzabili da attori pubblici e privati.

2. Criteri rigenerativi: tipologia di intervento

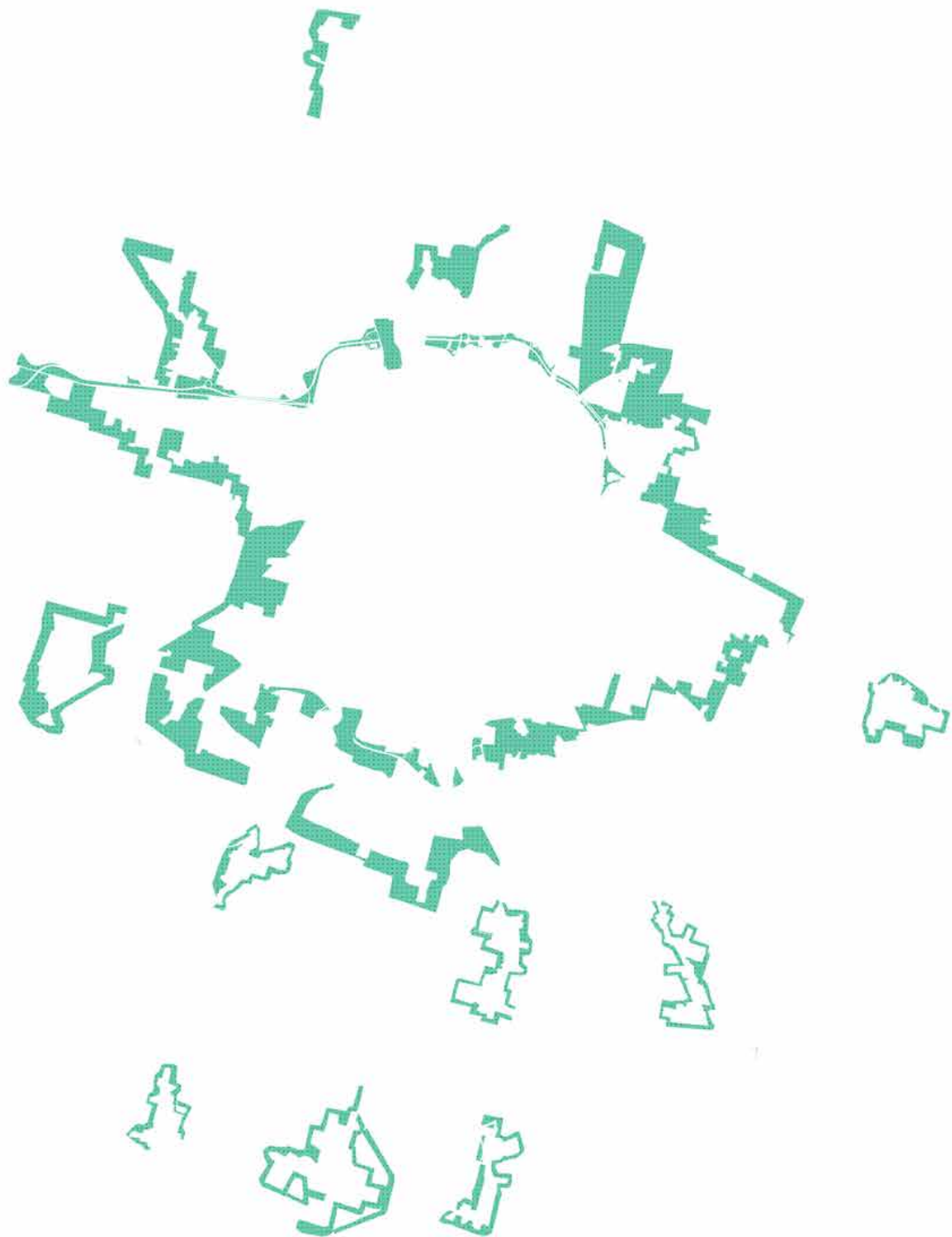
Il Bosco orbitale definisce un paesaggio e bordo infrastrutturato capace di funzionare come soglia e filtro tra i sistemi (TU e TR). Il parco orbitale favorirà il completamento e la qualità degli insediamenti di bordo del TU innalzandone anche il valore immobiliare. Esso sarà in grado di trasformare le aree periferiche in aree fortemente caratterizzate da un punto di vista ecologico e ambientale e allo stesso tempo di completare parti urbane in adiacenza al TU (capoluogo e frazioni) con e senza utilizzo del 3% a fronte di compensazioni derivanti da desigillazione interna al TU e che contribuiscano alla formazione di parte del “Bosco Orbitale”. Il BORDO (o margine) ha un ruolo fondamentale nella continuità geografica e morfologica del territorio sia urbano che periurbano, così da poter essere considerato formativo di nuovi spazi e poter concorrere alla definizione degli scenari (living Parma, città Produttiva, Parma città parco e Natura espansiva) possibili e futuri della città. Il piano individua i bordi urbanizzati come ambiti in cui sviluppare il “BOSCO ORBITALE” e “CINTURE VERDI” come progetti strategici che hanno un doppio valore. Da una parte sono veri e propri dispositivi per mitigare le condizioni climatiche e l’inquinamento, dall’altro riescono a costruire una “soglia” verde che costruisce un nuovo paesaggio (con nuove qualità e identità) tra la parte urbanizzata e l’ambiente agricolo con natura identitaria. La cintura verde va considerata come PARCO con funzioni non solo ricreative ma anche produttive (frutteti, alberi da taglio, etc...) con possibili implicazioni sociali legate al mantenimento e manutenzione. Le “cinture verdi” sono dentro e fuori il TU, ma fuori del TU delimitano il nuovo “bordo” di alcuni centri minori in area rurale (denominati insediamenti sparsi). Fuori dal TU il bordo deve avere la funzione di caratterizzare, anche dal punto di vista del colore, la frazione abitata che delimita. Il “bosco orbitale” assolve quindi ad una duplice funzione. Da una parte come descritto definisce una cintura verde di valenze ecologica-ambientale e dall’altra il dispositivo principale entro cui potrà essere ospitata l’esigua percentuale di urbanizzazione connessa e in contiguità con il bordo del TU.

3. Disposizioni urbanistiche e Azioni

Tra le più importanti strategie riferite al progetto strategico rientrano l’implementazione dell’eco rete ambientale (Green Tra le più importanti strategie riferite al progetto strategico rientrano l’implementazione dell’eco rete ambientale (Green Infrastructure), la mitigazione dei rischi ambientali e il favorire l’attrattività oltre che l’avvio di processi di economia circolare. L’intervento è attuabile attraverso la redazione di un masterplan, anche per lotti funzionali, comprendente le porzioni di territorio intorno alle parti urbanizzate così come evidenziato nello schema di assetto delle correlazioni (ST. SAS.4.2.3). In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di sostenibilità indicate nella “Strategia” e relative “Azioni”, qui richiamate: Strategia 3.1 - Azione 3.1.10 Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e territoriale, favorendo corsie dedicate. Azione 3.1.13 Promuovere l’alta qualità del TPL e sviluppare linee di collegamento strutturali a livello territoriale. Strategia 3.2 - Azione 3.2.5 Favorire l’insediamento di aziende innovative e promuovere “centri” dell’innovazione contestualmente al miglioramento delle infrastrutture (anche digitali) attraverso interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia. Strategia 3.4 - Azione 3.4.6 Qualificazione e ridefinizione delle dotazioni, esistenti e proposte. Azione 3.4.12 Sviluppo di percorsi ciclo pedonali, sentieri e ippovie alla scala territoriale. Strategia 3.6 – Azione 3.6.2 Completamento delle parti urbane non finite. Strategia 3.7 – Azione 3.7.1 Salvaguardare ed implementare la biodiversità. Azione 3.7.2 Sviluppare la matrice ecosistemica valorizzando la centuriazione. Azione 3.7.4 Sviluppare e costruire la “green infrastructure” a livello urbano e territoriale. Azione 3.7.5 Migliorare la qualità delle acque di falda e quelle superficiali. Azione 3.7.10 Valorizzazione e qualificazione dei parchi territoriali. Azione 3.7.11 Favorire l’espansione delle aree naturalistiche protette.

4. Vision e obiettivi del Piano

Le strategie individuate supportate dalle Azioni, richiamate precedentemente, concorrono al raggiungimento dei seguenti obiettivi dichiarati nella Vision: **2 - Parma città policentrica e dei quartieri; 6 - Parma città dello sviluppo e delle opportunità; 1 - Parma città della biodiversità; 5 - Parma città della qualità dell’abitare e della cura alle persone; 10 - Parma città inclusiva e del benessere.**



PR050

“Oasi Verde e Blu della Biodiversità” Sviluppo della cassa di espansione del Torrente Parma

1. Descrizione

Il piano PR050 favorisce la trasformazione dello spazio infrastrutturale della cassa di espansione del Parma in un nuovo dispositivo “verde e blu” alla scala di area vasta. L’ambito territoriale in cui ricade la cassa di espansione sul Torrente Parma, spazio infrastrutturale, verrà trasformato in “**un’oasi verde e blu della biodiversità**”¹. Il piano PR050 propone la città di Parma come un modello di territorio non antropocentrico, per una nuova convivenza tra uomo, animali e natura. Una visione di questo tipo permette di spingere lo sviluppo verso il rimboschimento e la rinaturalizzazione di parti di territorio antropizzato (territorio che è soggetto all’impatto antropico). L’immenso parco naturale intorno e dentro alla cassa di espansione di Vigatto, lungo il torrente Parma, diventerà un’oasi naturale per piante e animali selvatici. L’adozione di una prospettiva etica non antropocentrica proporrà logiche basate sull’autolimitazione al consumo e allo stesso tempo consentirà di innestare su ciò che esiste già nuovi usi e significati. Il PUG PR050 ripensa e definisce un sistema di aree naturali (OASI) per la libera circolazione di specie che sono compatibili con gli ecosistemi urbani. L’oasi verde e blu della biodiversità di Parma sarà un grande habitat controllato dalle leggi della natura e dove la biodiversità diventerà l’attrazione primaria³. La riconquista di spazi da parte di animali selvatici e natura diversificata producono nuove forme di scambio e nuove relazioni tra sistemi e questo può sostenere il movimento e la mobilità delle specie animali attraverso apposite aree di sosta per gli uccelli migratori nelle aree urbane. Aree agricole con zone naturali, la creazione di corridoi verdi che possono occupare spazi anche residuali permetteranno di rinnovare l’equilibrio “fragile” tra uomo e natura.

2. Criteri rigenerativi: tipologia di intervento

Il piano PR050 favorisce lo sviluppo dell’oasi della biodiversità anche attraverso il “FONDO”², ossia, il contributo alla realizzazione della Città Pubblica attraverso gli interventi complessi.

3. Disposizioni urbanistiche e Azioni

Tra le più importanti strategie riferite al progetto “Oasi verde e blu della Biodiversità” rientrano l’implementazione e lo sviluppo espansivo dell’eco rete ambientale (Green Infrastructure), la mitigazione dei rischi ambientali, oltre all’avvio di processi economici legati al turismo sostenibile. L’intervento è attuabile attraverso la redazione di un progetto urbano, anche per lotti funzionali, comprendente le porzioni di territorio esterno intorno alle parti arginate della cassa di espansione. È fatto salvo il rispetto dei vincoli idraulici e idrogeologici esistenti di cui al PAI-Po, al PGRA, nonché alla tavola dei Vincoli del PUG. In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di sostenibilità indicate nella “Strategia” e relative “Azioni”, qui richiamate:

Strategia 3.1 - Azione 3.1.10 Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e territoriale, favorendo corsie dedicate. Nel caso specifico la ciclovia Colorno - Parma - Sala Baganza, proposta dal Piano PR050, comprende la possibilità di estendere la stessa da strada Massese fino all’oasi naturalistica. Azione 3.1.13 Promuovere l’alta qualità del TPL e sviluppare linee di collegamento strutturali a livello territoriale. **Strategia 3.4** - Azione 3.4.6 Qualificazione e ridefinizione delle dotazioni, esistenti e proposte. Azione 3.4.12 Sviluppo di percorsi ciclo pedonali, sentieri e ippovie alla scala territoriale. **Strategia 3.7** - Azione 3.7.1 Salvaguardare ed implementare la biodiversità. Azione 3.7.2 Sviluppare la matrice ecosistemica valorizzando la centuriazione. Azione 3.7.4 Sviluppare e costruire la “green infrastructure” a livello urbano e territoriale. Azione 3.7.5 Migliorare la qualità delle acque di falda e quelle superficiali. Azione 3.7.10 valorizzazione e qualificazione dei parchi territoriali. Azione 3.7.11 Favorire l’espansione delle aree naturalistiche protette.

4. Vision e obiettivi del Piano

Le strategie individuate supportate dalle Azioni, richiamate precedentemente, concorrono al raggiungimento dei seguenti obiettivi dichiarati nella Vision: **1 - Parma città della biodiversità; 2 - Parma città policentrica e dei quartieri; 6 - Parma città dello sviluppo e delle opportunità.**

5. Obiettivi specifici del progetto

Il progetto mira a trasformare la cassa di espansione del torrente Parma in un’area multifunzionale che unisce la gestione idraulica alla promozione della biodiversità, avendo cura di evitare l’insediamento di specie fossorie. L’intervento prevede la creazione di un’Oasi verde e blu che favorisca l’equilibrio ecologico, aumenti la resilienza climatica e offra spazi di fruizione per la cittadinanza, escludendo dai percorsi le aree dell’invaso e comunque le aree non ritenute idonee dall’Ente competente.

- Incrementare la copertura arborea e arbustiva, al di fuori delle distanze di rispetto di cui all’art 96 RD 523/1904;
- Favorire la creazione di habitat per la fauna non fossoria locale e migratoria, al di fuori degli invasi e all’esterno, evitando le aree prospicienti argini e manufatti idraulici, in accordo con la competente Autorità idraulica;
- Realizzare percorsi didattici e ricreativi che valorizzino l’ecosistema locale, al di fuori delle Fasce A del PAI Po;

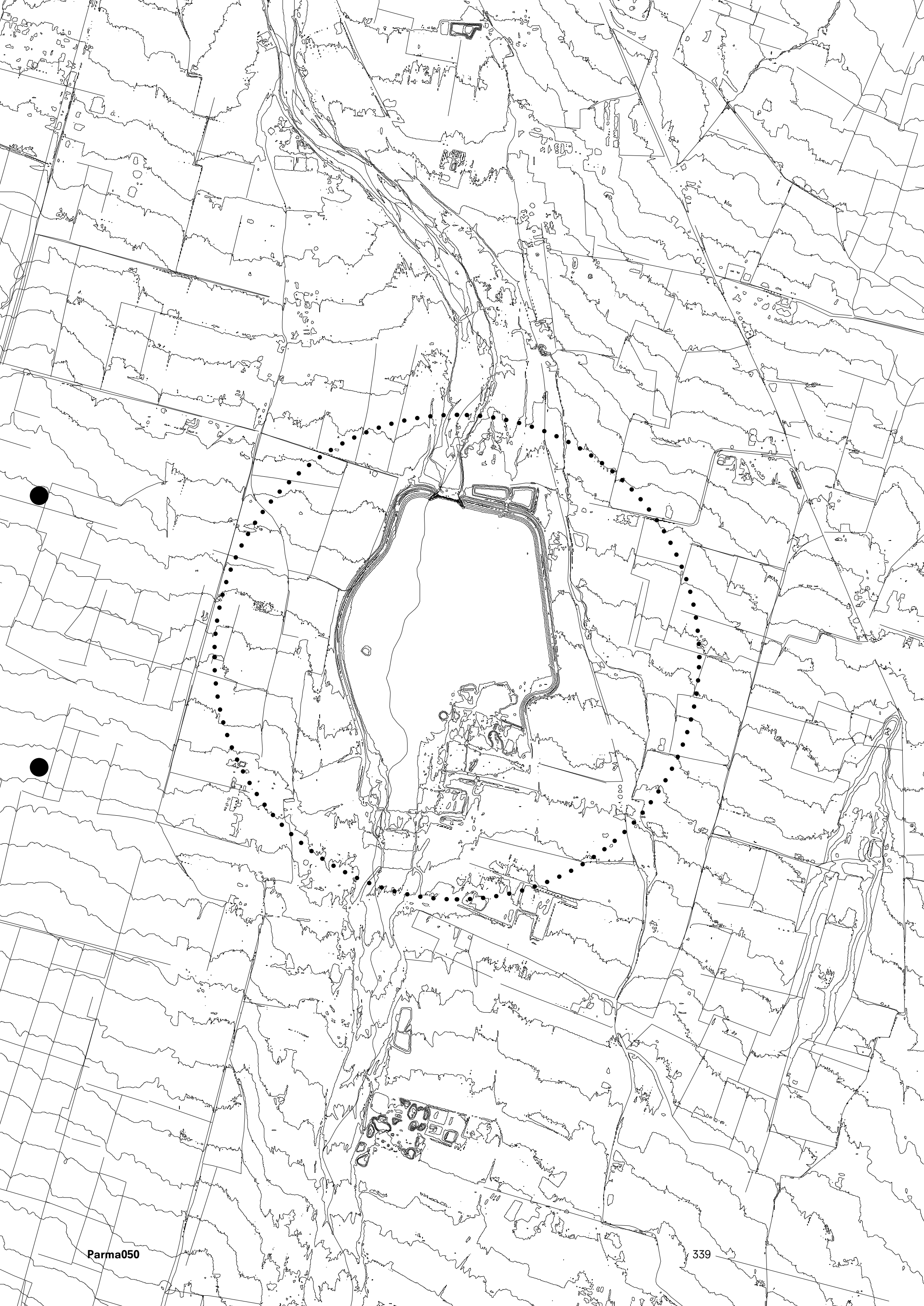
6. Interventi Previsti:

- Forestazione e Vegetazione Ripariale all’esterno della cassa e delle fasce di rispetto arginale di cui all’art. 96 del RD 523/1904;
- Messa a dimora di alberature autoctone (quercia, pioppo, ontano) all’esterno delle fasce di rispetto arginale di cui all’art. 96 del RD 523/1904;
- Aree Ricreative e Percorsi Naturalistici, al di fuori delle fasce A del PAI- Po;
- Individuazioni di sentieri con pannelli informativi sulla flora e fauna locali, al di fuori delle fasce A del PAI- Po;
- Spazi per l’osservazione della fauna e aree di sosta immerse nel verde, al di fuori delle fasce A del PAI- Po.

1. Aree agricole con zone naturali, la creazione di corridoi verdi che possono aumentare la biodiversità è un elemento fondativo del Piano PR050. La graduale demineralizzazione delle aree pavimentate in ambito urbano e l’introduzione di spazi verdi così come il potenziamento e l’efficientamento dell’apparato vegetativo svolgeranno un ruolo determinante per favorire la rigenerazione dell’ambiente abitato.

2. Il “fondo vincolato alla città pubblica” (FONDO), è uno dei principali strumenti di collaborazione del privato alla realizzazione e miglioramento della città pubblica e, con questa, anche della città privata. I valori economici e le modalità di contribuzione al FONDO
a) possono essere indicati dal Comune, in sede di manifestazione di interesse di cui all’art. 2.1.3, comma 7 delle DN;
b) possono essere stabiliti dal Comune attraverso specifico atto deliberativo;
c) sono precisamente individuati nell’ambito dell’AO o PAIP, ai sensi dell’art. 38 della LUR.

3. Monitoraggio e Manutenzione:
Programma di monitoraggio della biodiversità per valutare l’efficacia degli interventi;
Manutenzione periodica per garantire la salute delle nuove piantumazioni e la funzionalità idraulica.
Benefici Attesi:
Aumento della biodiversità locale con la creazione di nuovi habitat;
Miglioramento della qualità delle acque e del microclima locale.



PR050

“Parma Green Ring”

1. Descrizione

Il Piano PR050 individua i viali che racchiudono il centro storico di Parma come un ambito da trasformare in “Green Ring”. La ridefinizione della sezione a favore della mobilità pedonale e ciclabile favorisce la costruzione della città pubblica e trasforma un’infrastruttura in spazio pubblico integrando funzioni esistenti e nuove.

2. Criteri rigenerativi: tipologia di intervento

Il Green Ring è un progetto ideato per trasformare lo spazio autocentrico in uno spazio per una nuova vocazione pubblica. Con una lunghezza di 6 km si sviluppa lungo l’area delle ex mura; oggi i viali sono la principale circonvallazione attorno alla città storica di Parma. Il Green Ring è uno dei più importanti progetti strategici di trasformazione complessiva, da infrastruttura a spazio pubblico, che il Piano PR050 propone nella storia contemporanea di Parma. Il programma si basa sul concetto del movimento con mezzi di trasporto pubblico, prevedendo la riqualificazione e il rinnovamento delle strade per fornire un ambiente più pedonale e ciclabile. Considerando le sezioni attuali, il Green Ring richiede la stesura di un masterplan con risposte e soluzioni innovative in termini qualitativi e quantitativi e una serie di condizioni specifiche tra cui il diritto di passaggio, il potenziale del “design” del paesaggio stradale, l’attitudine ad ospitare un sistema di trasporto pubblico di superficie rapido e di “alta qualità” e la configurazione spaziale degli incroci con le strade laterali. I punti salienti del progetto si possono riassumere nel seguente modo:

1. Un’infrastruttura di 6 km che sarà trasformata in un nuovo “standard” di qualità urbana;
2. Approccio completo di progettazione stradale per un cambio di paradigma nella mobilità urbana a Parma;
3. Ridistribuzione dello spazio per un uso equo da parte di tutti gli utenti;
4. Possibilità di associare nuove funzioni degli edifici che affacciano sul Green Ring.

Il “RIMAGREEN” Rlgenerazione MArgini GREEN Ring, come evidenziato nella scheda dedicata (ST.AS.4.4.A1), definisce le possibilità trasformatrici dei margini urbanizzati lungo il percorso di 6 Km (o green ring). Gli interventi possono contribuire alla realizzazione del “Green Ring” in modo diretto o attraverso il “FONDO” (Fondo vincolato alla città pubblica). Le aree per interventi di trasformazione strategica della città (indicate negli schemi di assetto strategico strutturale delle Trasformazioni”) sono deputate a sostenere il “Fondo vincolato alla città pubblica”, creato dall’Amministrazione Comunale quale strumento in cui fare confluire l’apporto economico degli operatori che propongono interventi complessi per realizzare le DO.TE. (DOTazioni Territoriali).

3. Disposizioni specifiche e Azioni

Tra le principali strategie urbane riferite al progetto strategico “Parma Green Ring”, inserito nell’ambito dello sviluppo infrastrutture e città pubblica, rientrano: la riqualificazione degli spazi pubblici; la mitigazione del fenomeno dell’isola di calore; l’avvio di processi di decarbonizzazione; il potenziamento della mobilità sostenibile, attraverso l’incremento dell’uso del trasporto pubblico e la realizzazione di corsie dedicate alla mobilità ciclabile; l’integrazione di elementi vegetazionali con funzione mitigativa all’interno della sezione stradale; lo sviluppo del modello di città di prossimità. In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di sostenibilità indicate nella “Strategia” declinata dai 7 scenari e le relative “Azioni”, qui richiamate:

Strategia 3.1 - Azione 3.1.1 Favorire la proliferazione di infrastrutture “smart mobility” con scambio mezzo, soprattutto nei parcheggi pubblici. Azione 3.1.4 Nuove linee strutturali TPL. Azione 3.1.5 Valorizzazione del sistema dei viali, delle consolari e delle radiali. Azioni 3.1.7 e 3.1.8 Favorire la proliferazione di zone 30 e zone 20, e favorire opere di mitigazione ambientale per ridurre l’impatto di infrastrutture stradali molto frequentate, riabilitando gli spazi interclusi. Azione 3.1.10 Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e territoriale, favorendo corsie dedicate. Azione 3.1.11 “Favorire la ridefinizione dello spazio carrabile a favore della ciclo-pedonalità e congiuntamente aumentarne la sicurezza e l’accessibilità universale”. Azione 3.1.12 Incentivare il trasporto pubblico e privato elettrico, dotando parcheggi con servizi di ricarica e cambio mezzo e modalità. **Strategia 3.3** - Azione 3.3.1 Desigillazione, deimpermeabilizzazione, demineralizzazione dei suoli permeabili e antropizzati. Azione 3.3.2 Favorire processi di regolazione e mitigazione dell’effetto “isola di calore”. **Strategia 3.6** - Azione 3.6.1 Sviluppare e definire il ruolo delle nuove porte di accesso alla città. **Strategia 3.7** - Azione 3.7.1 Salvaguardare ed implementare la biodiversità. Azione 3.7.3 Potenziare l’infrastruttura verde urbana. Azione 3.7.4 Sviluppare e costruire la “green infrastructure” a livello urbano e territoriale. Azione 3.7.8 Sviluppare in ambito urbano una nuova infrastruttura ecologicamente attiva.

4. Vision e gli obiettivi del Piano

Le strategie individuate supportate dalle Azioni, richiamate precedentemente, concorrono al raggiungimento dei seguenti obiettivi dichiarati nella Vision: **1 - Parma città della biodiversità; 2 - Parma città policentrica e dei quartieri; 3 - Parma città della mobilità condivisa e sostenibile; 5 - Parma città della qualità dell’abitare e cura delle persone.**

Obiettivi specifici

La creazione di un Green Ring attorno al centro storico di Parma mira a:

- Ridurre l’impronta carbonica della città;
- Promuovere una mobilità sostenibile;
- Incrementare le aree verdi e migliorare la qualità della vita urbana;
- Riorganizzare la viabilità per dare priorità a pedoni e ciclisti;
- Rafforzare il trasporto pubblico e diminuire l’uso dell’auto privata.

La trasformazione dei viali di Parma in un Green Ring rappresenta un’opportunità unica per ripensare la città in chiave sostenibile. Attraverso interventi mirati e una forte partecipazione cittadina, il progetto contribuirà a ridurre l’impatto ambientale, favorire la mobilità dolce e migliorare la qualità degli spazi pubblici.

1. Ripensamento della Viabilità
Pedonalizzazione e Piste Ciclabili: progressiva chiusura al traffico veicolare privato nei viali più prossimi al centro storico. Creazione di piste ciclabili lungo tutto l’anello con collegamenti diretti ai quartieri limitrofi.
Viabilità a Senso Unico: istituzione di sensi unici alternati per ridurre il traffico e facilitare la convivenza tra ciclisti e automobilisti.
Zone a Traffico Limitato (ZTL): espansione delle ZTL ai viali principali, limitando l’accesso solo al TPL, ai residenti e ai mezzi di emergenza.

2. Parcheggi e Mobilità
Parcheggi Intermodali: realizzazione di parcheggi di scambio fuori dal Green Ring, collegati con mezzi pubblici ecologici (bus elettrici e tram leggeri).
Riduzione del Parcheggio su Strada: eliminazione progressiva dei parcheggi su strada lungo i viali e creazione di parcheggi sotterranei e/o sopraelevati.
Micro-Mobilità: implementazione di sistemi di bike-sharing e monopattini elettrici con stazioni lungo il Green Ring.

3. Aree Verdi e Spazi Pubblici
Desigillazione di Aree: rimozione dell’asfalto e creazione di parchi lineari, aree gioco e spazi pubblici multifunzionali lungo i viali.
Sistema di Alberature: piantumazione di alberi ad alto fusto lungo i viali per aumentare l’ombreggiatura, ridurre l’isola di calore urbano e migliorare la qualità dell’aria.
Aree di Socialità: realizzazione di piazze pedonali, aree per mercati settimanali e spazi per eventi culturali.

4. Trasporto Pubblico
Navette Elettriche: introduzione di linee di navette elettriche che circolano lungo il Green Ring con fermate frequenti.
Tram Circolare: studio di fattibilità per la reintroduzione di un tram circolare che segue il percorso dei viali.

5. Aree di Intervento Prioritario
Viale Toschi e Viale Fratti: desigillazione parziale per la creazione di un parco lineare.
Viale Mentana: Riduzione del traffico automobilistico e realizzazione di una pista ciclabile protetta.
Viale Maria Luigia: Aggiunta di alberature e riqualificazione dello spazio pubblico.

6. Calcolo delle Superfici Permeabili Verdi e Desigillate
Superficie Desigillata: circa 30.000 m² lungo i viali principali, con un incremento del 25% della permeabilità.
Aree Verdi: creazione di 15.000 m² di nuove aree verdi e piantumazione di oltre 500 alberi.
Aree di Socialità e Spazi Multifunzionali: 10.000 m² destinati a piazze pedonali e aree per attività comunitarie.

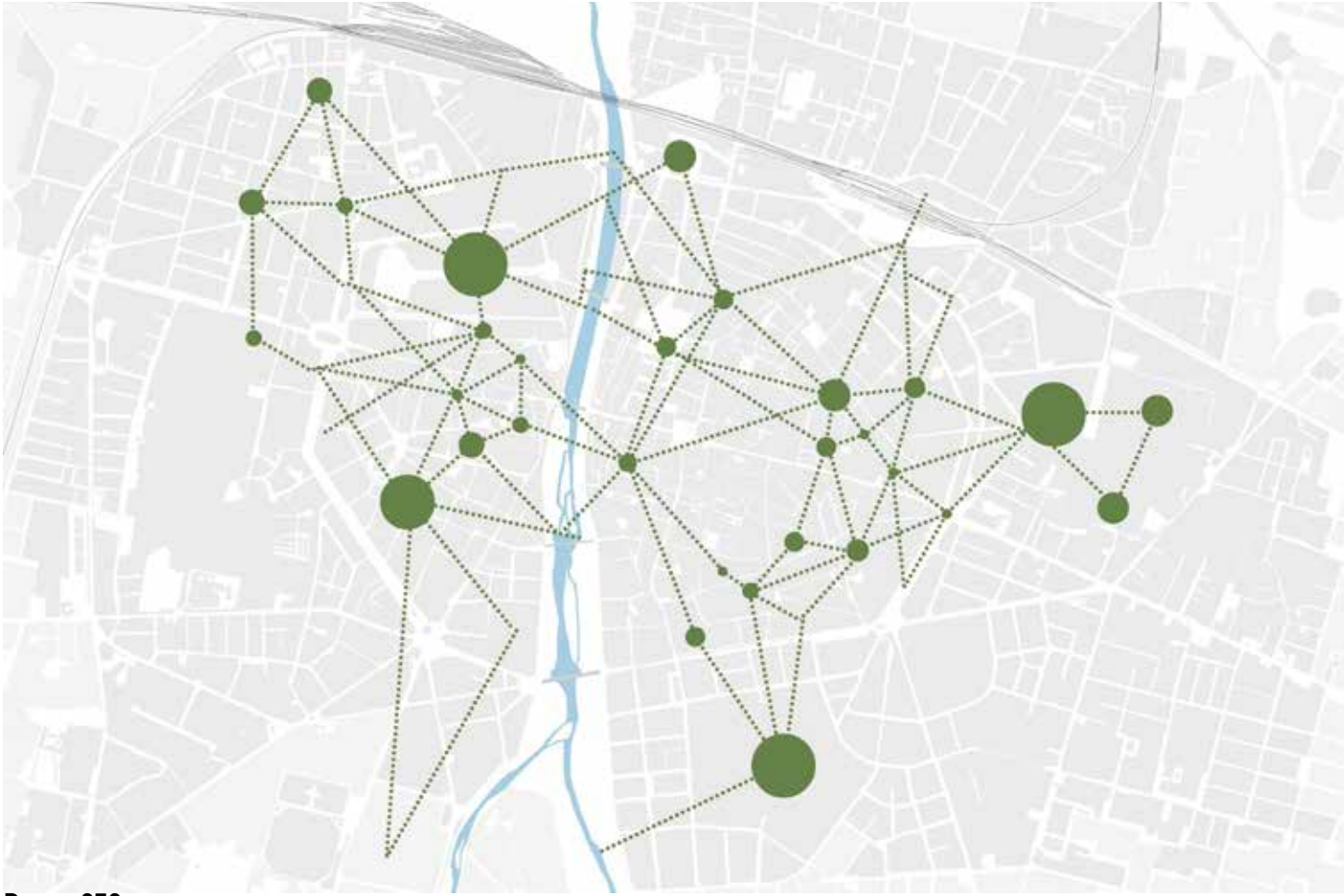
7. Effetti Previsti sull’Impronta Carbonica
Riduzione del Traffico: si prevede una diminuzione del traffico automobilistico fino al 30%, con conseguente calo delle emissioni di CO2.
Incremento della Copertura Verde: l’aumento delle aree verdi può contribuire a ridurre fino al 20% l’isola di calore urbano.
Miglioramento della Qualità dell’Aria: l’incremento dell’uso di trasporti pubblici e biciclette ridurrà le emissioni nocive, migliorando la salute dei cittadini.
Ritenzione Idrica: Le aree desigillate contribuiranno a migliorare il drenaggio urbano, riducendo il rischio di allagamenti e aumentando la biodiversità.



**Proposta progettuale:
Parco Lineare "Green Ring"**



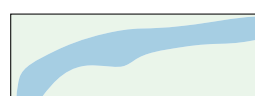
L'ampia sezione stradale permette il riassetto degli spazi e delle sezioni stradali al fine di garantire una rifunzionalizzazione del ring in chiave ambientale. Si propone la riduzione delle sezioni destinate al traffico veicolare a favore di nuovi spazi per la mobilità alternativa nonché per lo svago e il tempo libero. La conversione di alcuni sedimi stradali permetterà un utilizzo differente dei materiali, promuovendo forme di de-impermealizzazione del suolo con pratiche di de-paving. L'occasione permetterà il riassetto anche delle aree di sosta per i residenti promuovendo la qualità scenografica del contesto urbano.



**Il network e il sistema "molecolare" dei luoghi
"verdi"**



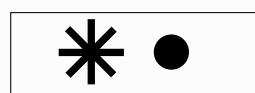
Tessuti storici di elevato pregio ambientale-architettonico ed urbanistico. Ambiti dove concentrare le politiche di rinnovo del patrimonio edilizio privo di valore in coerenza con l'ambiente storico e la morfologia del tessuto.



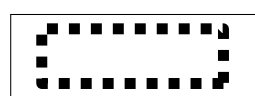
Ambito del Torrente Parma.
Stabilizzare e rinnovare il rapporto tra città e spazi acquei e ripariali.



Parchi urbani e aree con elevate presenze vegetali



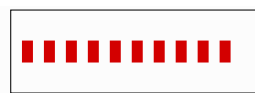
Poli di interscambio e di accesso alla città storica. Spazi aperti dove concentrare interventi per l'intermodalità e favorire l'accesso alla città storica.



Ambiti di progetto coordinato degli spazi di relazione e delle funzioni.
Favorire l'aggregazione di funzioni terziarie e del commercio.



Rinforzo delle connessioni tra gli ambiti. Riduzione degli ostacoli all'isolamento e rinnovo del rapporto interno allo spazio e con l'intorno. Favorire le attività che alimentano il sistema.



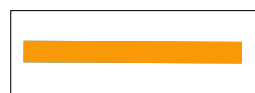
Principali cortine edilizie di pregio. Favorire la conservazione degli elementi di pregio e la eliminazione degli elementi di degrado, promuovendo gli aspetti percettivi.



Sistema del verde pubblico/privato da configurare ad integrazione della rete ecologica in ambito urbano.



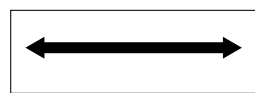
Luoghi di relazione con l'acqua.



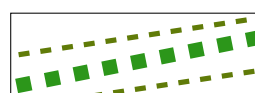
Corridoio multimodale di connessione Nord-Sud.



Fronti con funzioni relazionate allo spazio pubblico. Ambiti lineari dove favorire il recupero del patrimonio edilizio e della funzione "pubblica" degli elementi architettonici, le relazioni con lo spazio pubblico e la concentrazione di attività commerciali.



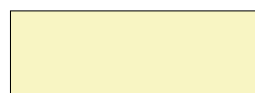
Connessioni sovralocali



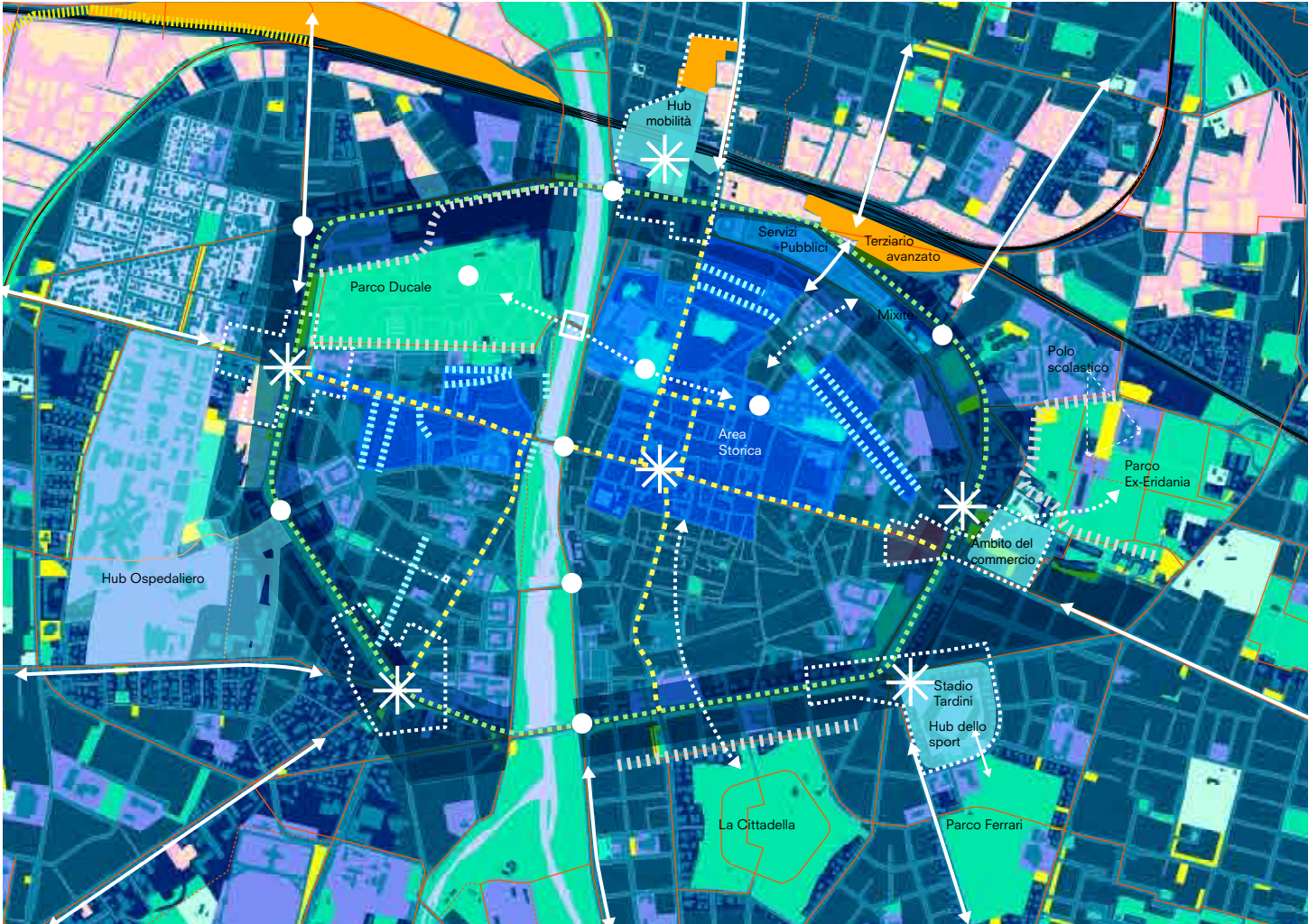
Green belt



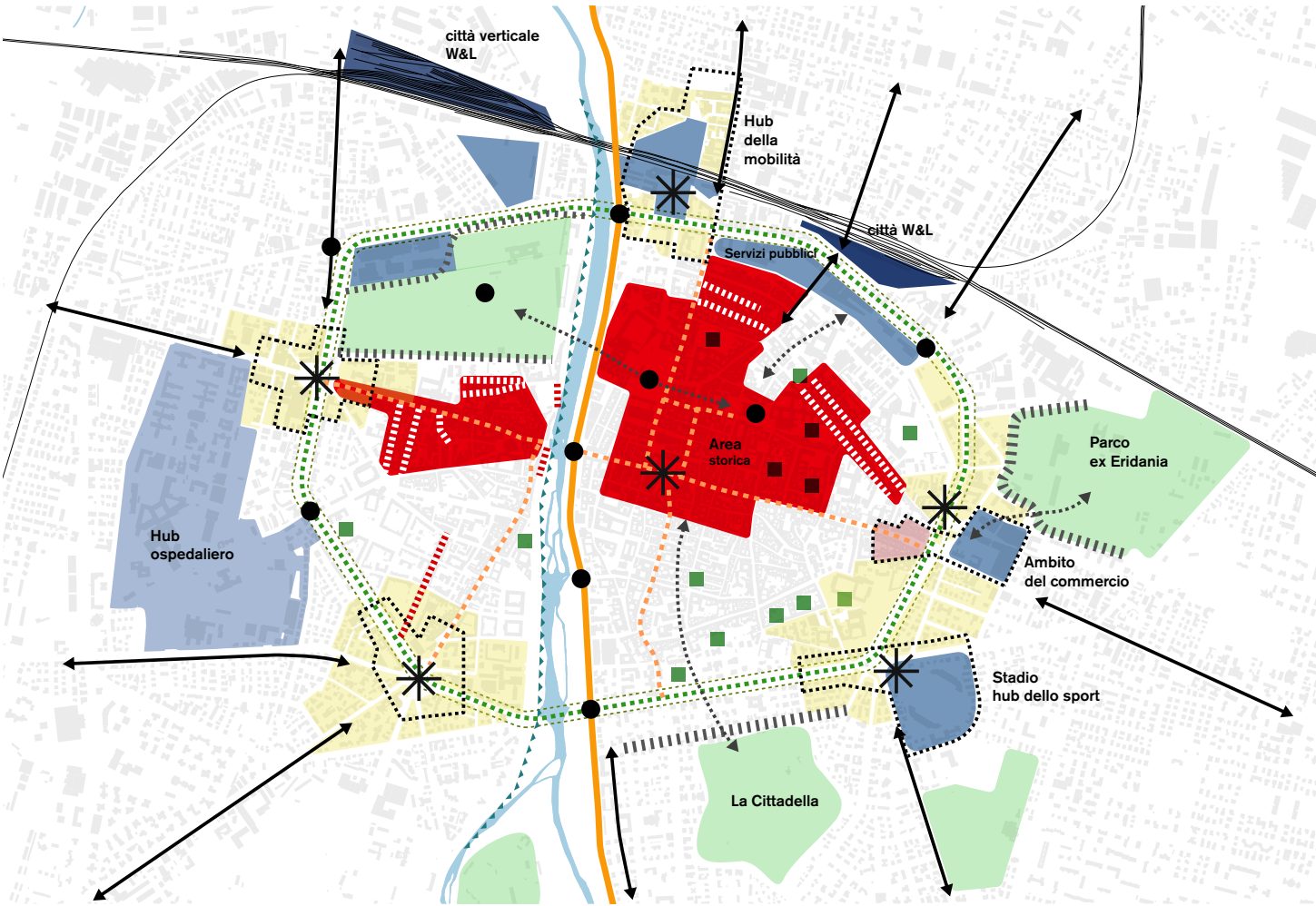
Luoghi di ricucitura urbana



Luoghi privilegiati dalla rigenerazione



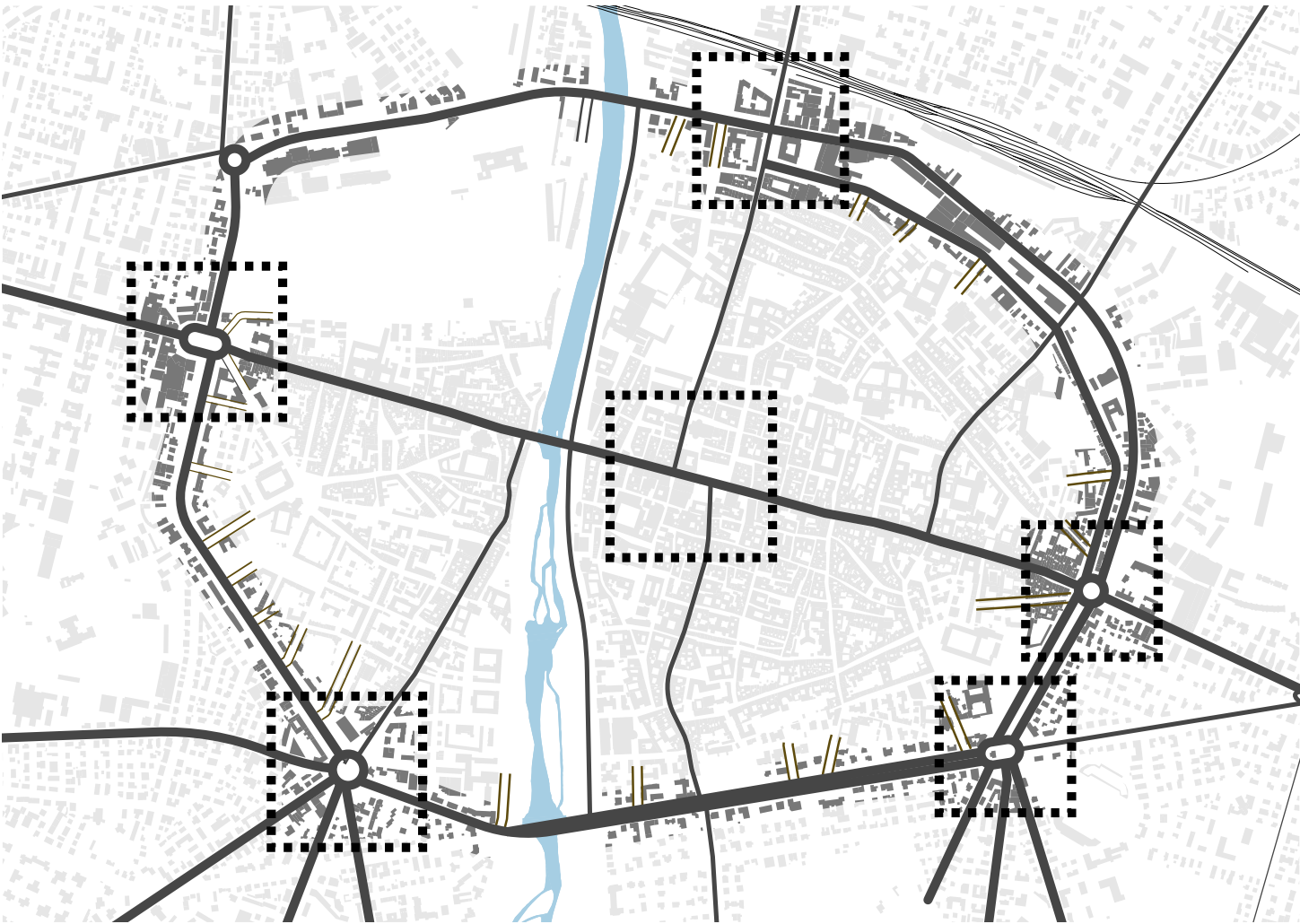
La città storica e le relazioni strategiche al di fuori dei essa

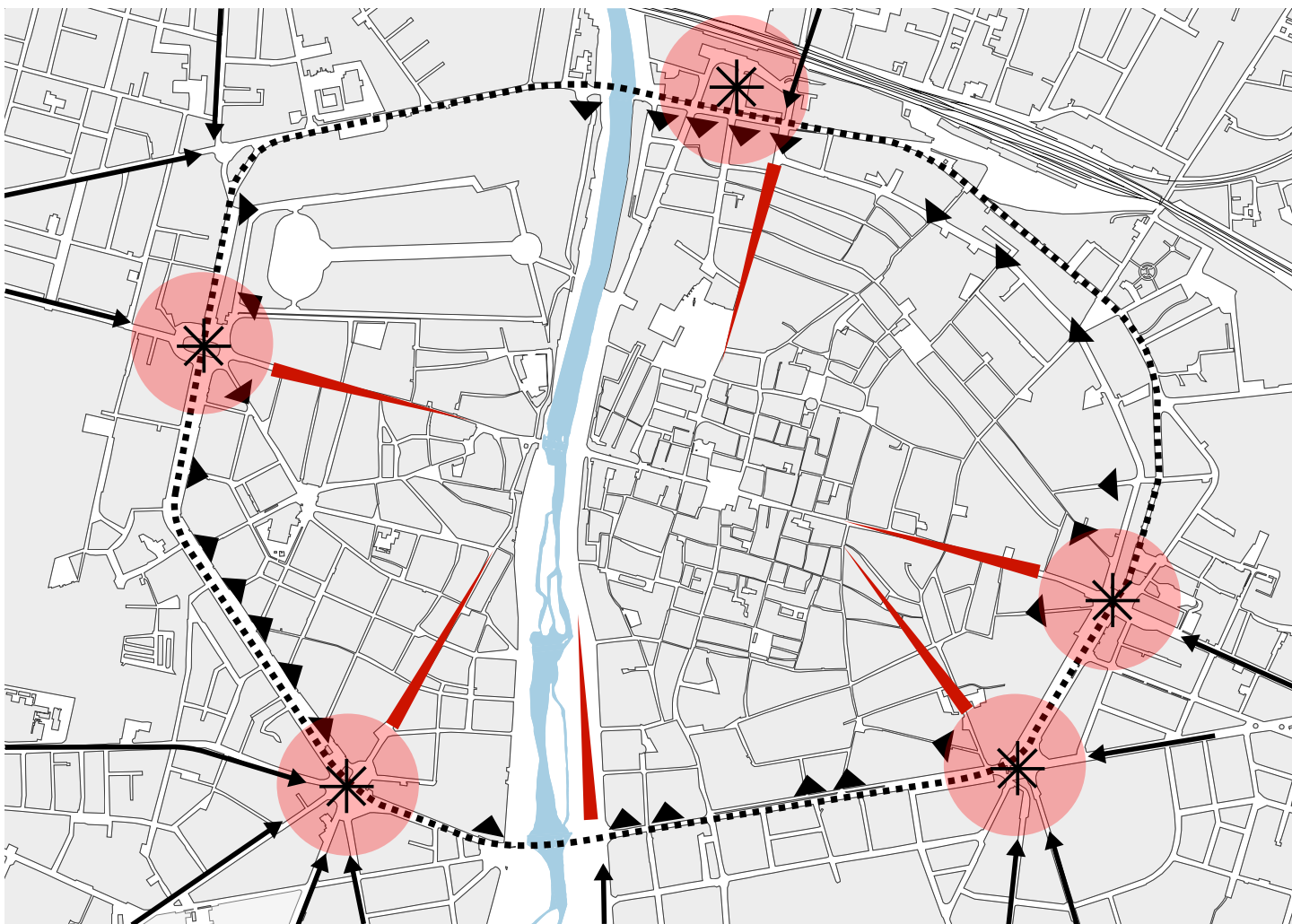


Gli elementi urbani strategici all'interno e all'esterno del "Gree Ring"

**SISTEMA DEGLI ACCESSI
ALLA CITTÀ STORICA**

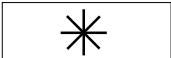
La conformazione urbanistica della città di Parma, e lo sviluppo delle epoche più recenti hanno di fatto trasformato l'ambito delle mura rinascimentali creando l'anello stradale che oggi abbraccia la città storica. L'assetto viario e delle relazioni sovralocali si è mantenuto e rafforzato creando una serie di nodi tra l'anello e le vie di comunicazione di maggiore interesse. Gli accessi alla città storica sono stati in ogni caso mantenuti, creando una sorta di "porosità" tra il dentro e il fuori le mura. In questi nodi la porosità risulta maggiore. Grazie al PUG 2050 si presenta l'occasione di revisionare l'assetto urbanistico dei nodi, rendendoli di fatto delle piattaforme di interscambio modale oltre a garantire una certa polarità dei singoli nodi. Il "Green Ring", attraverso il potenziamento del TPL e la riduzione progressiva del carico veicolare privato, potrà trasformare molte aree oggi dedicate alla "macchina" in nuovi spazi pubblici verdi e di attraversamento ciclo-pedonale. I 6 Km di anello circolare intorno alla città storica diventeranno una infrastruttura di supporto alla vita pubblica della città.





La conformazione urbana della città fa emergere la possibilità di trasformare i viali in uno spazio "Green Ring" di nuovo tipo. Emerge, infatti, la necessità di creare un asse strutturale intersecato alla via Emilia e di collegamento con la stazione ferroviaria e dei bus. La capacità di attraversamento agisce non solo da un punto di vista della mobilità ma anche rispetto ad uno sviluppo funzionale e percettivo della qualità urbana lungo i margini (RIMAGREEN) che nei nodi.

L'asse N-S (Parma Eco District - Campus e il segmento all'interno del Green Ring) svolge quindi una funzione di interscambio tra sistemi funzionali, ambientali (ecosistemici) e pubblici. Usi degli spazi e riconversione (funzione sociale) nonché scena urbana/percettiva.

-  Ambiti di elevata concentrazione di funzioni
-  Assi stradali e della mobilità esterna alla Città Storica
-  Nodi principali di interscambio modale
-  Accessi minori alla città storica
-  Asse circolare di mobilità
-  Principali assi di inserimento alla città storica

SISTEMA AMBIENTALE NELLA CITTÀ STO-
RICA

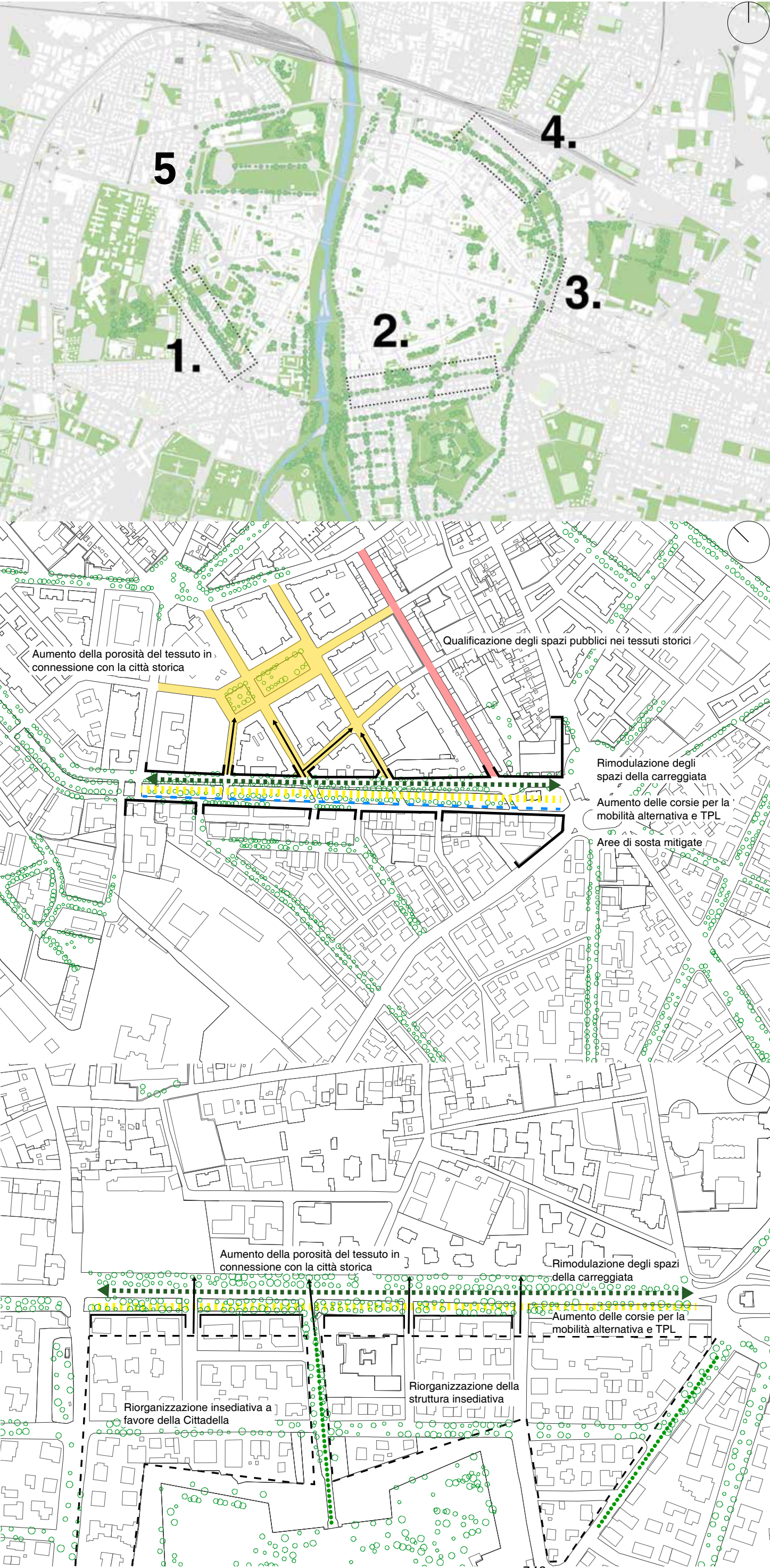
Il rapporto tra città e componente “green” si rafforza attraverso la definizione degli ambiti prossimi alle aree verdi e ai fronti prospicienti i corsi d’acqua. Le macro-azioni mirano al ripristino della continuità ecologica all’interno e all’esterno della città storica, oltre alla creazione di un sistema di aree verdi pubbliche e giardini privati. Punto cruciale per questa tematica riguarda la preservazione della vege-
tazione monumentale quale componente del paesaggio urbano.
La componente “verde” si struttura in differenti elementi: i grandi parchi e il torrente Parma, i quartieri e i giardini privati ed infine gli elementi di composizione dell’arredo urbano come aiuole e isole spartitraffico. Da questi ne discernono tre tipologie di funzioni del “verde”:
La funzione naturale-ecosistemica è garantita dalla presenza di grandi corridoi ecologici, naturali e antropici, nonchè dalla presenza di stepping stone all’interno del tessuto compat-
to; la funzione sociale è data dalla presenza di ampi spazi e corridoi a favore dello sport e del tempo libero ed infine la funzione dell’arredo urbano come elemento qualificante della scena urbana.

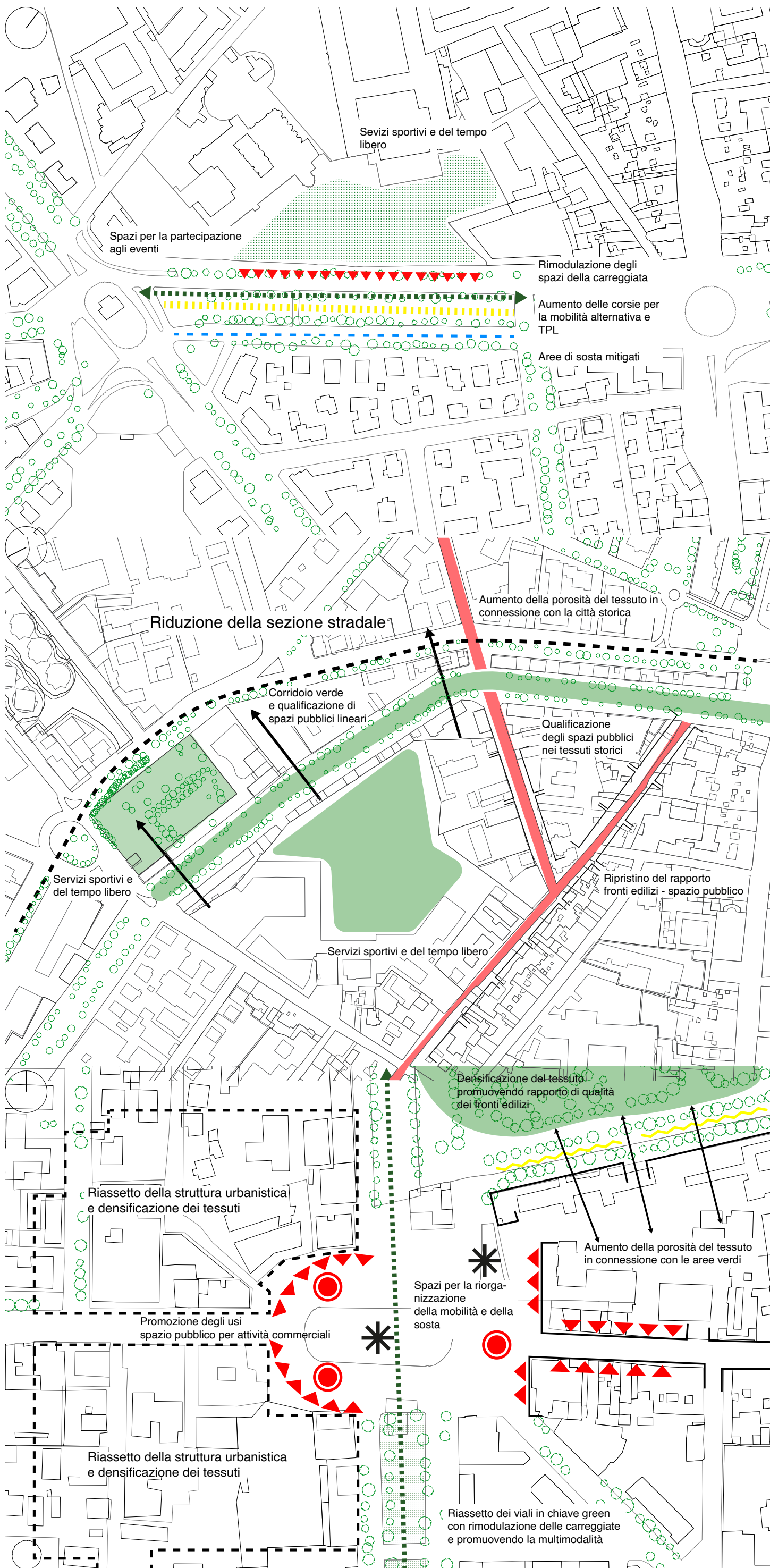
1. Proposta progettuale: Parco Lineare

L’ampia sezione stradale permette il riassetto degli spazi e delle sezioni stradali al fine di garantire una rifunzionalizzazione del ring in chiave ambientale. Si propone la riduzione delle sezioni destinate al traffico veicolare a favore di nuovi spazi per la mobilità alternativa nonchè per lo sport e il tempo libero. La conversione di alcuni sedimi stradali permetterà un utilizzo differente dei materiali, promuovendo forme di de-impermealizzazione del suolo con pratiche di devamping. L’occasione permetterà il riassetto anche delle aree di sosta per i residenti promuovendo la qualità della scena urbana.

2. Proposta progettuale: Parco Lineare

Scomposizione del viale al fine di permettere una maggiore permeabilità tra città storica e città contemporanea.
Promozione dell’uso degli spazi relazionandoli con le attività e le funzioni già presenti
Diminuzione della carreggiata al fine di favorire corsie per mobilità alternativa (bike, monopattini, ...), TPL e mobilità dolce.





Parma050

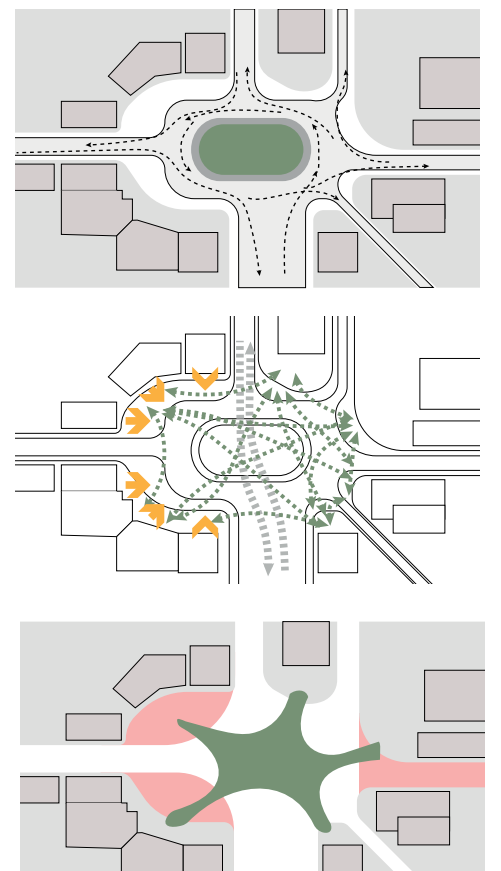
3 Proposta progettuale: Parco Lineare

Scomposizione del viale al fine di permettere una maggiore permeabilità tra città storica e città contemporanea.
Promozione qualitativa delle connessioni tra Cittadella e città storica.
Riappropriazione urbana del parco della Cittadella, aumentando la porosità della città consolidata.
Diminuzione della carreggiata al fine di favorire corsie per mobilità alternativa (bike, monopattini, pattini, ...), TPL e mobilità dolce.

4 Proposta progettuale: Parco Lineare

Riduzione delle sezioni stradali per la mobilità privata
Creazione del "Corridoio Verde" su uno dei due viali paralleli
Promozione di rapporti tra funzioni presenti e il Corridoio Verde
Aumento delle relazioni tra boghi storici e città contemporanea
Promozione delle attività al piano terra con funzioni relazionate con lo spazio pubblico

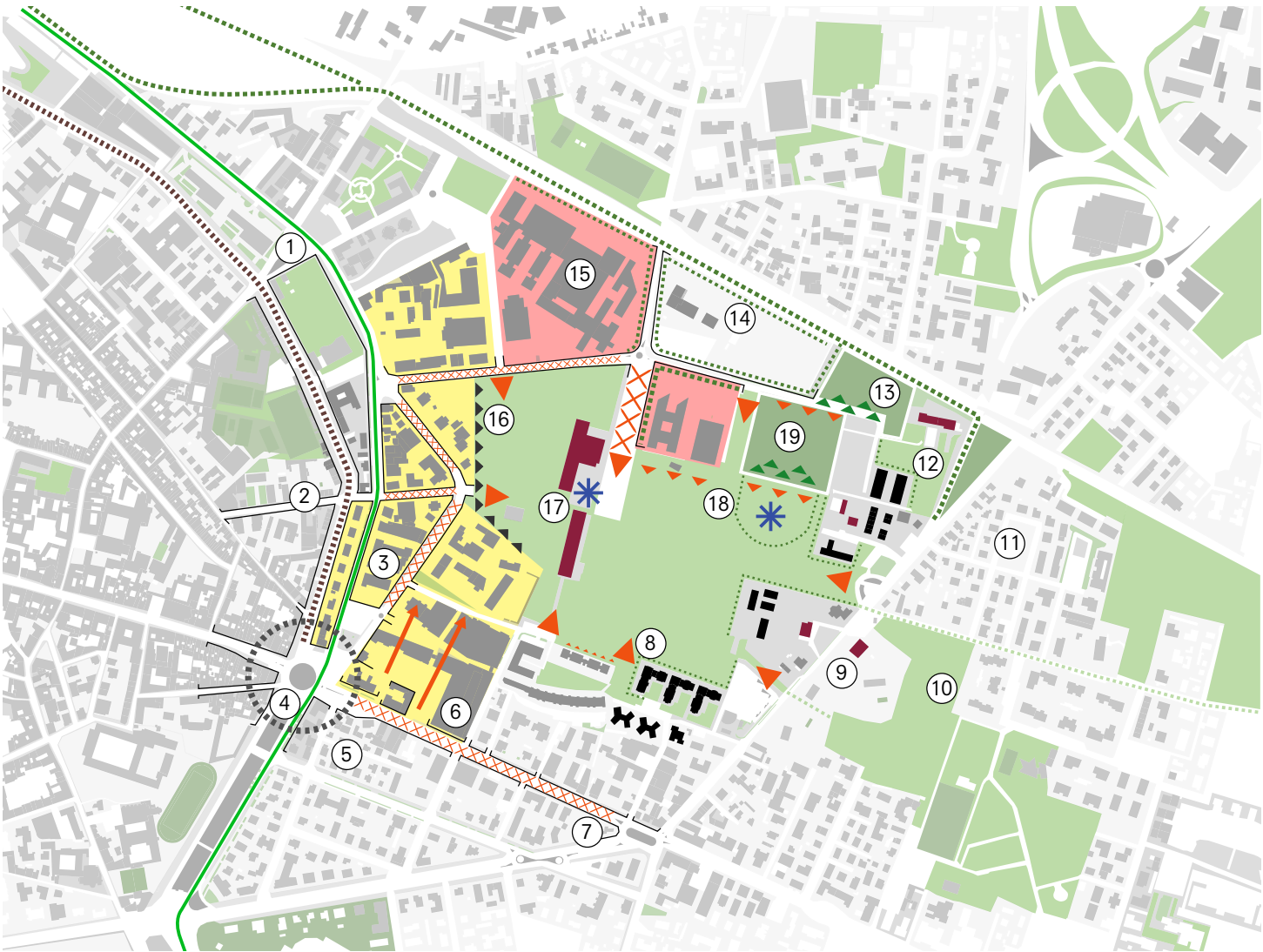
5 Proposta progettuale: i nodi

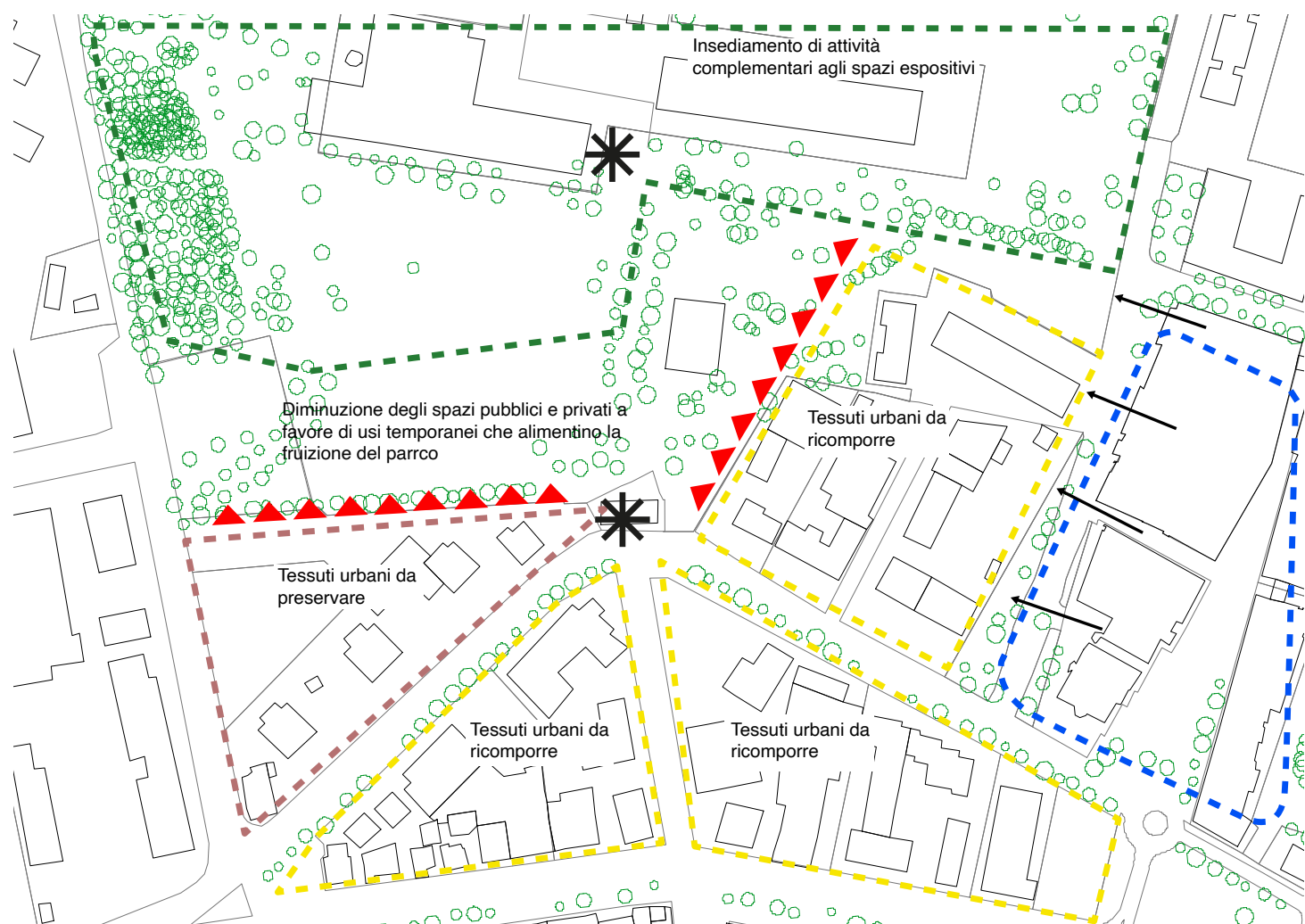


347

Legenda

- 1. Green Ring
- 2. Qualificazione degli assi urbani con ridisegno degli spazi a terra attraverso funzioni in rapporto con lo spazio antistante
- 3. Riordino dei tessuti urbani
- 4. Nodo delle funzioni commerciali e accessi alla città storica
- 5. Attrattori del commercio e del tempo libero
- 6. Aumento della porosità del sistema commerciale e delle connessioni
- 7. Assi urbani della qualità con riconfigurazione delle funzioni e del rapporto a terra
- 8. Mitigazione degli elementi architettonici ed edilizi incoerenti
- 9. Elementi di pregio architettonico e paesaggistico da valorizzare
- 10. Rete ecologica da rafforzare
- 11. Barriere di mitigazione degli elementi detrattori della qualità paesaggistica
- 12. Pertinenze degli edifici di pregio da qualificare e reinserire nel contesto
- 13. Ambito dell'agricoltura urbana
- 14. Elementi detrattori di qualità paesaggistica e urbana
- 15. Spazi dell'istruzione; riconfigurazione degli elementi
- 16. Progressione controllata della città; ambito delle attività temporanee
- 17. Integrazione delle attività con funzioni
- 18. Giardino sensoriale
- 19. Orti urbani da riqualificare





- Mitigazione degli elementi detrattori di qualità paesaggistica
- Mitigazione dei fronti edilizi
- Riqualificazione degli orti urbani
- Spazi attrezzati con funzioni di servizio e di supporto agli orti come la vendita di sementi, coltivazioni specifiche, vendita dei prodotti, formazione ecc..
- Estensione dell'area per la creazione di giardini "sensoriali"
- RiQualificazione delle pertinenze delle emergenze storiche



Fotopiano dell'ambito di riferimento (Parco ex-Eridania)

PR050

“Parco Verde-Blu”: il Torrente Parma come corridoio ecologico e di biodiversità

1. Descrizione

Il Parma è un torrente attraente per la bellezza paesaggistica e la “naturalità stupefacente”¹ delle sue rive, oltre che per il suo deflusso variabile, la temporalità e alternanza occasionale tra acque e suolo nel suo alveo. Chi non vorrebbe vivere vicino al torrente Parma, beneficiando della natura e dei suoi servizi ecosistemici nel mezzo del centro storico? Come beneficiare di questo ambiente naturale, consapevoli della fragilità della natura e del dovere di conservarla? Creare un nuovo fronte programmato e pubblico che possa interpretare le reali esigenze legate alla sicurezza e le possibilità di usufruire dell’affaccio verso questo ambito fluviale, darebbe più importanza al torrente Parma nella città pur nella consapevolezza che il torrente Parma è anche corridoio ecologico, cioè luogo di connessione di elementi naturalistici ed ecologici di particolare rilevanza a livello territoriale. Trasformare i viali che si affacciano sul torrente Parma, facenti parte del “Green Ring”, in uno spazio pubblico di qualità e in sicurezza introdurrebbe una nuova scala di valori in città, tenendo conto anche delle opportunità e dei possibili effetti positivi di interventi condotti in modo compatibile con la struttura naturale del paesaggio e dell’ecosistema. Il progetto favorisce l’insediamento sui viali del “Lungo Parma” di possibili piccole attività di ristoro, playgrounds e spazi per la sosta e lo svago. Ripensare l’affaccio verso il Torrente Parma sembra così ovvio (ma non lo è). Nello spirito dei tempi, il progetto dovrà essere in grado di articolare le richieste e le aspettative (talvolta contraddittorie), e allo stesso tempo riuscire a contemperare i molteplici vincoli normativi e naturalistici. Le “vie d’acqua” di Parma sono caratteristiche essenziali del paesaggio ed elementi della rete ecologica territoriale: ma come renderli “presenze” integrate? La città, per troppo tempo, ha voltato le spalle alle vie d’acqua, diffidando dei loro capricci, e quando finalmente si è avvicinata di nuovo, è stato per alimentare i processi industriali. I corsi d’acqua sono stati essenziali per l’economia tradizionale, per i trasporti, il commercio. Sono stati necessari grandi sforzi per addomesticare il torrente (l’alluvione del 2014 ha fatto notare come la città sia vulnerabile)². Il PUG PR050 propone un nuovo rapporto con l’acqua favorendo, con percorsi fruibili, la valorizzazione delle rive. Questo progetto strategico è la premessa per ripensare un nuovo (e rigenerante) rapporto con l’acqua, che sia comunque compatibile con la conservazione e il miglioramento delle caratteristiche ecologiche e ambientali direttamente connesse all’ambito fluviale, oltre che con i vincoli di tipo idraulico.

2. Criteri rigenerativi: tipologia di intervento

Il progetto strategico propone di re-immaginare il torrente come un dominio pubblico sperimentale, dove caratterizzare l’identità della città futura. Il progetto per il segmento indicato (con la possibilità di estenderlo nel tempo in modo progressivo ad altri tratti al di fuori del Green Ring) non viene definito da un programma specifico, ma dalla possibilità che offre in termini di “incontri” tra persone, tra persone e animali, piante, minerali e da nuove opportunità di scoperta, azione e avventura. Il progetto è un manifesto per dare forma a un nuovo tipo di spazio pubblico, dove il tempo libero diventa, letteralmente, rigenerazione: un luogo in cui possono emergere nuove ritualità civiche, lungo nuovi modi di essere cittadini, un luogo dove le persone non sono più viste come utenti, ma come studenti, esploratori, ricercatori, ecc. Inoltre l’obiettivo di non trascurare il riconosciuto valore ecologico del corso d’acqua interessato è questione prioritaria, volendo comunque perseguire la salvaguardia della biodiversità vegetale e animale e il mantenimento e miglioramento delle condizioni di connettività degli elementi della rete ecologica. Lo sviluppo dell’area definita dalle rive del torrente deve infatti assumere come cifra caratterizzante la resilienza ecologico-ambientale; livelli elevati di connettività ecologica all’interno di un paesaggio urbano consentono infatti agli animali di muoversi tra risorse frammentate e agevolano la dispersione post-riproduttiva, mantenendo nel lungo periodo il flusso genico e la vitalità della popolazione animale e vegetale. Il segmento di torrente considerato interseca un importante collegamento pedonale tra la Pilotta e il Parco Ducale. Vi sono in totale cinque ponti che collegano l’“Oltretorrente” con la parte più antica di Parma. Oltre alla Pilotta molti sono i luoghi di interesse posizionati lungo i waterfront di entrambe le rive. In contesto urbano, i corsi d’acqua hanno un valore importante per lo svago di prossimità della popolazione. La pianificazione deve concentrarsi prioritariamente sul valore ecosistemico e paesaggistico del corso d’acqua quale infrastruttura “verde e blu”, integrandolo, ove possibile, con il valore educativo e con quello ricreativo. Tutti gli interventi da realizzare nel tratto urbano del torrente, compresi quelli per la fruizione, dovranno essere pianificati nel rispetto della sicurezza idraulica e dando priorità al valore ecologico del corso d’acqua in una logica tesa alla salvaguardia della biodiversità vegetale e animale nonché al mantenimento e miglioramento delle condizioni di connettività degli elementi della rete ecologica. Nel caso specifico l’obiettivo è raggiungibile attraverso interventi progettati e realizzati in modo da non ridurre la funzione di corridoio ecologico del torrente e delle sue sponde. L’obiettivo è quindi quello di proporre, attraverso l’attivazione dei previsti processi di consultazione della cittadinanza e di convocazione degli enti interessati, una nuova “Area di riequilibrio Ecologico” che dovrà essere compatibile con le esigenze di sicurezza idraulica, di salvaguardia della biodiversità animale e vegetale e di salvaguardia del valore paesaggistico dell’ambito territoriale interessato.

3. Disposizioni urbanistiche e Azioni

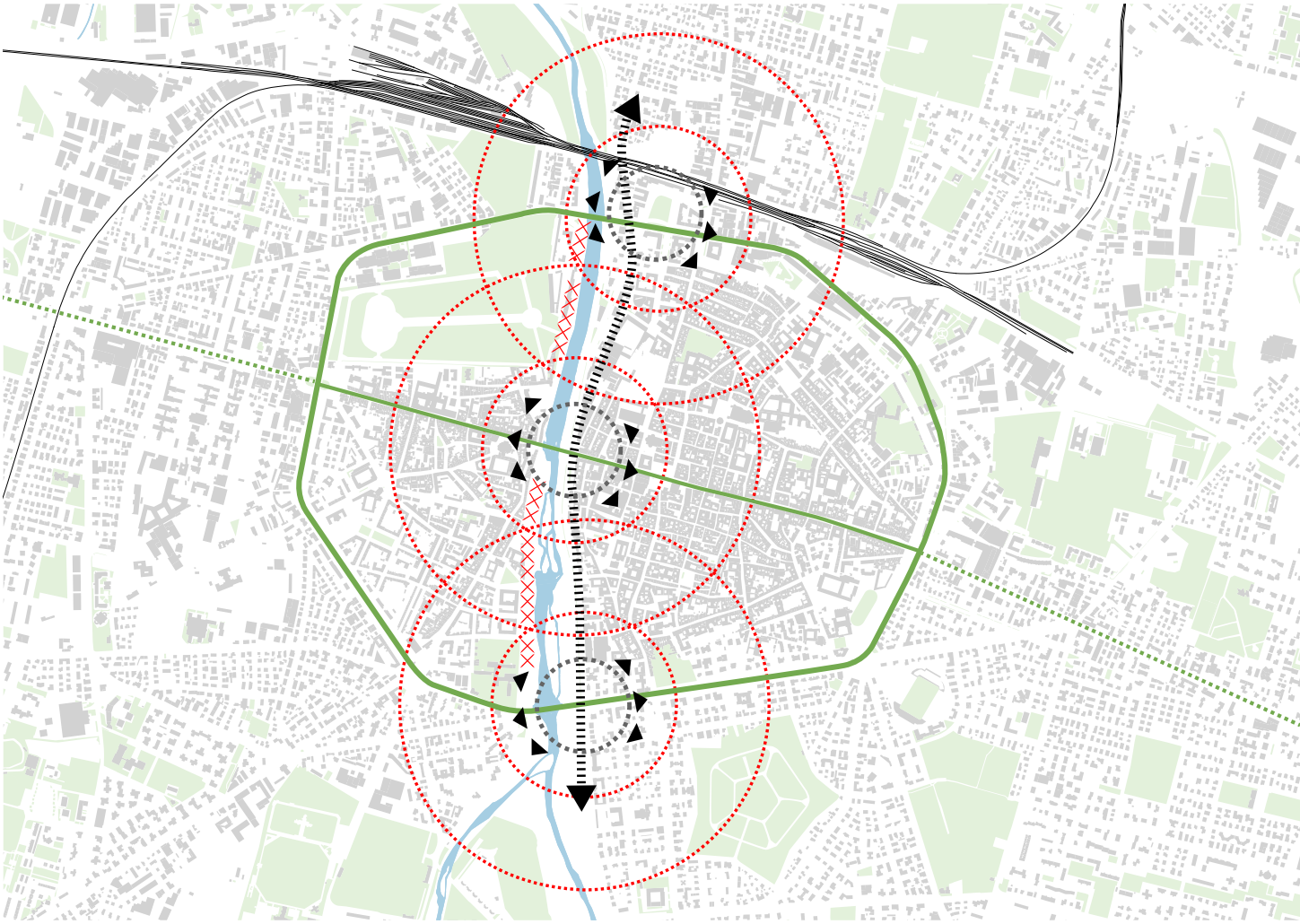
Il progetto dovrebbe essere sviluppato attraverso la redazione di una proposta di Area di Riequilibrio Ecologico (L.R. n. 6/2005), che deve considerare lo sviluppo integrato degli ambiti urbani lungo l’asta torrentizia e definirne le relazioni morfologiche e funzionali con le sponde/viali di ambo i lati. Il progetto deve necessariamente essere predisposto con il supporto di esperti di ecologia e di paesaggio già nelle prime fasi di ideazione. Tra le più importanti strategie urbane riferite ai progetti strategici infrastrutture e città pubblica rientrano: la riqualificazione degli spazi pubblici; la mitigazione del fenomeno dell’isola di calore; l’avvio di processi di decarbonizzazione; l’aumento della presenza vegetale di mitigazione come parte della sezione stradale. In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di sostenibilità indicate nella “Strategia” declinata dai 7 scenari e le relative “Azioni”, qui richiamate: **Strategia 3.1** - Azioni 3.1.7 e 3.1.8 Favorire la proliferazione di zone 30 e zone 20 (riferite queste ultime alla parte di città racchiusa all’interno del futuro “Green Ring”) e favorire opere di mitigazione e valorizzazione ambientale per ridurre l’impatto di infrastrutture stradali molto frequentate, riabilitando gli spazi interclusi. **Strategia 3.3** - Azione 3.3.3 Favorire processi di regolazione e mitigazione dell’effetto “isola di calore”. **Strategia 3.4** - Azione 3.4.1 Garantire la diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi. Azione 3.4.6 Qualificazione e ridefinizione delle dotazioni, esistenti e proposte. **Strategia 3.5** - Azione 3.5.3 Sviluppo del Distretto centrale (definizione futura di città storica). **Strategia 3.7** - Azione 3.7.1 Salvaguardare ed implementare la biodiversità. Azioni 3.7.3 Potenziare l’infrastruttura verde urbana. Azione 3.7.4 Sviluppare e costruire la “green infrastructure” a livello urbano e territoriale. Azione 3.7.8 Sviluppare in ambito urbano una nuova infrastruttura ecologicamente attiva che sia funzionale alla mitigazione degli impatti climatici negativi.

4. Vision e Obiettivi del Piano

Le strategie individuate supportate dalle Azioni, richiamate precedentemente, concorrono al raggiungimento dei seguenti obiettivi dichiarati nella Vision: **1 - Parma città della biodiversità; 6 - Parma città dello sviluppo e delle opportunità; 5 - Parma città della qualità dell’abitare e cura delle persone.**

1. Vittorio Parisi, Animali tra i ponti. Invito all’osservazione della natura nella Parma cittadina. PR, 2019.

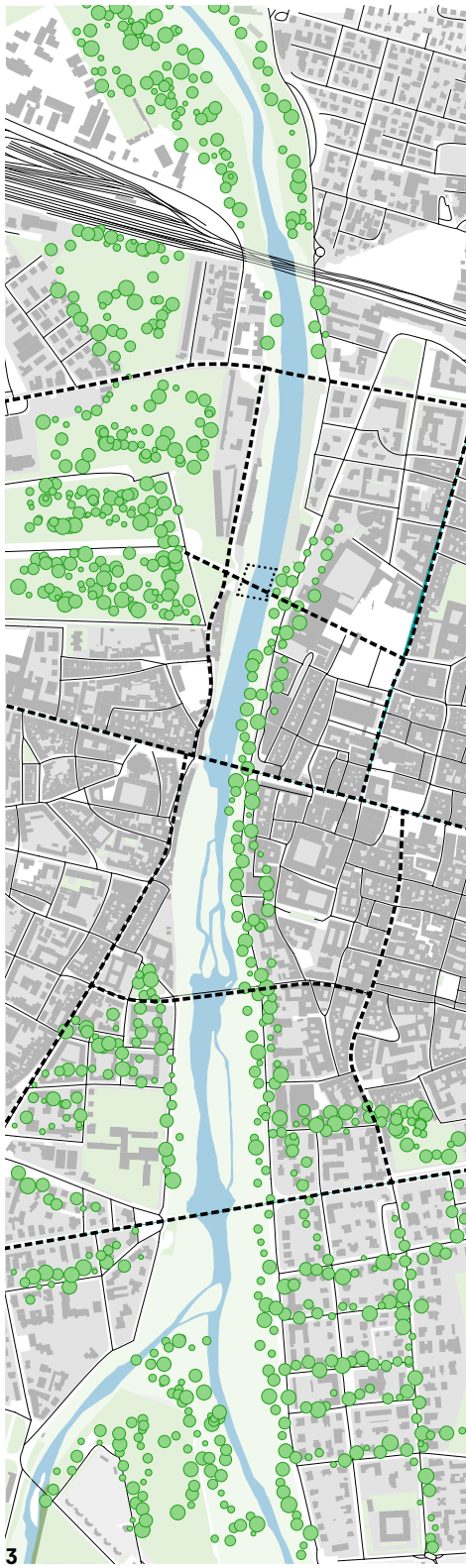
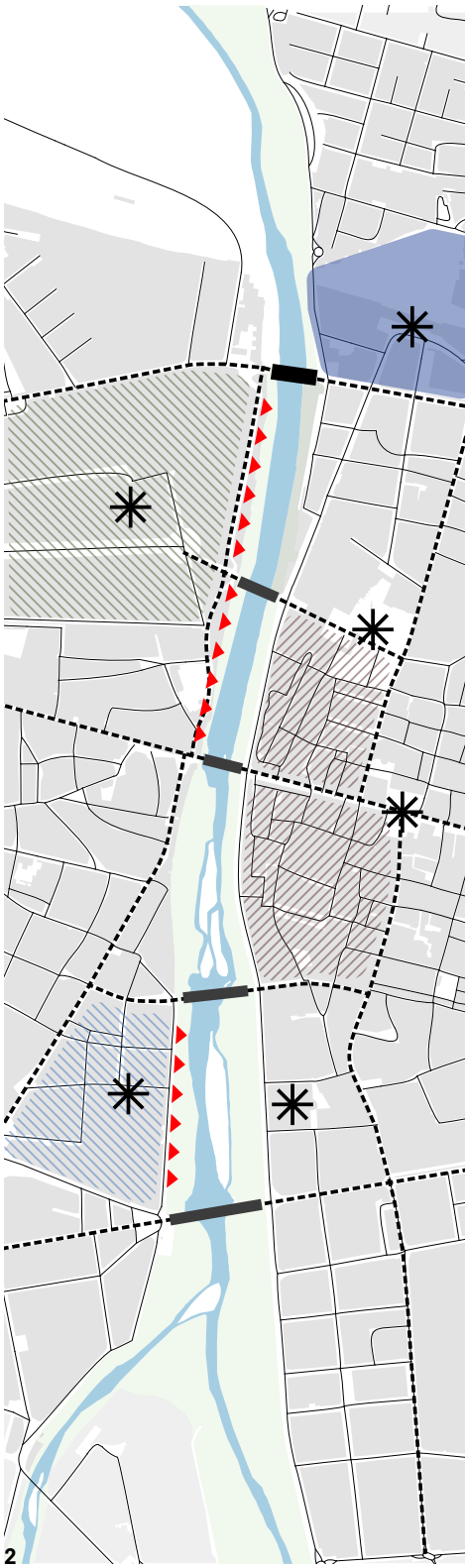
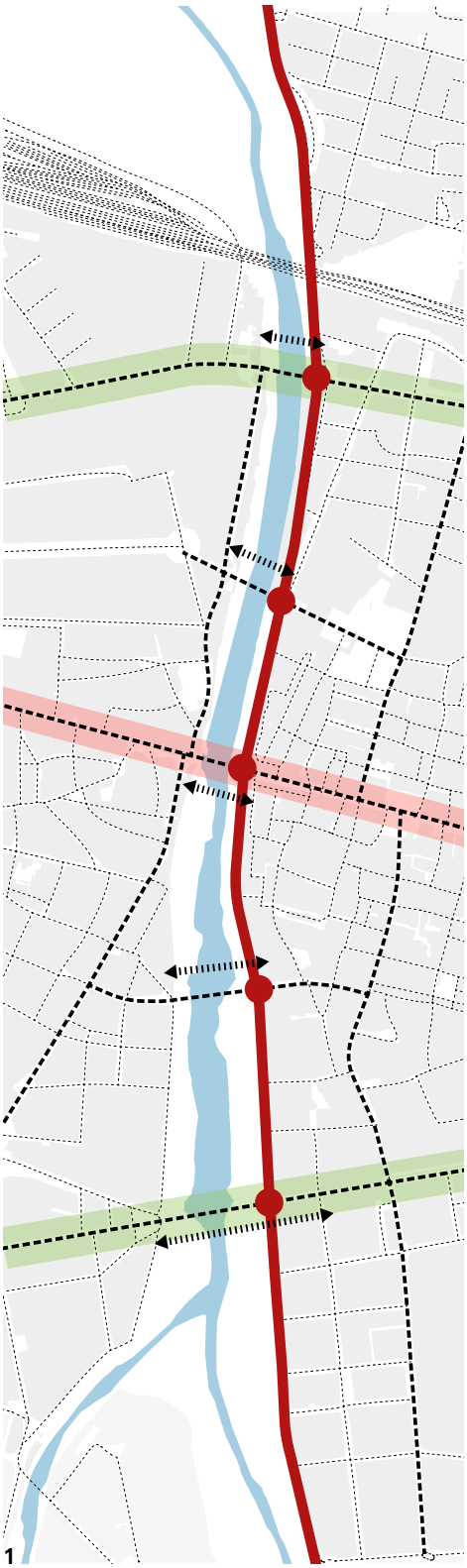
2. A tal proposito le casse di espansione: quella già costruita lungo il torrente Parma (Vigatto) e quella in via di definizione a sud lungo il torrente Baganza, saranno d’importanza strategica per la messa in sicurezza della “macchia” urbanizzata. Il Piano PR050 propone come ulteriori progetti strategici la trasformazione di tali casse di espansione come “Oasi della Biodiversità”, luoghi in cui acqua e natura possano trasformare un’opera infrastrutturale in uno spazio ecosistemico di nuovo tipo per la campagna parmense. Si ricorda inoltre come i torrenti Parma e Baganza siano a loro volta oggetto di altre progettualità tra cui anche la ciclovía Colorno-Parma-Sala Baganza con il percorso che si snoda per gran parte lungo le sponde e gli argini dei due torrenti.



IL TORRENTE PARMA COME CORRIDOIO INTERFUNZIONALE

- Promuovere la "Città dei 15 minuti attorno ai nodi di interscambio tra i vari sistemi (Asse Via Emilia, intersezioni con "Green Ring" e Polo della mobilità - stazione)
- Densificare le funzioni sui nodi individuati
- Riquilibrare il rapporto con il torrente Parma e promuovere attività e funzioni alternative dell'uso degli spazi verdi lungo il torrente Parma
- Stabilire connessioni tra funzioni esistenti (Scuole ecc) e fruizione degli spazi disponibili antistanti
- Valorizzazione di aree ad elevata naturalità anche per scopi educativi

XXXXXXXXXXXXXX	Segmenti di connessione con il parco "Verde-Blu" quale corridoio ecologico del torrente Parma
	Aree verdi principali
	Asse della mobilità Nord - Sud
	Nodi urbani
	Linee di spostamento di prossimità rispetto ai nodi
	Sistemi: Green Ring e segmento di via Emilia dentro al green ring
	Isocrone: 5' e 10'

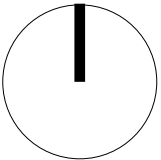


Dettagli tematici:

Scambio tra sistemi
Funzioni della mobilità: interscambio tra i diversi sistemi (Green Ring, Via Emilia, Stazione). Concentrazione di funzioni nei nodi evidenziati

Funzionalità ecosistemiche
Rafforzamento del corridoio ecologico e preservazione della vegetazione spontanea in determinati ambiti

	Spazi verdi del torrente da valorizzare
	Luoghi d'interesse
	Green Ring
	Asse via Emilia



PR050

“Ciclovía e parco territoriale del Naviglio”: Reggia di Colorno - Pilotta/Parco Ducale - Rocca di Sala Baganza

1. Descrizione

La ciclovía in oggetto è un’infrastruttura di scala vasta che sarà in grado di collegare la Reggia di Colorno con Parma lungo il canale Naviglio, attraverso il Parma Eco District (PED) e il parco del Naviglio, per poi entrare in città attraverso il DUC fino alla Pilotta/Parco Ducale. La stessa continua verso sud, costeggiando il waterfront (dx) fino al Campus, per poi scendere in direzione Corcagnano e collegarsi con l’oasi territoriale della biodiversità individuata dalla cassa di espansione del torrente Parma. Continuando e attraversando Corcagnano il percorso continua fino alla Rocca di Sala Baganza per poi risalire lungo la sponda sinistra del Torrente Baganza e risalire ancora lungo il waterfront (sponda sx) del Parma collegando il Parco Ducale e continuando fino a ricollegarsi con Colorno e la sua Reggia. In un certo senso il percorso ciclabile individuato collega parti di territorio molto diversi tra di loro e caratterizzati da elementi naturali di assoluto pregio. Con una lunghezza di circa 78 km si configura come una vera e propria ciclovía che collega e attraversa parti urbanizzate, “pezzi” di campagna e territori agricoli con valori ambientali ed ecologici differenti, centri minori e insediamenti sparsi, ma soprattutto collega importanti elementi storici tra loro interconnessi, il Po con gli Appennini e i boschi di Carrega.

Lungo il suo tracciato si potranno sviluppare attrezzature ricreative di supporto compatibilmente alle condizionalità infrastrutturali ed ambientali specifiche. Un percorso attrezzato che potrebbe ospitare attività, programmi e funzioni educative, di ristoro e turistiche di nuova concezione, vista la portata della nuova infrastruttura.

2. Criteri e tipologia di intervento

L’intervento classificato come “Progetto Strategico” potrà essere sviluppato attraverso il “FONDO”¹ istituito per finanziare la “città pubblica”, ma anche essere realizzato direttamente tramite finanziamenti pubblici. Questo progetto riguarda, più precisamente, il disvelamento di antichi paesaggi agricoli, naturali e storici in una “scala vasta”, attraverso la costruzione di un nuovo punto di vista. Il progetto cerca di definire un’infrastruttura leggera ricavata da una sequenza di luoghi e di opere infrastrutturali che, lungo il tracciato, hanno trovato diverse forme, ragioni di permanenza e di identità riuscendo a vincere le trasformazioni territoriali che si sono succedute nella storia, anche recente.

Considerato il valore delle risorse di questi territori si comprende come l’obiettivo generale del progetto non riguardi solo il loro recupero ambientale, ma una sottile e più complessa operazione di ricostruzione di quegli invisibili legami tra paesaggi, manufatti, reperti e storia, che possa stimolare una più ampia rigenerazione di risorse non più utilizzate (manufatti contadini, beni monumentali e ambientali, paesaggi). In questo senso, lo sviluppo del tracciato come ciclovía o percorso d’equitazione (o anche trekking, jogging, skate, pattini) e come “parco lineare” costituisce l’operazione fondamentale per ricostruire un tessuto e una matrice ambientale di primo ordine a partire dalla “centuriazione”. Si tratta di pensare questo percorso naturalistico attrezzato come un’infrastruttura leggera di nuova concezione, un parco lineare sviluppato su segmenti infrastrutturati. Il progetto si compone di percorsi “vialiari” (ossia, viali affiancati da filari di alberi), superfici compatte e variegate di arbusti piantati lungo i tratti caratteristici. Lo stesso progetto strategico sviluppa il tema del paesaggio, intersecando due piani: la costruzione materiale del parco (i filari, le superfici, i giardini, i colori, gli odori, l’acqua, le oasi etc.) e la costruzione dei modi di vedere e riconoscere i paesaggi storici, agricoli e naturali. Oggetti

di diversa scala e misura, collocati lungo la ciclovía, materializzano queste possibilità e si pongono sistematicamente come elementi ripetuti e riconoscibili. E’ stata così messa a punto una strategia complessiva fondata sulla possibilità di interventi in fasi diverse in un arco temporale di lunga durata e costruita sulla definizione di un “materiale ambientale” e di operazioni precise. Questi materiali sono stati classificati in linee, punti e superfici, mentre le operazioni previste vanno dalla manutenzione al restauro e dalla reintegrazione filologica alla nuova costruzione a partire dal collegamento dei 3 “epicentri” del percorso, ossia” Reggia di Colorno, la Pilotta e Parco Ducale e la Rocca di Sala Baganza. Il progetto si presenta come un diagramma ordinato di linee di diversa forma, significato e direzione. Linee che attraversano e dinamizzano punti e superfici trasformando i paesaggi in campi d’azione estetica, economica e sociale.

3. Disposizioni specifiche e Azioni

Il progetto della ciclovía dovrà essere oggetto di progetto urbano (anche per stralci funzionali) in rispetto del tracciato evidenziato dal Piano PR050 e con attenzione specifica alle valutazioni relative a eventuali vincoli e necessità funzionali. Tra le più importanti strategie urbane riferite al progetto strategico infrastrutture e mobilità sostenibile rientrano: la proliferazione di viabilità alternative soprattutto legate alla mobilità dolce; la riqualificazione degli spazi pubblici e la relativa ridefinizione delle sezioni stradali; la mitigazione del fenomeno dell’isola di calore; il potenziamento delle corsie ciclabili, attraverso l’integrazione di elementi vegetazionali con funzione mitigativa all’interno della sezione stradale; lo sviluppo del modello di città di prossimità; il potenziamento delle connessioni territoriali implementando: ciclovie, piste ciclabili preferenziali e qualificando al contempo i sedimi e la mobilità dolce in genere. In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di sostenibilità indicate nella “Strategia” declinata dai 7 scenari e le relative “Azioni”, qui richiamate: **Strategia 3.1** - Azione 3.1.1 Favorire la proliferazione di infrastrutture “smart mobility” con scambio mezzo, soprattutto nei parcheggi pubblici. Azione 3.1.10 Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e territoriale. Azione 3.1.11 “Favorire la ridefinizioni dello spazio carrabile a favore della ciclo-pedonalità e congiuntamente aumentarne la sicurezza e l’accessibilità” **Strategia 3.3** - Azione 3.3.1 Desigillazione, deimpermeabilizzazione, demiralizzazione dei suoli permeabili e antropizzati. Azione 3.3.2 Favorire processi di regolazione e mitigazione dell’effetto “isola di calore”. Azione 3.3.8 Riuso, riciclo e stoccaggio dei materiali da costruzione e di scavo incentivando l’uso in loco dei materiali derivanti da eventuali scavi e/o demolizioni. **Strategia 3.4** - Azione 3.4.1 Garantire la diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi. Azione 3.4.12 Sviluppo di percorsi ciclo-pedonali, sentieri e ippovie alla scala territoriale **Strategia 3.6** - Azione 3.6.1 Sviluppare e definire il ruolo delle nuove porte di accesso alla città. **Strategia 3.7** - Azione 3.7.1 Salvaguardare ed implementare la biodiversità. - Azioni 3.7.3 Potenziare l’infrastruttura verde urbana. Azione 3.7.4 Sviluppare e costruire la “green infrastructure” a livello urbano e territoriale. Azione 3.7.8 Sviluppare in ambito urbano una nuova infrastruttura ecologicamente attiva. Azione 3.7.10 Valorizzazione e qualificazione dei parchi territoriali.

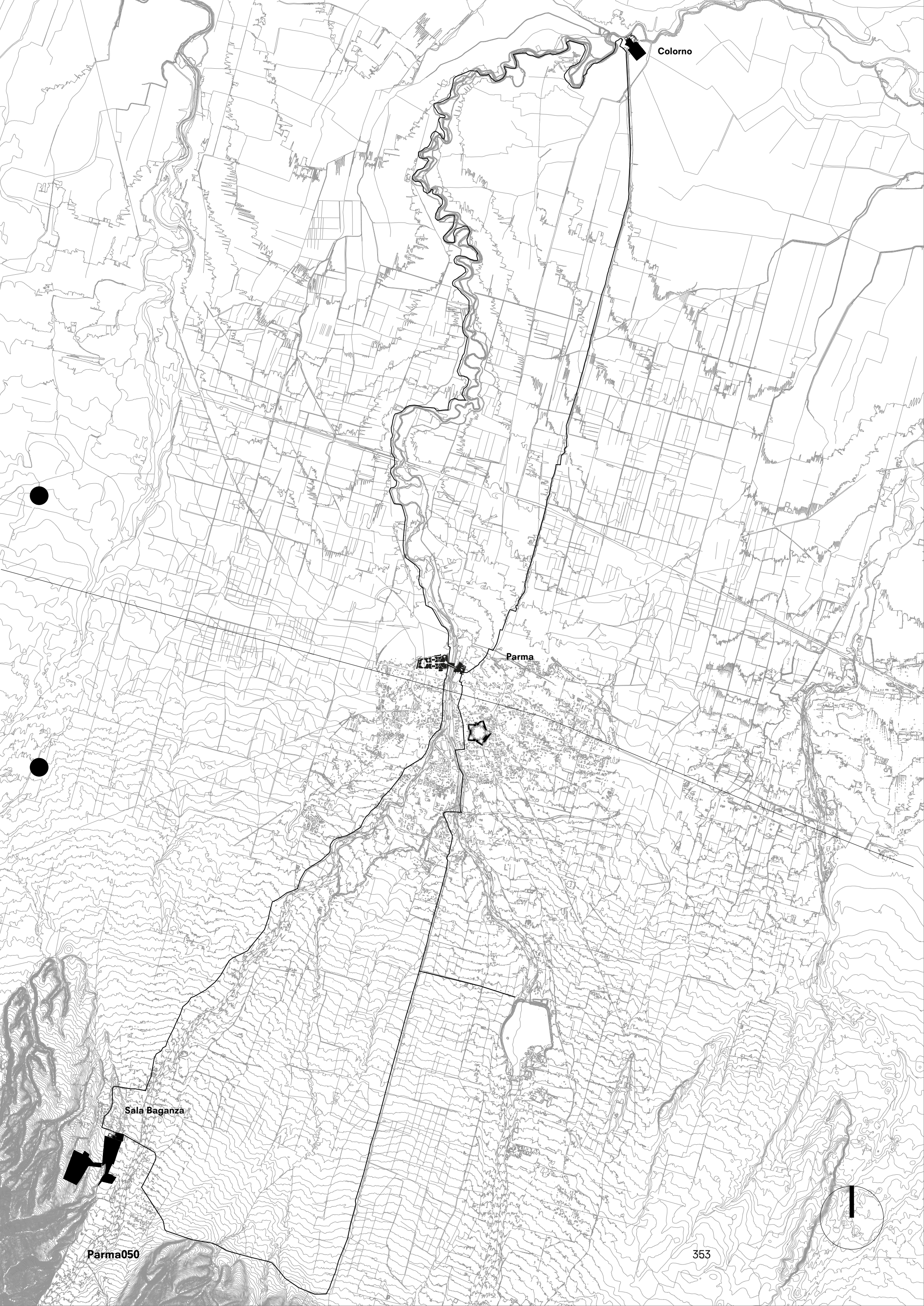
4. Vision e gli obiettivi del Piano

Le strategie individuate supportate dalle Azioni, richiamate precedentemente, concorrono al raggiungimento dei seguenti obiettivi dichiarati nella Vision: **1 - Parma città della biodiversità; 3 - Parma città della mobilità condivisa e sostenibile; 4 - Parma città della cultura e conoscenza diffusa 6 - Parma città dello sviluppo e delle opportunità; 7 - Parma città dell’agricoltura come patrimonio, storico-ambientale e socio-culturale; 8 - Parma città capitale del cibo e dell’alimentazione sostenibile.**

1. Il progetto della “Ciclovía e Parco Territoriale del Naviglio” mira a collegare la Reggia di Colorno, il complesso della Pilotta e del Parco Ducale di Parma, e la Rocca di Sala Baganza attraverso un percorso ciclabile e pedonale. Questo itinerario, noto anche come “Greenway delle Residenze Ducali Parmensi”, si sviluppa lungo l’asse nord-sud seguendo i corsi d’acqua della Parma e del Baganza, attraversando il centro di Parma e unendo i principali complessi monumentali del territorio.

Inoltre, il progetto si inserisce nel contesto della “Ciclovía Ti-Bre Dolce”, un percorso interregionale di rilevanza nazionale che collega il Mar Tirreno al Brennero, passando per diverse località tra cui Verona, Mantova, Sabbioneta, Casalmaggiore, Colorno, Parma, Sala Baganza, la Val Baganza, Berceto, il Passo della Cisa, Pontremoli e Sarzana. Questo percorso è attualmente in fase di progettazione e realizzazione, e il tratto parmigiano rappresentato dalla Greenway delle Residenze Ducali ne costituisce una parte significativa.

Il progetto della Greenway delle Residenze Ducali è stato sviluppato in collaborazione con diverse istituzioni locali e associazioni, tra cui il Comune di Parma, il Comune di Colorno, il Comune di Sala Baganza e la Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB) di Parma. Questa collaborazione ha permesso di definire un percorso che valorizza il patrimonio storico, culturale e naturale del territorio, promuovendo la mobilità sostenibile e il turismo lento.



PR050

"Urban Loops": tangenziale Nord, Semi-Ring, piste ciclabili e progetto della città pubblica

1. Descrizione

Il Piano Urbanistico Generale PR050 introduce una serie di nuove infrastrutture legate alla mobilità sostenibile. La tangenziale Nord, una volta infrastruttura "esterna" alla città, oggi cambia il suo ruolo, rapporto e significato con la città "allargata". Essa oggi attraversa dei sistemi urbani definiti dall'espansione della città. Lungo il suo tracciato viene pensato lo sviluppo di un sistema verde di mitigazione e di attraversamento ciclo pedonale in modo da garantire le connettività tra le urbanità all'interno e "all'esterno". Il Semi ring è stato concepito come un sistema ciclopedonale e di TPL "Green" con la possibilità in alcuni tratti dell'uso dell'automobile. Il tracciato ha come caratteristica principale la possibilità di attraversare la città tra i diversi quartieri nati intorno al nucleo di antica formazione e precisamente collegandoli a partire dallo svincolo della tangenziale con via Mantova a est fino all'innesto alla parte opposta a ovest con la tangenziale, la via Emilia e via Cremonese. A tutti gli effetti questo "semi ring" costruisce con il segmento di tangenziale nord un nuovo tipo di "anello" con diverse modalità di trasporto, velocità e movimento. Il "Green Ring" trasforma il sistema dei viali intorno al centro storico compreso l'Oltretorrente, in un ring "verde" ovvero un'infrastruttura pensata per funzionare come parco lineare accessibile ai mezzi del TPL, a cicli e motocicli a motorizzazione elettrica e/o non inquinanti e al flusso pedonale. Possibile anche l'uso dell'automobile in alcuni tratti di attraversamento. Un parco lineare di tipo circolare che individua il nucleo storico al quale si riconosce una dimensione temporale: quella della città dei 15 minuti. A questo sistema di mobilità si affiancano anche due tracciati individuati nella mappa chiamati "loop urbani" lungo i quali vengono ridefinite le sezioni stradali con il restringimento dello spazio dedicato all'automobile e il conseguente inserimento di spazi ciclopedonali che ne aumentano l'efficienza sia come infrastruttura che come spazio pubblico. Inoltre il progetto prevede l'inserimento di elementi naturali, alberature, filari e altri dispositivi verdi capaci di mitigare l'isola di calore e alzare allo stesso tempo i valori qualitativi dello spazio pubblico. Alle progettualità citate si aggiungono le piste ciclabili urbane individuate. Esse concorrono alla riorganizzazione della città di prossimità e contestualmente alla riduzione del carico veicolare sulle strade urbane interne. Tutti i sopraccitati dispositivi progettuali legati alla mobilità saranno allineati e posti in coerenza con il PUMS e altri piani di settore.

2. Criteri rigenerativi e tipologia di intervento

Il PUG PR050 adotta un approccio rigenerativo basato su strategie integrate di mobilità sostenibile, riqualificazione dello spazio pubblico e valorizzazione del verde urbano. I principali criteri rigenerativi favoriscono: 1. la riconnessione urbana e la trasformazione della Tangenziale Nord in un'infrastruttura permeabile e connessa con il tessuto urbano permettendo di superare la sua funzione originaria di barriera, favorendo l'integrazione tra i quartieri; 2. la mobilità sostenibile con l'introduzione di sistemi ciclopedonali, trasporto pubblico locale (TPL) ecologico e limitazione della viabilità automobilistica in alcune aree contribuisce alla riduzione delle emissioni inquinanti e alla promozione di alternative sostenibili; 3. il "parco circolare" e mitigazione ambientale con la creazione del "Green Ring" e dei percorsi ciclo-pedonali (anche lungo la Tangenziale Nord) incrementa la dotazione di spazi verdi urbani, migliorando la qualità dell'aria e contribuendo alla mitigazione dell'isola di calore; 4. città della prossimità con l'adozione di un modello urbano che garantisca l'accessibilità ai servizi essenziali entro un quarto d'ora a piedi o in bicicletta favorisce una città più vivibile e inclusiva; 5. riduzione dello spazio destinato all'auto con la ridefinizione delle sezioni stradali nei "loops urbani": mediante la riduzione dello spazio dedicato ai veicoli a motore e l'aumento delle aree pedonali e ciclabili potenziando la sicurezza e la qualità degli spazi pubblici; 6. L'incremento del verde urbano con l'inserimento di alberature, filari e dispositivi verdi lungo le nuove infrastrutture migliora il comfort climatico e contribuisce alla biodiversità urbana. La trasformazione delle infrastrutture permetterà la riqualificazione delle aree periferiche con Interventi di densificazione sostenibile e mixità funzionale per favorire una maggiore integrazione tra residenza, servizi e mobilità dolce. La rigenerazione dei quartieri lungo la Tangenziale Nord permetterà la creazione e l'inserimento di nuovi spazi pubblici e il potenziamento del verde urbano e realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili per migliorare la connessione con il resto della città. Riqualificazione degli assi viari storici: adeguamento delle infrastrutture per garantire una maggiore sicurezza stradale e un miglior bilanciamento tra viabilità veicolare, ciclopedonale e spazi verdi. Recupero e trasformazione degli spazi sottoutilizzati: conversione di aree dismesse o degradate in spazi pubblici attrezzati e parchi urbani per migliorare la qualità della vita nei quartieri. Integrazione di servizi di prossimità: potenziamento della rete commerciale e dei servizi pubblici per garantire un'elevata accessibilità agli abitanti senza necessità di spostamenti con mezzi privati. Valorizzazione dell'Oltretorrente e del centro storico: interventi di pedonalizzazione e arredo urbano per potenziare l'attrattività turistica e la vivibilità locale.

3. Disposizioni specifiche e Azioni

Tra le più importanti strategie urbane riferite al progetto strategico "infrastrutture e mobilità sostenibile" rientrano: la riqualificazione degli spazi pubblici e la relativa ridefinizione delle sezioni stradali; la mitigazione del fenomeno dell'isola di calore; l'avvio di processi di decarbonizzazione; il potenziamento delle corsie ciclabili attraverso l'integrazione di elementi vegetazionali con funzione mitigativa all'interno della sezione stradale; lo sviluppo del modello di città di prossimità. In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di sostenibilità indicate nella "Strategia" declinata dai 7 scenari e le relative "Azioni", qui richiamate:
Strategia 3.1 - Azione 3.1.1 Favorire la proliferazione di infrastrutture "smart mobility" con scambio mezzo, soprattutto nei parcheggi pubblici. Azione 3.1.4 Nuove linee strutturali TPL. Azione 3.1.5 Valorizzazione del sistema dei viali, delle consolari e delle radiali. Azioni 3.1.7 e 3.1.8 Favorire la proliferazione di zone 30 e zone 20 e favorire opere di mitigazione ambientale per ridurre l'impatto di infrastrutture stradali molto frequentate, riabilitando gli spazi interclusi. Azione 3.1.10 Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e territoriale. Azione 3.1.11 "Favorire la ridefinizioni dello spazio carrabile a favore della ciclo-pedonalità e congiuntamente aumentarne la sicurezza e l'accessibilità". Azione 3.1.12 Incentivare il trasporto pubblico e privato elettrico. **Strategia 3.3** - Azione 3.3.1 Desigillazione, deimpermeabilizzazione, demiralizzazione dei suoli permeabili e antropizzati. Azione 3.3.2 Favorire processi di regolazione e mitigazione dell'effetto "isola di calore". **Strategia 3.6** - Azione 3.6.1 Sviluppare e definire il ruolo delle nuove porte di accesso alla città. **Strategia 3.7** - Azione 3.7.1 Salvaguardare ed implementare la biodiversità. Azioni 3.7.3 Potenziare l'infrastruttura verde urbana. Azione 3.7.4 Sviluppare e costruire la "green infrastructure" a livello urbano e territoriale. Azione 3.7.8 Sviluppare in ambito urbano una nuova infrastruttura ecologicamente attiva.

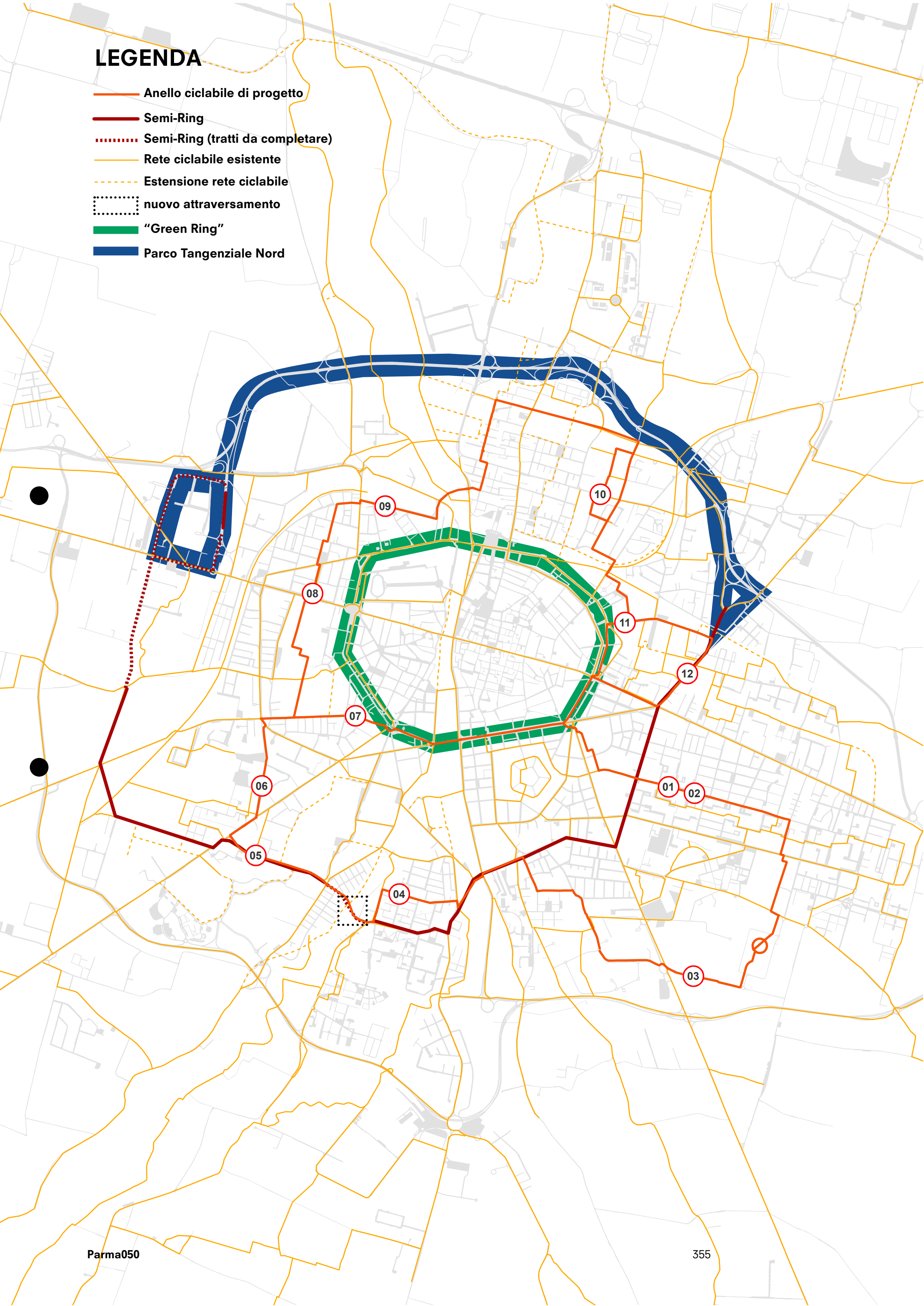
4. Vision e gli obiettivi del Piano

Le strategie individuate supportate dalle Azioni, richiamate precedentemente, concorrono al raggiungimento dei seguenti obiettivi dichiarati nella Vision: **1 - Parma città della biodiversità; 2 - Parma città policentrica e dei quarteri; 3 - Parma città della mobilità condivisa e sostenibile; 5 - Parma città della qualità dell'abitare e cura delle persone.**

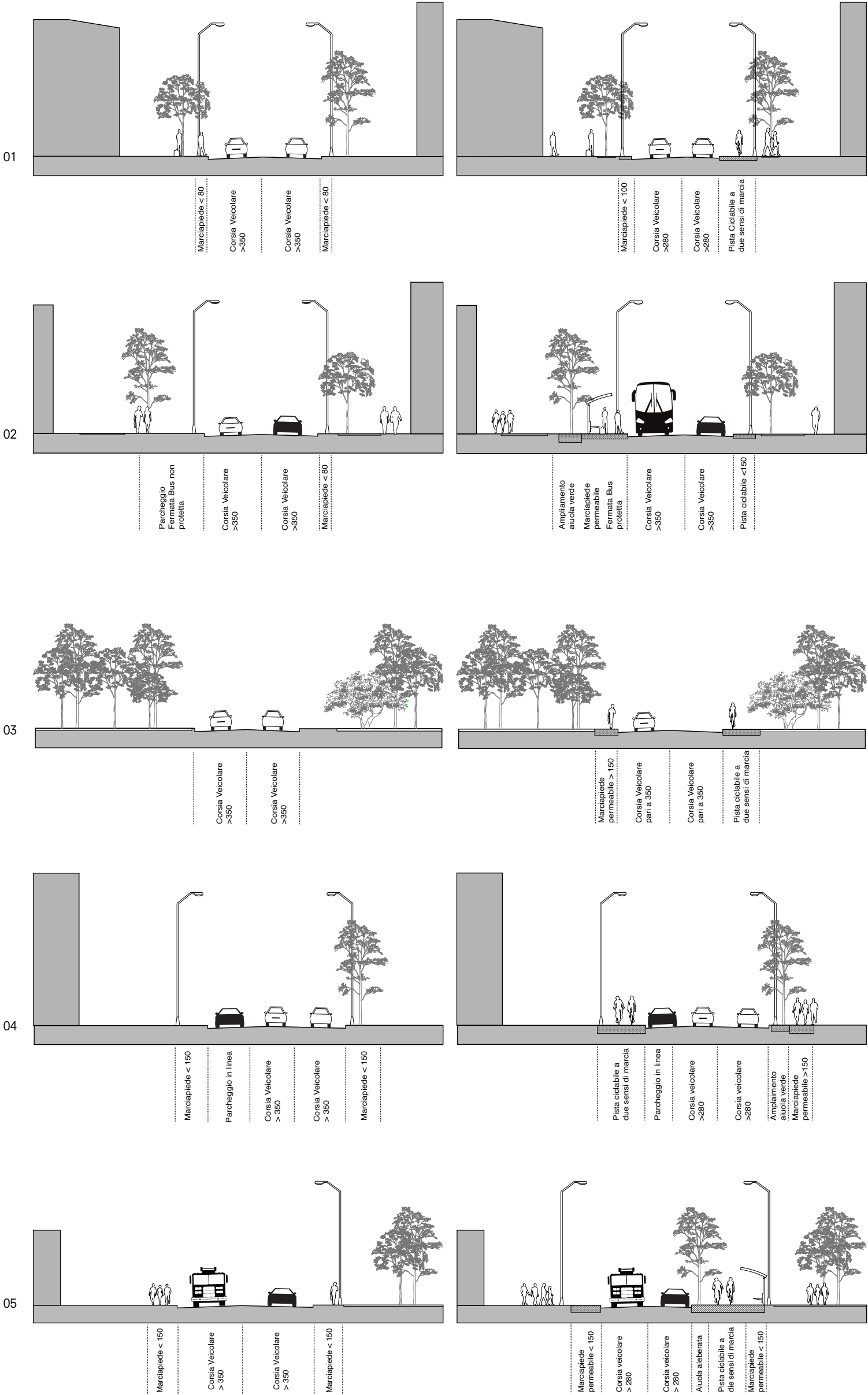
1. Visualizzazione del nuovo assetto infrastrutturale strategico: il "Green Ring" e il nuovo "ring" definito dall'unione del "semi Ring" e dal segmento di Tangenziale Nord che va dallo snodo di via Mantova e via Cremonese.

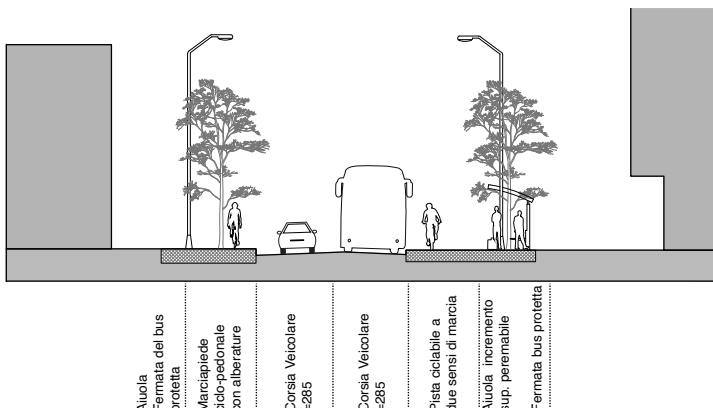
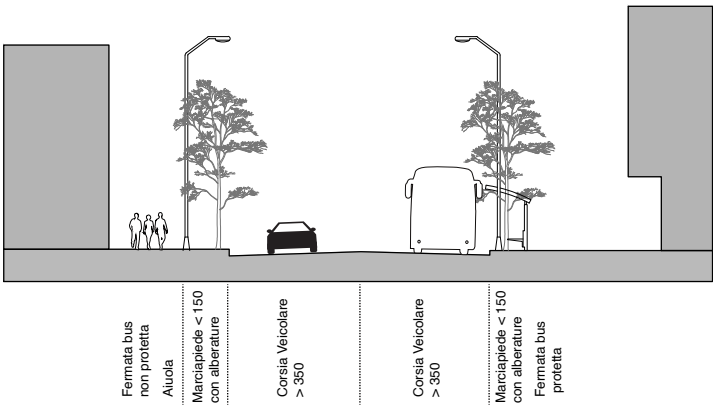
LEGENDA

- Anello ciclabile di progetto
- Semi-Ring
- Semi-Ring (tratti da completare)
- Rete ciclabile esistente
- Estensione rete ciclabile
- nuovo attraversamento
- "Green Ring"
- Parco Tangenziale Nord

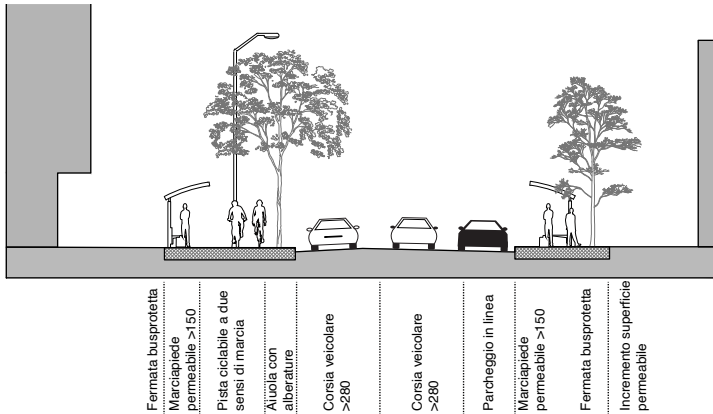
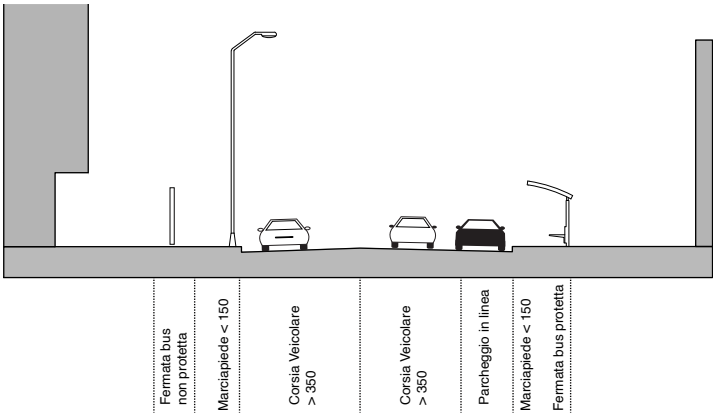


01. via Casa Bianca: esistente / progetto
02. via Casa Bianca: esistente / progetto
03. strada Santa Margherita: esistente / progetto
04. via Fermo Ognibene: esistente / progetto
05. via Chiavari: esistente / progetto
06. via Silvio Pellico: esistente / progetto
07. via Voltorno: esistente / progetto
08. via Voltorno: esistente / progetto
09. Interno Ospedale - via Osacca: esistente / progetto
10. via Anselmi - via G. Cesare esistente / progetto

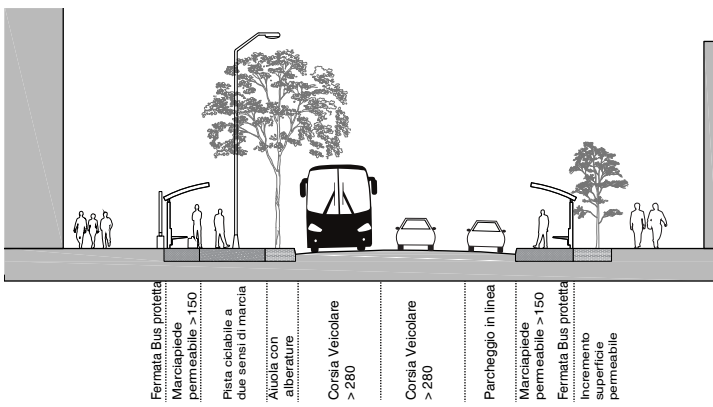
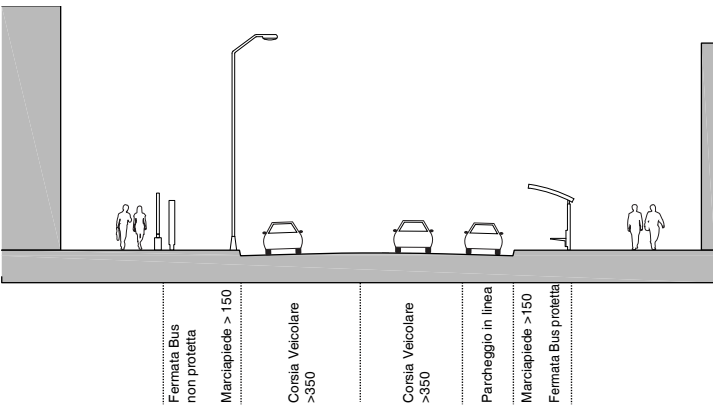




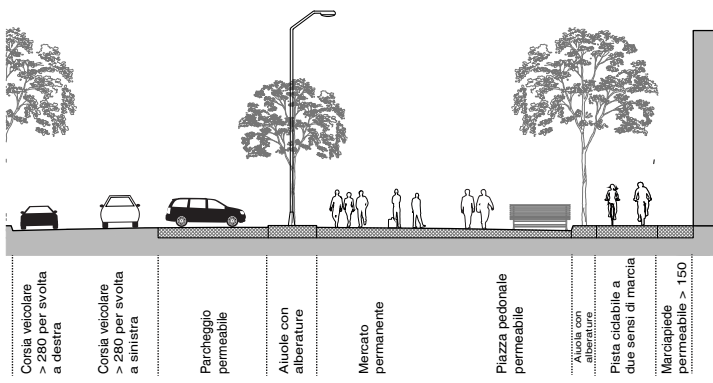
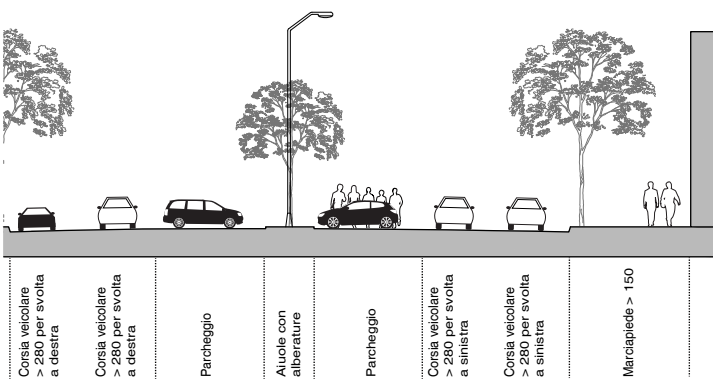
06



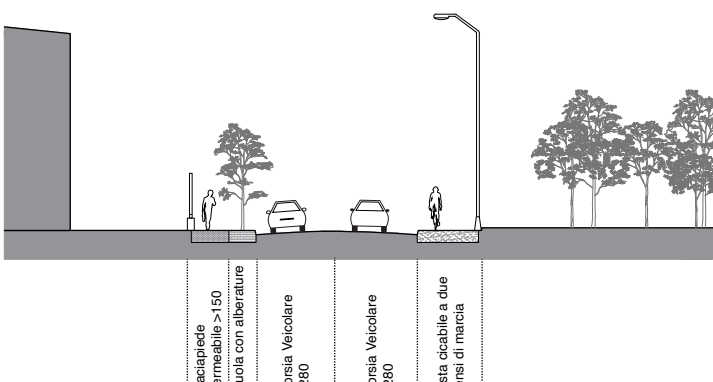
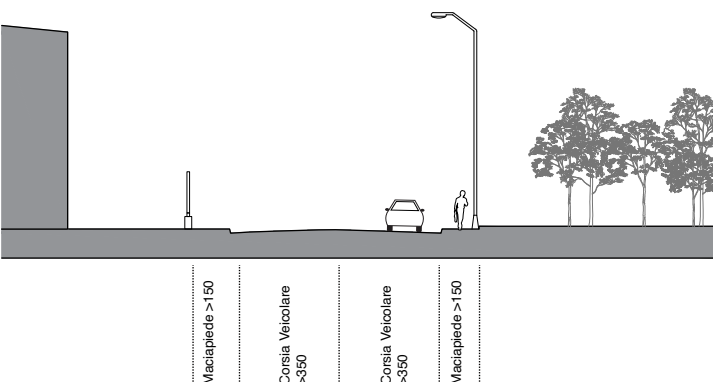
07



08

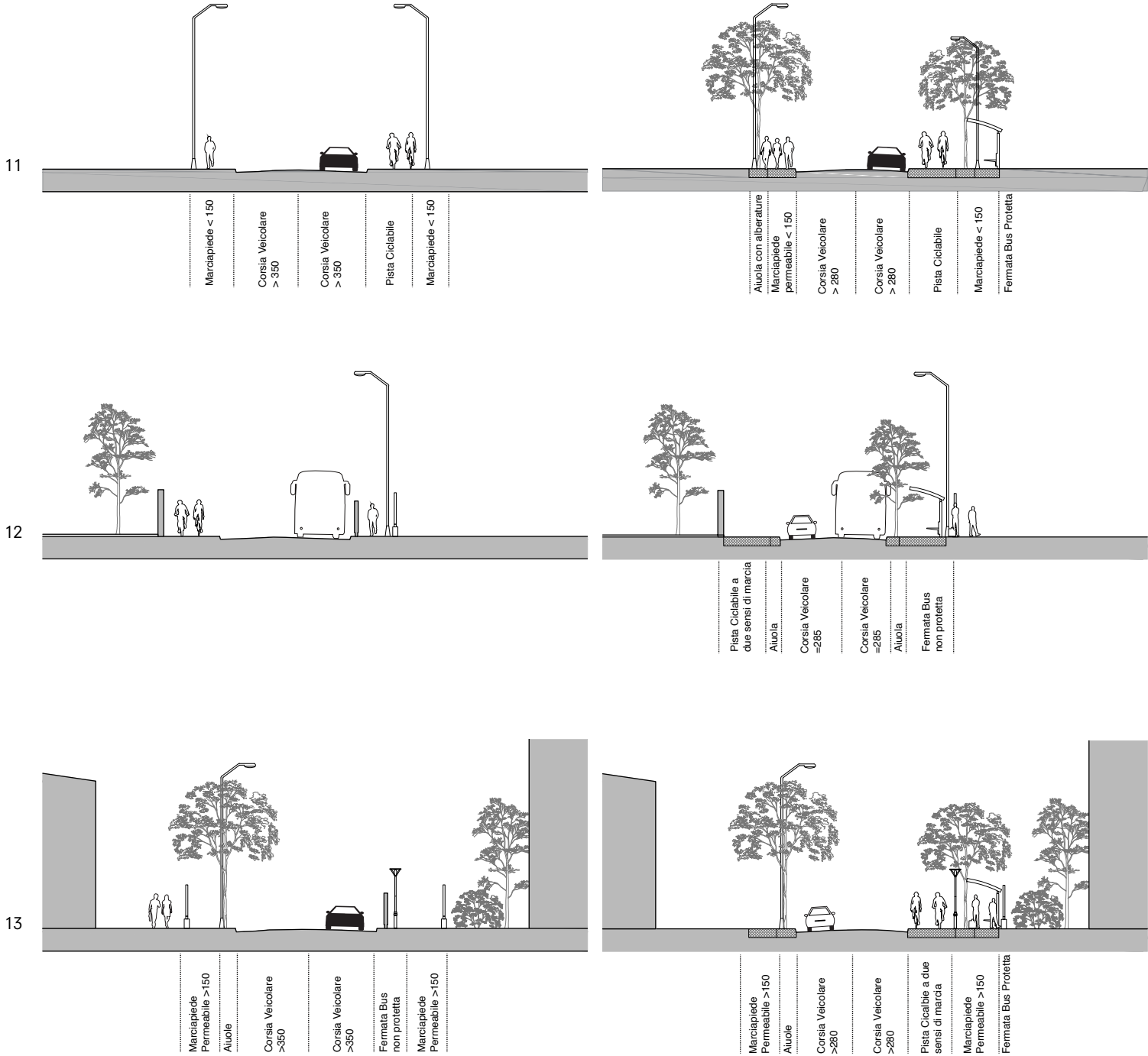


09

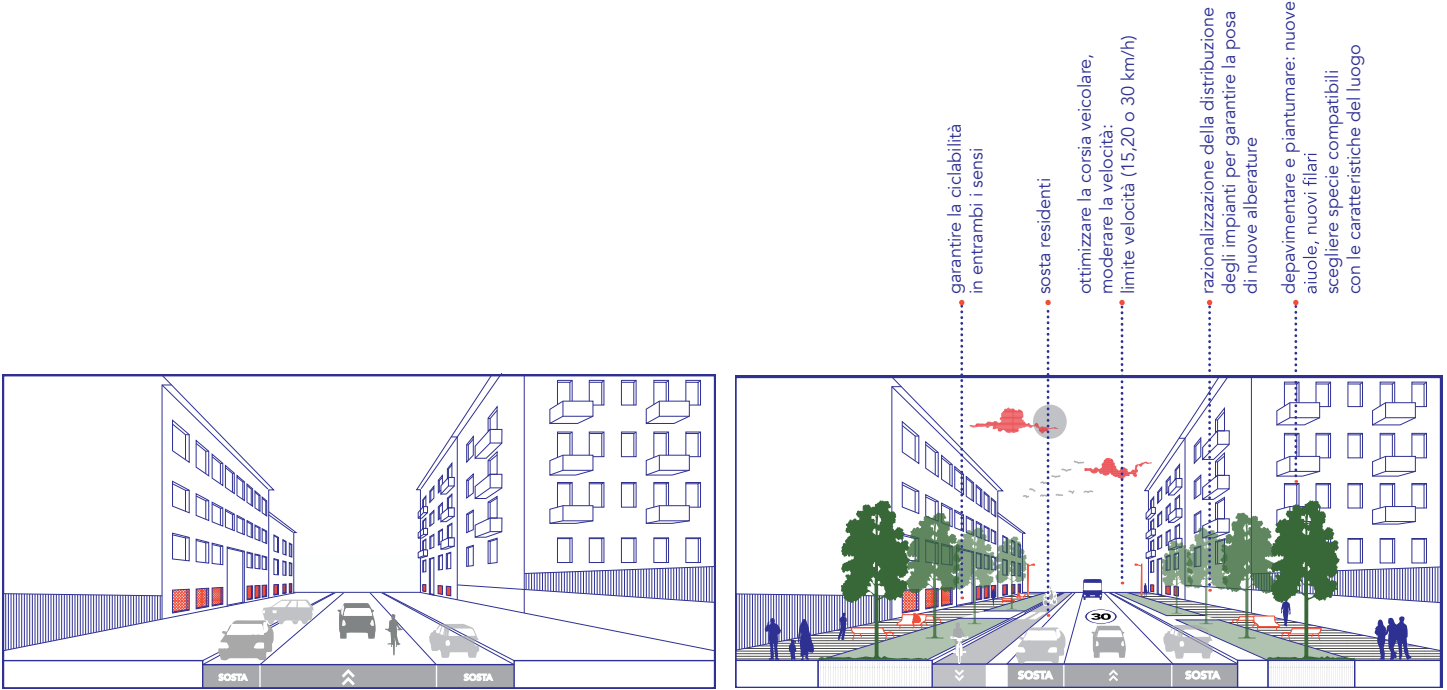


10

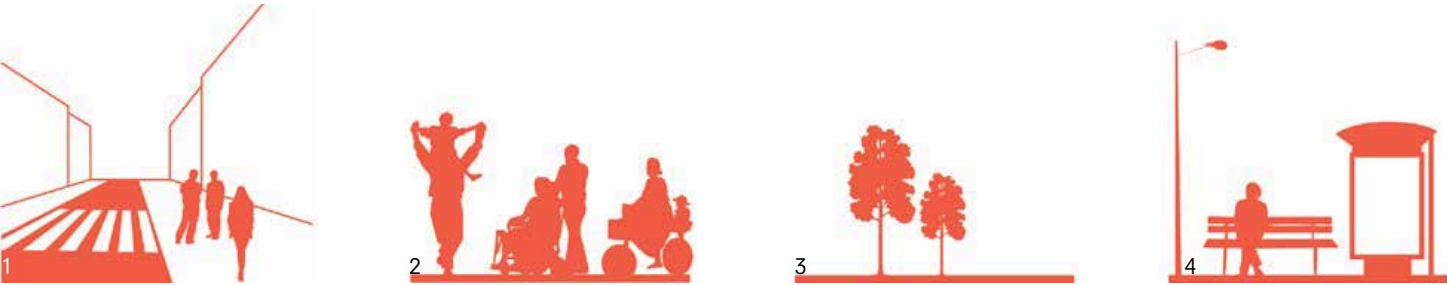
11. via Venezia: esistente / progetto
12. via Toscana: esistente / progetto
13. via Mantova: esistente / progetto

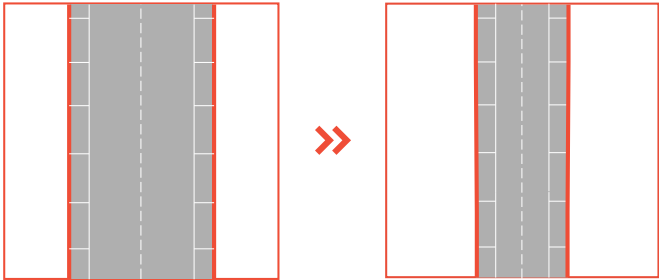


Schemi e indirizzi progettuali
Isole ambientali - ambiti residenziali
(Sx: stato di fatto tipico)
Isole ambientali - ambiti residenziali
(Dx: scenario di miglioramento)



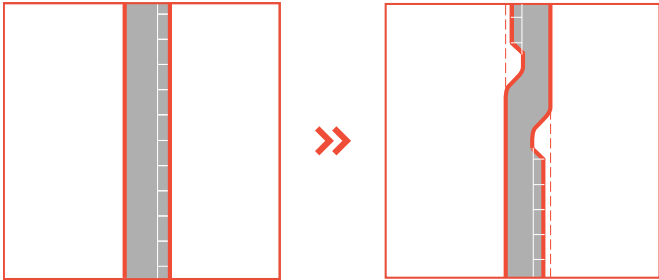
Schemi e indirizzi progettuali
1. Riequilibrio tra carreggiata e marciapiede
2. Sicurezza per gli utenti della strada
3. Piantumazione per miglioramento microclima
4. Arredo urbano



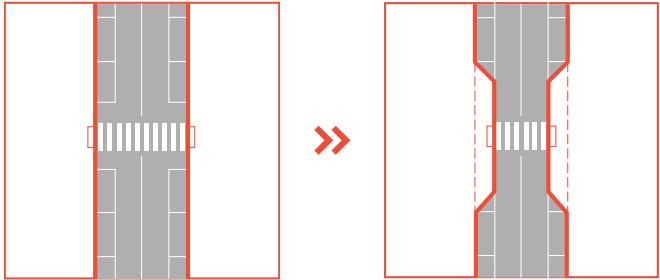


Disassamenti di corsia

Alternare le estensioni del marciapiede in modo tale da definire un percorso ad "S", è un utile espediente per abbassare la velocità veicolare.

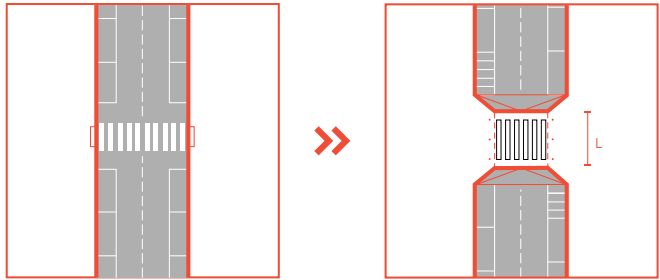


Riferimento schemi:
1.Global street design guide, Global Designing Cities Initiative&National Association of City Transportation Officials (2016)

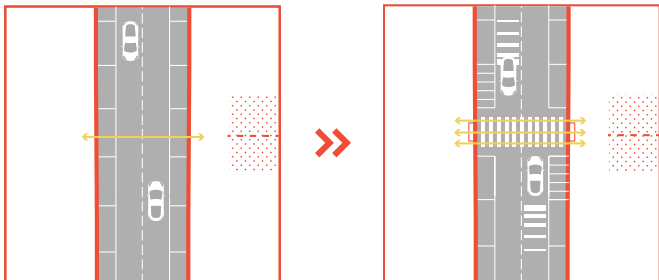


Rialzare l'attraversamento

Il dosso o attraversamento rialzato riduce la velocità veicolare, moderandola in prossimità di un passaggio pedonale.

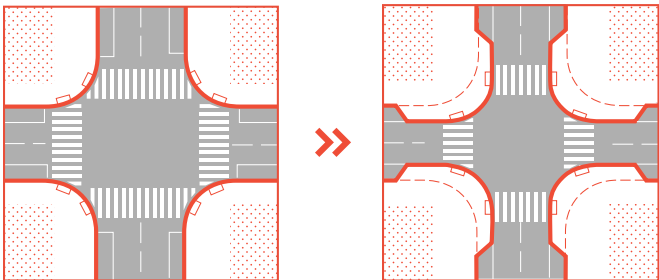


Lmin (no TPL) = 4.5m
Lmin (TPL) = 7m

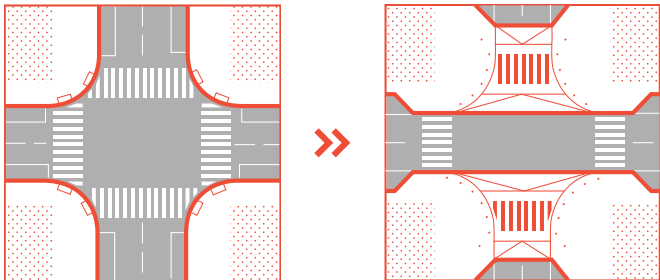


Compattare l'intersezione - riduzione angoli di svolta

Ridurre al minimo le dimensioni del raggio di curvatura permette un abbassamento della velocità di svolta, una maggiore visibilità e quindi incroci più compatti e sicuri.

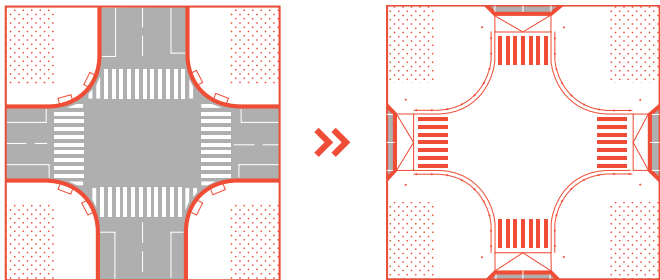


Riferimento schemi:
1.Global street design guide, Global Designing Cities Initiative&National Association of City Transportation Officials (2016)



Rialzare (evidenziare) l'intersezione

Rialzare ed evidenziare le aree di intersezione permette la moderazione del flusso automobilistico garantendo sicurezza per tutti gli utenti della strada e contribuisce all'eliminazione delle barriere architettoniche. *Soluzione da relazionare con tipo di strada/rilevanza nella rete stradale.



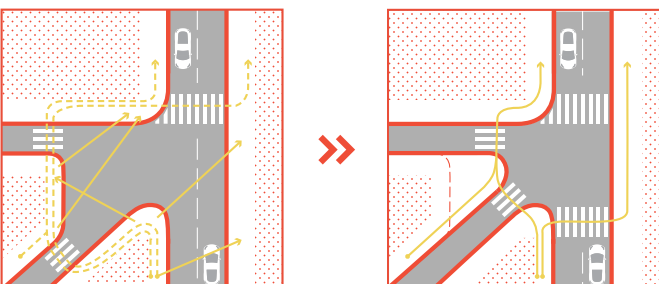
Lmin (no TPL) = 4.5m
Lmin (TPL) = 7m

Nota:
Le intersezioni devono consentire le svolte e il passaggio inostacolato dei mezzi consentiti per tale strada.
I raggi di curvatura modificati sono soggetti alle verifiche con apposito software e, prima della costruzione, alla prova su strada con il mezzo rilevante.



Aumentare lo spazio pedonale

Estendere i marciapiedi in prossimità degli incroci migliora la pedonabilità, riducendo di conseguenza la velocità di svolta veicolare, e contribuisce a creare un ambiente qualitativamente migliore.



PR050

Progetto Strategico Viabilistico del Centro Storico (CS)

Aree pedonali, zone 30 e zone 20

1. Analisi e Diagnosi Preliminare:
- Rilievo dettagliato dell’area con mappatura delle emergenze archeologiche e urbanistiche esistenti.
 - Studio della viabilità attuale, dei flussi pedonali e veicolari.
 - Analisi microclimatica per individuare le isole di calore urbane e i punti di criticità.
 - Inventario delle superfici impermeabili e delle aree potenzialmente convertibili in spazi verdi.
2. Interventi di Mobilità e Viabilità:
- Riduzione del traffico veicolare privato, con creazione di percorsi pedonali e ciclabili che attraversano il castrum.
 - Definizione di aree di parcheggio limitato e incentivazione all’uso di mezzi pubblici e condivisi.
 - Realizzazione di pavimentazioni drenanti che richiamano le geometrie originarie del castrum.
3. Incremento delle Aree Verdi e Permeabili:
- Creazione di giardini urbani e micro-parchi ispirati al disegno del castrum, con inserimento di aree a prato permeabile.
 - Rimozione progressiva di superfici asfaltate non necessarie e sostituzione con materiali drenanti o zone verdi.
 - Introduzione di tetti verdi su edifici di nuova costruzione o ristrutturazioni.
 - Creazione di spazi di sosta e aggregazione alberati.
4. Forestazione Urbana e Aumento delle Albe-
rature:
- Piantumazione di alberi autoctoni lungo i percorsi principali e nelle piazze interne del castrum.
 - Creazione di “cinture verdi” lungo i confini del castrum per mitigare l’effetto isola di calore.
 - Utilizzo di specie vegetali che favoriscono la biodiversità e garantiscono ombreggiamento.
 - Piani di manutenzione e irrigazione efficiente per garantire la sopravvivenza delle nuove alberature.
5. Valorizzazione Archeologica e Culturale:
- Illuminazione artistica che valorizzi i reperti archeologici durante la sera, creando un’atmosfera suggestiva.
 - Installazione di pannelli informativi e realtà aumentata per raccontare la storia del castrum ai visitatori.
 - Organizzazione di eventi culturali e mercati temporanei nelle aree verdi.
6. Coinvolgimento della Comunità e Stakehol-
der:
- Percorsi partecipativi con cittadini e associazioni per la co-progettazione delle aree verdi e dei percorsi.
 - Collaborazione con enti di tutela archeologica e ambientale.
 - Monitoraggio continuo degli interventi con feedback periodici dalla comunità locale.
7. Monitoraggio e Valutazione:
- Definizione di indicatori di successo (riduzione delle temperature locali, incremento delle aree verdi, aumento della biodiversità).
 - Controllo periodico dello stato di avanzamento e della qualità degli interventi.
 - Piani di manutenzione integrata per garantire la durabilità del progetto.

1. Descrizione

La strategia del PUG PR050 ripensa la viabilità del tessuto urbano definito Centro Storico (CS) come evidenziato nello “schema di assetto delle correlazioni e dei servizi” (ST.SAS.4.2.3). Attraverso una rappresentazione ideogrammatica sono state indicate 2 aree. L’ambito che definisce il cosiddetto “castrum” (impianto urbano della Parma romana), nucleo di antica formazione attraversato dalla via Emilia e con al centro piazza Garibaldi (figura 1), viene considerato come area primaria da pedonalizzare progressivamente nel tempo e possibilmente ripensarne una sua sistemazione a livello di pavimentazione e segnaletica. La restante parte racchiusa all’interno dei viali (Progetto Strategico “Parma Green Ring”) viene indicata come zona 20. Lo sviluppo e inserimento di tale limitazione è il risultato di un’importante evoluzione nella gestione della mobilità all’interno delle città: in un contesto urbano particolare, caratterizzato dalla presenza di contenuti di rilievo come il CS, anche in termini di compresenza di attività, programmi e usi (abitazioni, attività commerciali, uffici, scuole, servizi ecc.) e da un’elevata presenza (anche potenziale) di pedoni, è possibile favorire la coesistenza tra i diversi vettori di mobilità e utenti, a vantaggio di una maggiore sicurezza e di una maggiore attrattività e fruibilità dello spazio pubblico (le strade). Il PUG definisce le zone 20 come “aree d’incontro” in cui:

- la velocità massima consentita è di 20 km/h;
- i pedoni possono utilizzare l’intera area di traffico e hanno la precedenza rispetto ai veicoli;
- i pedoni non possono ostacolare inutilmente la circolazione dei veicoli;
- il parcheggio è permesso unicamente nei luoghi designati e demarcati;
- lo scopo è moderare in modo incisivo il traffico veicolare senza tuttavia impedirlo del tutto. Coerentemente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le “zone d’incontro” (o zone 20) dovrebbero essere disciplinate e definite nel dettaglio attraverso disposizioni, requisiti tecnici e legali necessari per la messa in opera di una zona d’incontro. Un’ordinanza consente di introdurre limitazioni a 20 km/h all’interno delle aree individuate e, di regola, su strade di interesse locale (orientate all’insediamento), dove la necessità di relazioni trasversali alla strada è elevata e dove appare ampiamente giustificato favorire l’uso misto dello spazio stradale (per esempio in zone centrali o dove la presenza di pedoni è importante). Le strade principali, prevalentemente orientate al traffico, possono essere incluse in zone d’incontro solo in via eccezionale, ad esempio:
- i flussi di traffico sono contenuti e il traffico di transito può beneficiare di altri percorsi attrattivi e funzionali;
- si verificano particolari situazioni locali, come nei centri delle località e nei centri storici;
- è presente un importante flusso di pedoni e la necessità di un utilizzo condiviso dello spazio pubblico prevale sulle necessità di viabilità, come a esempio in corrispondenza di edifici di forte interesse e richiamo pubblico (stazioni, piazze, luoghi di aggregazione svago ecc.) oppure davanti a una scuola;
- si rileva che l’introduzione di una “zona d’incontro” su strade principali resta coerente con l’impostazione generale del modello “50/30”, nel senso che tale modello lascia la possibilità di favorire la coesistenza tra utenti diversi dello spazio pubblico nei comparti o settori del tessuto edificato dove tale necessità è giustificata e riconosciuta, sia lungo strade di interesse locale, sia lungo strade principali.

2. Criteri rigenerativi e tipologia di intervento

I criteri rigenerativi e le tipologie di intervento previsti dal PUG PR050 trattandosi di un progetto di città pubblica si inseriscono in una strategia urbana qualificante, che tiene conto delle indicazioni del PUMS e che ripensa la viabilità del Centro Storico (CS) in un’ottica di sostenibilità e valorizzazione dello spazio pubblico. L’approccio adottato tiene conto del contesto urbano esistente, mirando a un equilibrio tra le esigenze di mobilità e la qualità della vita cittadina. La riorganizzazione include interventi sulla pavimentazione, segnaletica e arredo urbano per migliorare la fruibilità e l’attrattività dell’area. Nelle note a fianco viene riportato un regesto dettagliato delle varie modalità e approccio ai principi rigenerativi e di intervento.

3. Disposizioni specifiche e Azioni

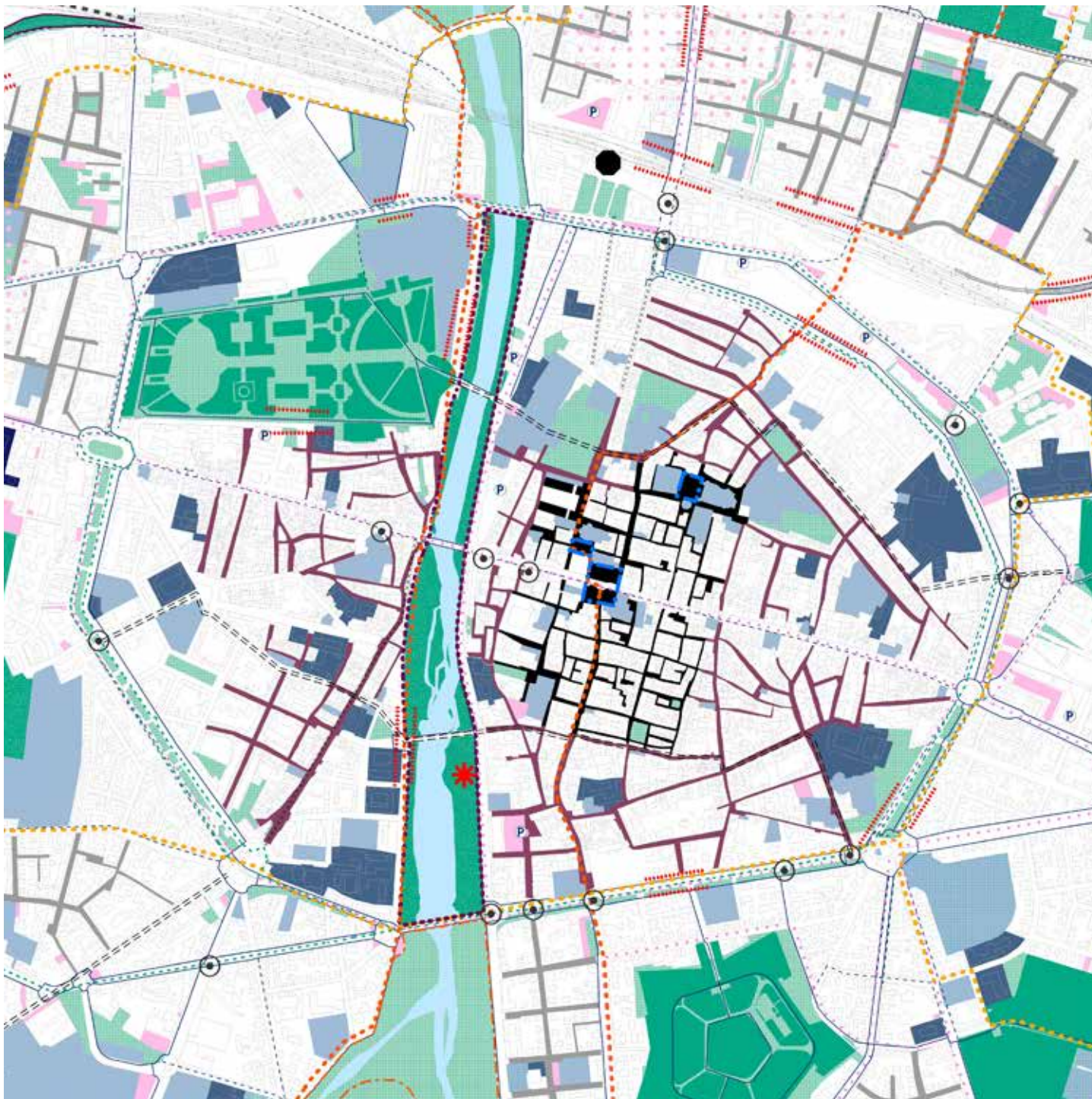
Tra le più importanti strategie urbane riferite al progetto strategico Viabilità e Spazio Pubblico Centro Storico rientrano: la riqualificazione degli spazi pubblici; la progressiva limitazione della circolazione veicolare; la mitigazione del fenomeno dell’isola di calore provvedendo progressivamente a desigillare le parti impermeabili a partire da strade di diverso rango; l’avvio di processi di economia circolare; il potenziamento della presenza vegetativa, anche in forma temporanea, in aree storiche di pregio, senza comprometterne la loro configurazione, al fine di aumentare la biodiversità nel centro storico. Gli elementi vegetativi potranno essere integrati a strutture di arredo urbano tra cui elementi per la sosta di persone (sedute). In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di sostenibilità indicate nella “Strategia” declinata dai 7 scenari e relative “Azioni”, qui richiamate: **Strategia 3.1** - Azione 3.1.7 e 3.1.8 Favorire la proliferazione di zone 30 e zone 20 e favorire opere di mitigazione ambientale per ridurre l’impatto di infrastrutture stradali molto frequentate, riabilitando gli spazi interclusi. **Strategia 3.2** - Azioni 3.2.3 e 3.2.4 Favorire la piccola produzione in aree urbane e sostenere i processi di economia circolare e cicli virtuosi. Azione 3.2.7 Implementare le funzioni insediate contribuendo al loro rafforzamento promuovendo interventi di mitigazione e desigillazione”. Azione 3.2.9 Favorire una logistica urbana sostenibile. **Strategia 3.3** - Azione 3.3.1 Desigillazione, deimpermeabilizzazione, demiralizzazione dei suoli permeabili e antropizzati. Azione 3.3.3 Favorire processi di regolazione e mitigazione dell’effetto “isola di calore”. **Strategia 3.4** - Azione 3.4.1 Garantire la diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi. Azione 3.4.6 Qualificazione e ridefinizione delle dotazioni, esistenti e proposte. **Strategia 3.5** - Azione 3.5.3 Sviluppo del Distretto centrale (definizione futura di città storica). **Strategia 3.7** - Azione 3.7.1 Salvaguardare ed implementare la biodiversità – Azione 3.7.3 Potenziare l’infrastruttura verde urbana. Azione 3.4.7 Sviluppare e costruire la “green infrastructure” a livello urbano e territoriale - Azione 3.7.8 Sviluppare in ambito urbano una nuova infrastruttura ecologicamente attiva.

4. Vision e obiettivi

Le strategie individuate supportate dalle Azioni, richiamate precedentemente, concorrono al raggiungimento dei seguenti obiettivi dichiarati nella Vision: **1 - Parma città della biodiversità; 3 - Parma città della mobilità condivisa e sostenibile; 6 - Parma città dello sviluppo e delle opportunità; 5 - Parma città della qualità dell’abitare e cura delle persone.** La trasformazione del “castrum romano” situato nel centro storico di Parma in una “Zona 20” ha l’obiettivo di valorizzare l’importante patrimonio storico e archeologico, favorendo al contempo la creazione di uno spazio urbano più sostenibile e resiliente. La “Zona 20” (area a traffico moderato con velocità massima di 20 km/h) punta a migliorare la qualità della vita urbana, incentivando la mobilità dolce, la socialità e la sostenibilità ambientale. Inoltre tale area “Zona 20” non solo restituirà alla città un pezzo importante della sua storia, ma contribuirà anche a rendere il centro storico più vivibile, verde e sostenibile, contrastando attivamente il fenomeno delle isole di calore e promuovendo una nuova cultura urbana.



1. L'area pedonale del "Castrum" romano attraversata dalla via Emilia viene comparata al parco Ducale (rosso). In puntinato bianco viene evidenziata l'area del Centro Storico definito dal "Green Ring" (progetto strategico PUG PR050) come ambito potenziale dove inserire zone 20.



2. Area pedonale del "Castrum" sovrapposta allo schema delle correlazioni e dei servizi (ST. SAS.4.2.3).

I viali, ossia il "Ring verde", definisce l'area d'interesse per lo sviluppo della mobilità sostenibile del centro storico di Parma al cui interno si evidenziano servizi e attrezzature pubbliche di rilievo. Un sistema multicentrico alla scala di quartiere in cui si evidenziano elementi strategici tra cui il nuovo parco del Parma ossia lo spazio definito dal torrente Parma e compreso all'interno del Green Ring: nuovo dispositivo ecologico denominato anche parco Parma. Entrambe le progettualità viabilistiche dovranno essere testate e inserite in modo progressivo, consentendo nell'area pedonale l'attraversamento veicolare in alcune ore del giorno e sempre ai mezzi di soccorso.

PR050

Verde Temporaneo: Parma Vivaio Mobile

Piazza Garibaldi e spazi pubblici pregiati

1. Il concetto di “Verde Temporaneo”, introdotto dal PUG PR050 per la città di Parma, si configura come un’innovativa strategia di mitigazione ambientale e valorizzazione dello spazio pubblico, basata sulla mobilità della vegetazione. Questo sistema, in contrapposizione al verde fisso, prevede l’adozione di piante in vaso che, dopo un periodo di due o tre anni, possono essere ricollocate in aree idonee del tessuto urbano o paesaggistico. Tale approccio genera una soluzione dinamica per l’integrazione del verde nella città, garantendo sia un impatto estetico e ambientale positivo sia la salvaguardia delle visuali e delle caratteristiche storiche dei luoghi. Il “Verde Temporaneo” rappresenta un modello di gestione innovativo per la città di Parma, capace di coniugare la necessità di verde urbano con la tutela dei suoi spazi storici e architettonici. Questa soluzione consente di migliorare la qualità della vita dei cittadini senza alterare il tessuto urbano consolidato, favorendo un approccio flessibile, sostenibile e adattivo alla gestione dello spazio pubblico. Il progetto, oltre a rispondere a esigenze climatiche e ambientali, diventa così un’opportunità per ridefinire il ruolo del verde nella città contemporanea, trasformandolo in un elemento dinamico e rigenerativo.

2. Gli elementi vegetali saranno collocati in contenitori mobili progettati per armonizzarsi con il contesto urbano, alcuni dei quali potranno integrare dispositivi per la seduta e altre funzioni di arredo urbano. La presenza di alberature temporanee creerà zone d’ombra funzionali alla riduzione del surriscaldamento degli spazi aperti senza compromettere le visuali architettoniche e monumentali, inoltre la possibilità di spostare le piante consente di modificare l’assetto dello spazio pubblico in funzione delle necessità stagionali, degli eventi o delle dinamiche di fruizione cittadina. Le piante che raggiungono la maturità verranno progressivamente trapiantate in aree verdi permanenti, come parchi, viali alberati e altre zone urbane carenti di vegetazione. Estensione del modello ad altri contesti urbani: il principio del “Verde Temporaneo” potrà essere applicato anche in aree periferiche, lungo i tracciati dei canali urbani tombati, come elemento di valorizzazione del patrimonio storico e ambientale della città.

1. Descrizione

Il “Verde temporaneo”¹ è una nuova categoria di verde che introduce il PUG PR050 e che potrà essere sviluppato nella città di Parma, inteso come sistema mobile che si contrappone a quello “fisso”, pensato per introdurre una nuova forma di vivaio di tipo “mobile”. Consiste nell’ospitare piante in vaso, che trascorsi due anni possono trovare fissa dimora in parti appropriate in città e nel paesaggio. Questo tipo di “verde” ha una duplice funzione, dotare gli spazi rappresentativi e istituzionali (ma non solo) con alberature capaci di apportare nuovi contenuti estetici senza incidere permanentemente e comprometterne i caratteri compositivi e visuali originali. Allo stesso tempo ha la funzione di formare, attraverso concentrazioni discrete, zone ombreggiate e quindi diminuire sensibilmente l’isola di calore senza interferire con le visuali e la percezione dello spazio pubblico specifico. La mobilità del verde consente di configurare differenti disposizioni all’interno dello spazio di riferimento e quindi soddisfare diverse esigenze rispetto all’uso dello spazio pubblico stesso.

Piazza Garibaldi è uno spazio che viene esplicitato dal suo perimetro. Esso definisce e allo stesso tempo costruisce una “quinta” urbana di grande prestigio. Un perimetro e “scenografia urbana” fatta di edifici appartenenti a epoche storiche differenti e da valori materici importanti.

Piazza Garibaldi insieme a pochi altri luoghi nella città storica non può essere pensato come uno spazio dove piantumare alberi o arbusti dall’alto fusto, perché ostacolerebbero la vista, compromettendo il vero valore di questo spazio. Per questo motivo il PUG propone l’utilizzo di “vegetazione mobile” o “Verde temporaneo” in alcuni spazi della città (non solo nel centro storico). Questo lo si può ottenere attraverso l’utilizzo di piante, arbusti e alberi su vaso che potrebbero fungere da arredo urbano qualora vi fossero contenitori con dispositivi per la seduta. Il principio qui indicato segue le linee guida della strategia per aumentare la natura in città senza comprometterne le qualità. Questo favorisce l’attrattività, ma allo stesso tempo diventa un dispositivo per diminuire sensibilmente (almeno in alcune parti della piazza) l’effetto isola di calore. La possibilità di muovere costantemente la distribuzione degli alberi su vaso consente di riconfigurare la piazza come fosse un “set” cinematografico in cui la natura diventa il soggetto protagonista. Questo progetto propone quindi una cernita di tutti gli spazi dove si può e deve inserire del verde in modo stabile e fisso e dove invece conviene utilizzare il verde mobile “temporaneo”. Il “verde temporaneo” sarà una nuova categoria di “verde” nella città di Parma.

Il verde temporaneo può assumere in questo contesto le sembianze di un “vivaio urbano” in continua evoluzione. Dopo 2/3 anni le piante e gli alberi invasati possono essere trapiantati lungo strade, nei parchi o altri luoghi avendo assolto il compito di mitigare aree senza comprometterne le qualità estetiche. Inoltre il progetto strategico di “verde temporaneo” potrà essere esteso ad altre parti di città, per esempio, in corrispondenza di tratti di canali esistenti, oggi tombati, come “segni” storici da conservare e valorizzare nell’ambito degli spazi pubblici della città.

2. Criteri rigenerativi e tipologia di intervento

Il “Verde Temporaneo” si inserisce in un più ampio processo di rigenerazione urbana che mira a: 1. Riduzione dell’isola di calore urbana: le alberature mobili, posizionate strategicamente in punti critici della città, contribuiscono a mitigare l’innalzamento delle temperature e a migliorare il microclima locale; 2. Incremento della biodiversità urbana: l’utilizzo di essenze vegetali differenziate, compatibili con l’ecosistema locale, favorisce la presenza di insetti impollinatori e altre specie utili; 3. Flessibilità dell’uso dello spazio pubblico: grazie alla mobilità delle piante in vaso, è possibile riconfigurare l’assetto urbano a seconda delle esigenze funzionali, culturali e sociali; 4. Miglioramento del benessere urbano: la presenza di aree verdi, anche temporanee, contribuisce a migliorare la qualità dell’aria e il comfort visivo e psicologico dei cittadini; 5. Sostenibilità del verde: il progetto si configura come un vero e proprio “vivaio urbano” in continua evoluzione, evitando l’abbattimento di piante per ragioni di incompatibilità spaziale e permettendo il reimpiego del verde in altre aree della città. Per quanto riguarda la modalità e tipologia d’intervento in questo caso il progetto prevede l’adozione di specifiche strategie per la gestione e la collocazione del “Verde Temporaneo”².

3. Disposizioni specifiche e Azioni

Tra le più importanti strategie urbane riferite al progetto strategico “verde temporaneo/vivaio mobile” rientrano: la qualificazione degli spazi pubblici; la mitigazione del fenomeno dell’isola di calore; l’avvio di processi di economia circolare; il potenziamento della presenza vegetativa in aree storiche di pregio, senza comprometterne la loro configurazione, e al fine di aumentare la biodiversità nel centro storico.

Gli elementi vegetativi potranno essere integrati a strutture di arredo urbano tra cui elementi per la sosta di persone (sedute).

In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di sostenibilità indicate nella “Strategia” declinata dai 7 scenari e le relative “Azioni”, qui richiamate:

Strategia 3.1 - Azioni 3.1.7 e 3.1.8 Favorire la proliferazione di zone 30 e zone 20, e favorire opere di mitigazione ambientale per ridurre l’impatto di infrastrutture stradali molto frequentate, riabilitando gli spazi interclusi. **Strategia 3.2** - Azioni 3.2.3 e 3.2.4 Favorire la piccola produzione in aree urbane e sostenere i processi di economia circolare e cicli virtuosi. Azione 3.2.9 Favorire una logistica urbana sostenibile. **Strategia 3.3** - Azione 3.3.3 Favorire processi di regolazione e mitigazione dell’effetto “isola di calore”. **Strategia 3.4** - Azione 3.4.1 Garantire la diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi. **Strategia 3.4** - Azione 3.4.6 Qualificazione e ridefinizione delle dotazioni, esistenti e proposte. **Strategia 3.5** - Azione 3.5.3 Sviluppo del Distretto centrale (definizione futura di città storica). Strategia 3.7 - Azione 3.7.1 Salvaguardare ed implementare la biodiversità. **Strategia 3.7** - Azione 3.7.3 Potenziare l’infrastruttura verde urbana. Azione 3.7.4 Sviluppare e costruire la “green infrastructure” a livello urbano e territoriale. Strategia 3.7 - Azione 3.7.8 Sviluppare in ambito urbano una nuova infrastruttura ecologicamente attiva.

4. Vision e gli obiettivi del Piano

Le strategie individuate supportate dalle Azioni, richiamate precedentemente, concorrono al raggiungimento dei seguenti obiettivi dichiarati nella Vision: **1 - Parma città della biodiversità; 6 - Parma città dello sviluppo e delle opportunità; 5 - Parma città della qualità dell’abitare e cura delle persone.**



Gli ambiti evidenziati insieme a Piazza Garibaldi possono attuare dei progetti di verde temporaneo e trasformarsi in "vivai urbani" in cui far crescere alberature di varie dimensioni (per un periodo non superiore ai due anni) per poi essere trapiantate in parti specifiche della città. Il progetto del verde temporaneo passa anche attraverso la possibilità di coltivare in città i futuri alberi apportando benefici di comfort ambientale ed estetici. In azzurro sono evidenziati gli spazi pubblici e in blu gli isolati urbani. In giallo si ipotizzano possibili aree dove inserire il verde temporaneo. In bianco gli edifici e servizi pubblici.

PR050

La "Superquadra": il "bioparco" di Parma

1. Descrizione

Il “fuso” definito a nord dall’autostrada del Sole (A1) insieme alla linea ferroviaria dell’alta velocità e la via Emilia a sud costituisce una “strip” territoriale di notevole interesse (vedasi a tale riguardo lo “Schema di assetto strategico strutturale - ST. SAS.4.2.1”). Nelle vicinanze di esso si collocano altre infrastrutture di rilievo a partire dall’aeroporto, la linea ferroviaria e la “tangenziale nord”, alle quali si alternano brani di città, piccoli insediamenti dispersi, tessere industriali ed edifici della logistica di grande portata come l’interporto di Fontevivo. Ma troviamo anche pezzi di campagna e natura. E’ proprio questa frammistione di “elementi” che rende questa fascia così attraente. Nelle vicinanze dell’area vi è una ricca diversità di elementi, alcuni naturali di grande portata, come il Torrente Taro e la fascia di connessione ambientale ad esso riferito, aree di biodiversità e zone di tutela della struttura centuriata (art. 21 del PTPR - Zone ed elementi di inter-resse storico ed archeologico). L’aeroporto di Parma è posizionato a est, ortogonalmente rispetto alle altre due infrastrutture di riferimento e allo stesso tempo si posiziona a nord ovest della città, nelle vicinanze del centro storico.

Questa vicinanza lo rende una peculiarità importante e strategica per la città di Parma, che dovrebbe essere valorizzata da un punto di vista di funzionalità urbane e accessibilità.

La "Superquadra", quindi, è in una posizione unica e strategica, definita da sistemi infrastrutturali di diverso livello: a nord l'A1 con la linea alta velocità, a sud la via Emilia che con la linea ferroviaria definisce a sua volta un'altra "strip", a ovest il torrente Taro e l'interporto di Fontevivo, a est l'aeroporto, il quale in una versione aggiornata, dovrebbe potenziare lo scalo passeggeri e contestualmente favorire una nuova relazione, eventualmente più "dinamica", con la città.

La “Superquadra” è stata pensata come ambito di riferimento per sperimentare forme alternative di attività legate all’agricoltura, al paesaggio, all’agrofotovoltaico, all’agroecologica, alla produzione integrata circolare e all’agricoltura rigenerativa, ossia capace di invertire l’esaurimento delle risorse naturali causato dall’agricoltura industriale a favore della sostenibilità¹. L’agricoltura rigenerativa punta inoltre a ottenere un terreno in salute per gli anni a venire, ad aumentare la biodiversità, ripristinare l’equilibrio tra gli ecosistemi e mitigare il cambiamento climatico. La “Superquadra” definisce il “bioparco” della città-territorio³.

Quindi si tratta di un'area con ottimi collegamenti con l'hinterland, nelle vicinanze di un interporto di grandi dimensioni (Fontevivo) e collegata alla rete autostradale e ferroviaria che potrebbe collegarsi al retroporto di La Spezia. Ciò fornisce molte sinergie e vantaggi ambientali. In questo modo, le aziende di entrambi i siti possono utilizzare la "superquadra" per funzioni a valore aggiunto. In generale la "superquadra" sarà il luogo dell'industria innovativa e produzione dall'alto valore aggiunto. Allo stesso tempo si potranno ottenere vantaggi anche nel campo della gestione del bioparco incluso all'interno.

Il piano PR050 individua la “Superquadra” come un dispositivo territoriale di nuova formazione, al cui interno si trova declinato un nuovo concetto di luogo urbano, rurale e ambientale; il primo “Bioparco” della città-territorio (della post-metropoli) emiliana. L’ambito individuato dalla Superquadra è un’area da riservare alla produzione quantitativa legata al soddisfacimento della richiesta di produzione di cibo in caso di necessità rendendo Parma autosufficiente dal punto di vista alimentare e quindi capace di provvedere in caso di emergenza alla produzione e distribuzione di cibo ai propri abitanti.

Il bioparco agricolo stabilisce una nuova modalità di agricoltura sostenibile con possibilità di sperimentare nuove forme di coltivazione e produzione, stoccaggio e vendita in collegamento con il Parma Food Port (struttura che aggiorna e implementa il mercato agroalimentare esistente nella zona annonaria), EXPO e le aree commerciali a est.

La fascia a sud compresa tra la via Emilia e la ferrovia potrà ospitare forme produttive di media dimensione e capacità, tali da compensare mancanze in termini di settori, diversificando l'offerta necessaria per essere apprezzata dal mercato. Lungo l'autostrada viene previsto il KM Verde, opera di mitigazione e parte integrante della "Green Infrastructure" per abbattimento degli agenti inquinanti derivanti dal traffico veicolare dell'autostrada A1.

2. Criteri rigenerativi e tipologia di intervento

La Superquadra rappresenta l'opportunità reale (senza precludere ad altre parti del territorio di cambiare) per attivare un'agricoltura circolare nel territorio parmense. È evidente la necessità di organizzare diversamente il sistema agroalimentare. L'agricoltura circolare produce il minor numero possibile di rifiuti: l'emissione di sostanze nocive è la più ridotta possibile e le materie prime e i prodotti finali vengono utilizzati con il minor numero possibile di perdite. L'agricoltura circolare riveste un ruolo strategico. Il Piano PR050 svolge un'esplorazione spaziale sulle opportunità per sviluppare l'agricoltura circolare nell'ambito definito "Superquadra". In questo ambito il piano favorisce l'insediamento di attività virtuose legate allo sviluppo agricolo di nuova concezione capace di costruire un nuovo paesaggio produttivo, educativo, ricreativo e naturalistico allo stesso tempo. Del resto, gli obiettivi dell'agri-coltura circolare possono essere raggiunti attraverso percorsi sostanzialmente diversi, dall'intensivo all'estensivo, dal piccolo al grande, dal low-tech all'high-tech. Esistono percorsi che si rifanno all'agricoltura dei tempi lenti, oppure altre forme di agricoltura ipermoderne e tecnologiche che fanno un uso più intelligente del suolo, dei flussi energetici e dei materiali di scarto. Sulla base delle cosiddette "tessere agricole", vengono visualizzate forme di agricoltura (circolare) adatte al suolo. A seguito di questi elementi costitutivi, è stata quindi delineata una stimolante prospettiva di sviluppo della superquadra che potrebbe istituire un futuro paesaggio agricolo circolare.

Favorire la formazione di un territorio sperimentale legato a nuove forme produttive legate alla natura, all'agricoltura e alla produzione energetica "pulita" e/o da fonti rinnovabili (agrofotovoltaico) è una priorità del Piano PR050.

La valorizzazione del sistema centuriato e il reticolo idrico da integrare nel ciclo virtuoso di utilizzo dell'acqua nella superquadra può generare la definizione di un nuovo tipo di paesaggio produttivo attivando sistemi circolari di produzione e distribuzione di prodotti agricoli e naturali.

La Superquadra favorisce il riuso degli scarti prodotti dalle coltivazioni e piante al fine di fertilizzare il suolo e aumentarne le qualità minerali e la proliferazione dei filari come segmenti di biodiversità del nuovo paesaggio.

3. Disposizioni specifiche e Azioni

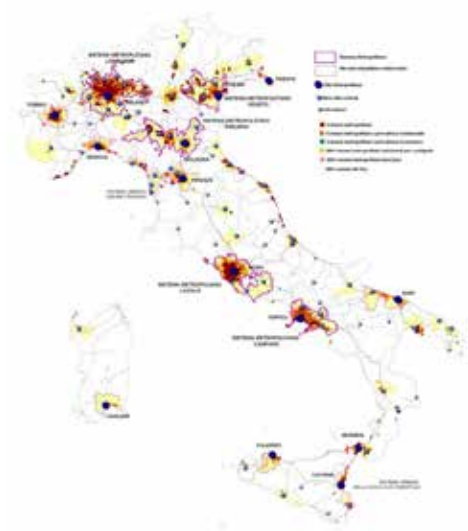
Tra le principali strategie urbane relative all'ambito di trasformazione rientra la promozione di modelli alternativi di sviluppo sostenibile, con particolare attenzione alla rigenerazione del suolo, considerato una risorsa non rinnovabile. Questo obiettivo si realizza attraverso l'introduzione di nuove forme di produzione agricola, lo sviluppo integrato della rete

1. "A city or ecosystem, or complex structure of any kind, is sustainable if its conditions of production do not destroy over time the conditions of its reproduction". (Manuel Castells, 2000, definisce il concetto di sostenibilità).

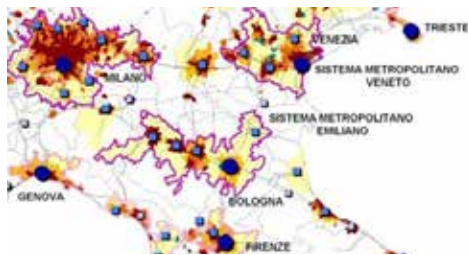
2. Massimo Cacciari, “La città”, Pazzini Editore ... “Allora i luoghi non possono essere quelli della Polis greca e nemmeno quelli della metropoli industriale. Dobbiamo inventare dei nuovi luoghi che siano questa volta connessi alle mobilità.

Il corpo umano è un luogo e ha bisogno di luoghi. A meno che la città post metropolitana non voglia metamorfosi in anime che non hanno bisogno di luoghi fisici.

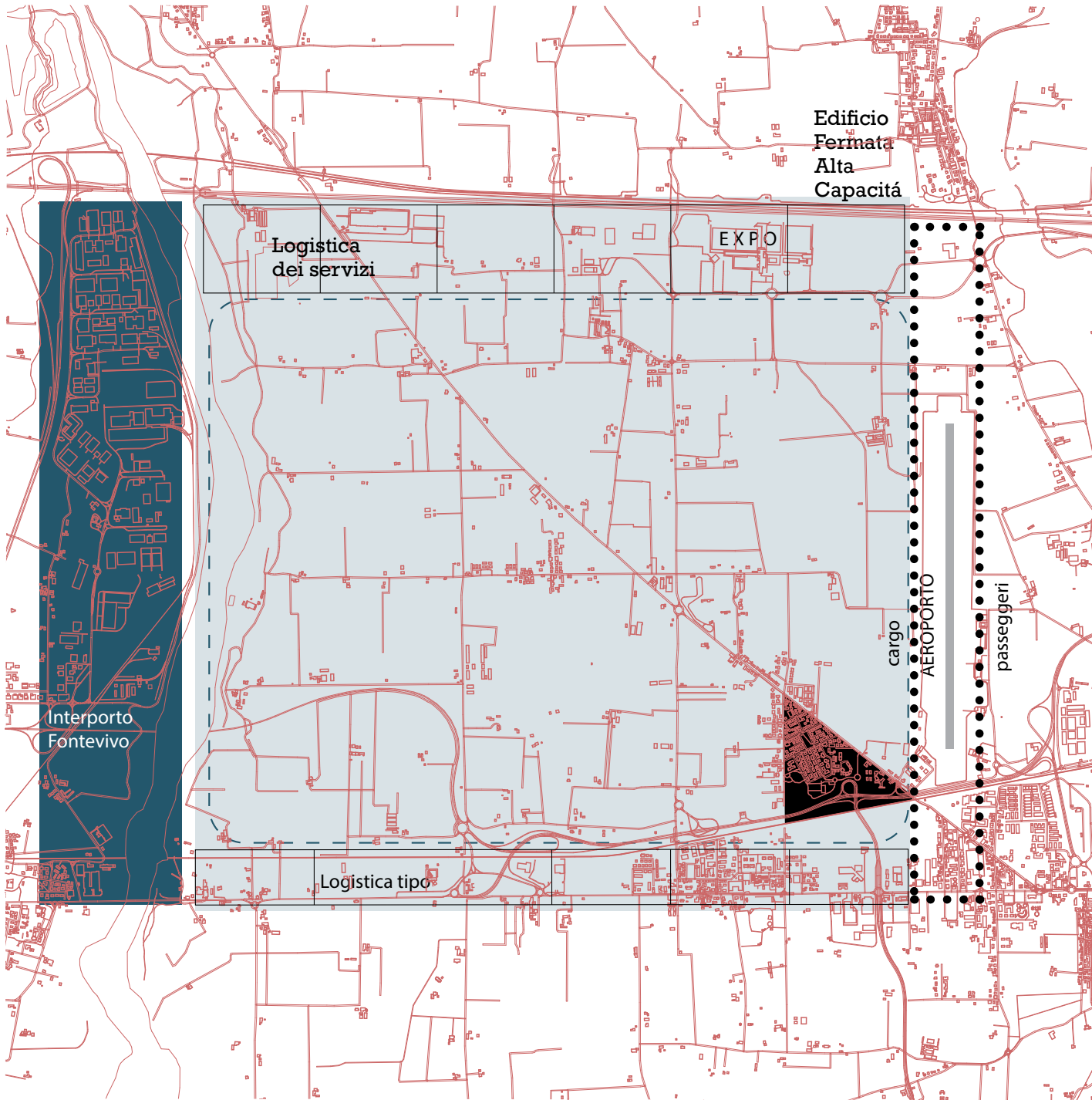
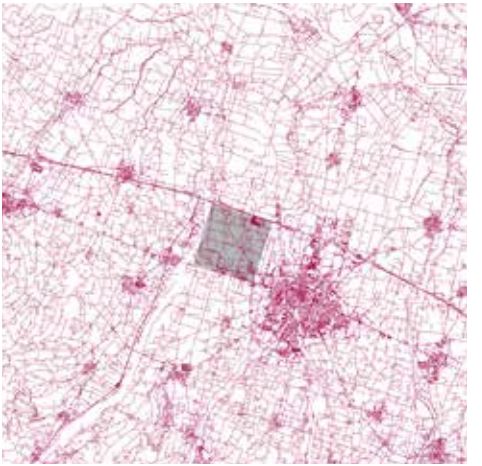
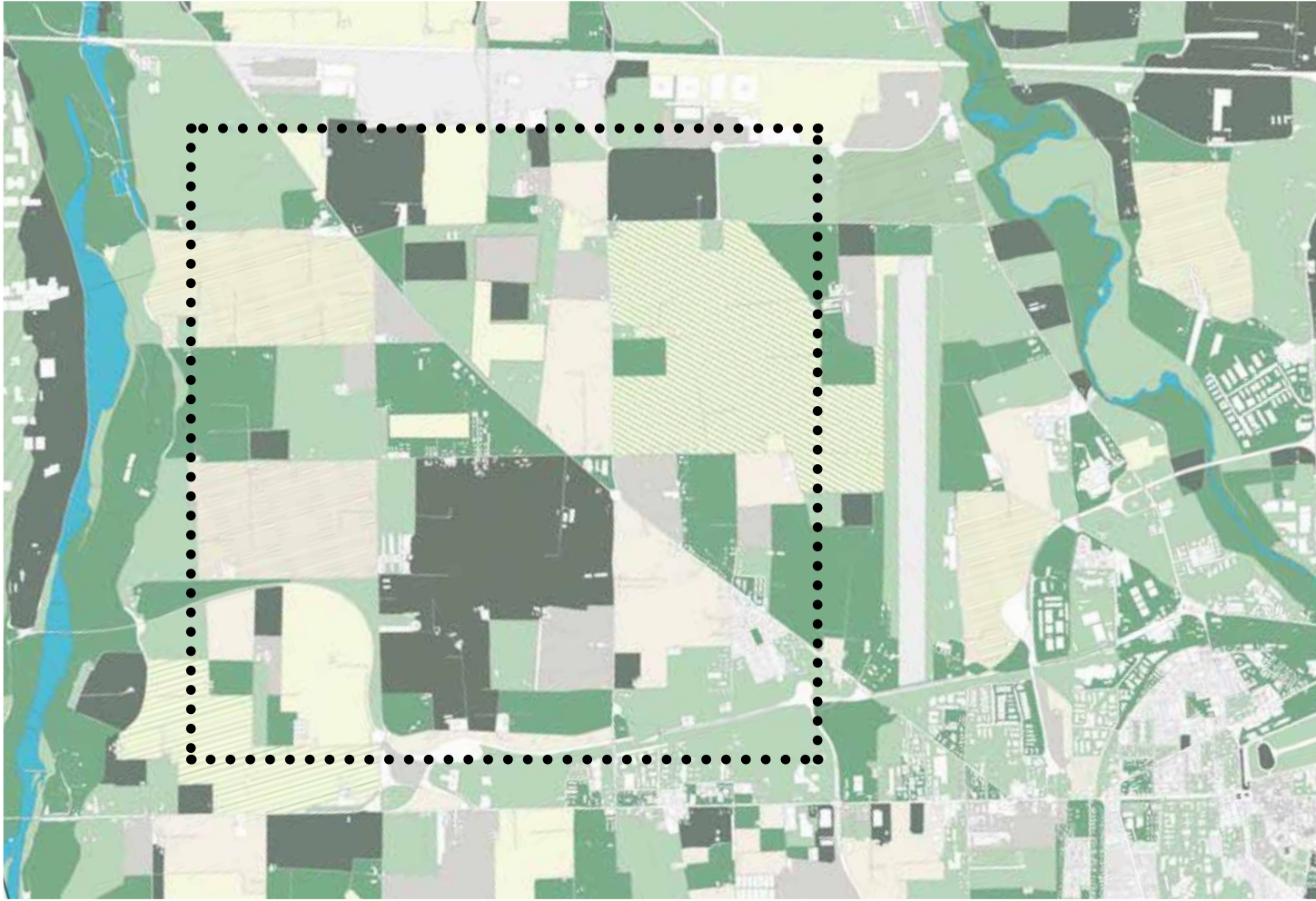
3. Il concetto di sostenibilità riprende la definizione precedente (1), continuando: “so it is sustainable when the creations do not have a negative influence on the balance of the physical, social, economic and environmental state. The Brundtland commission stated that sustainability means that it ensures that development meets the needs of the present generation without compromising the future generations in their own needs (WCED, 1987).



Mappa aggiornata dei sistemi metropolitani e urbani in Italia (elaborazioni Cresme su dati ISTAT, 2016). http://www.cittasostenibili.it/html/scheda%2016/scheda_16.htm



Dettaglio mappa dei sistemi metropolitani e urbani in Italia. (vedi sopra)



Sopra: Immagine da DTB regionale con evidenziata la "Superquadra" all'interno del fuso definito dall'autostrada A1 e AV con la via Emilia a sud.

A lato: ambito interno della "Superquadra" indicato come il futuro Bioparco di Parma. L'immagine a lato sotto evidenzia le fasce perimetrali della "Superquadra". La strip nord si configura come un sistema misto produttivo, commerciale, espositivo, mentre quello a sud si configura per vicinanza e vocazione alle infrastrutture presenti come area legata ad una articolazione produttiva urbana e a processi di mixité.

ecologico-ambientale a scala urbana e territoriale, la riduzione dei rischi ambientali, il supporto alla transizione energetica e l'attivazione di processi di economia circolare.

Gli interventi devono concorrere alla definizione di un nuovo "campione" territoriale. Devono essere realizzate le infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti, ivi compresi i parcheggi pubblici previsti per ogni uso e le eventuali opere di loro adeguamento come correlate agli interventi stessi. In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di sostenibilità indicate nella "Strategia" declinata dai 7 scenari e le relative "Azioni", qui richiamate:

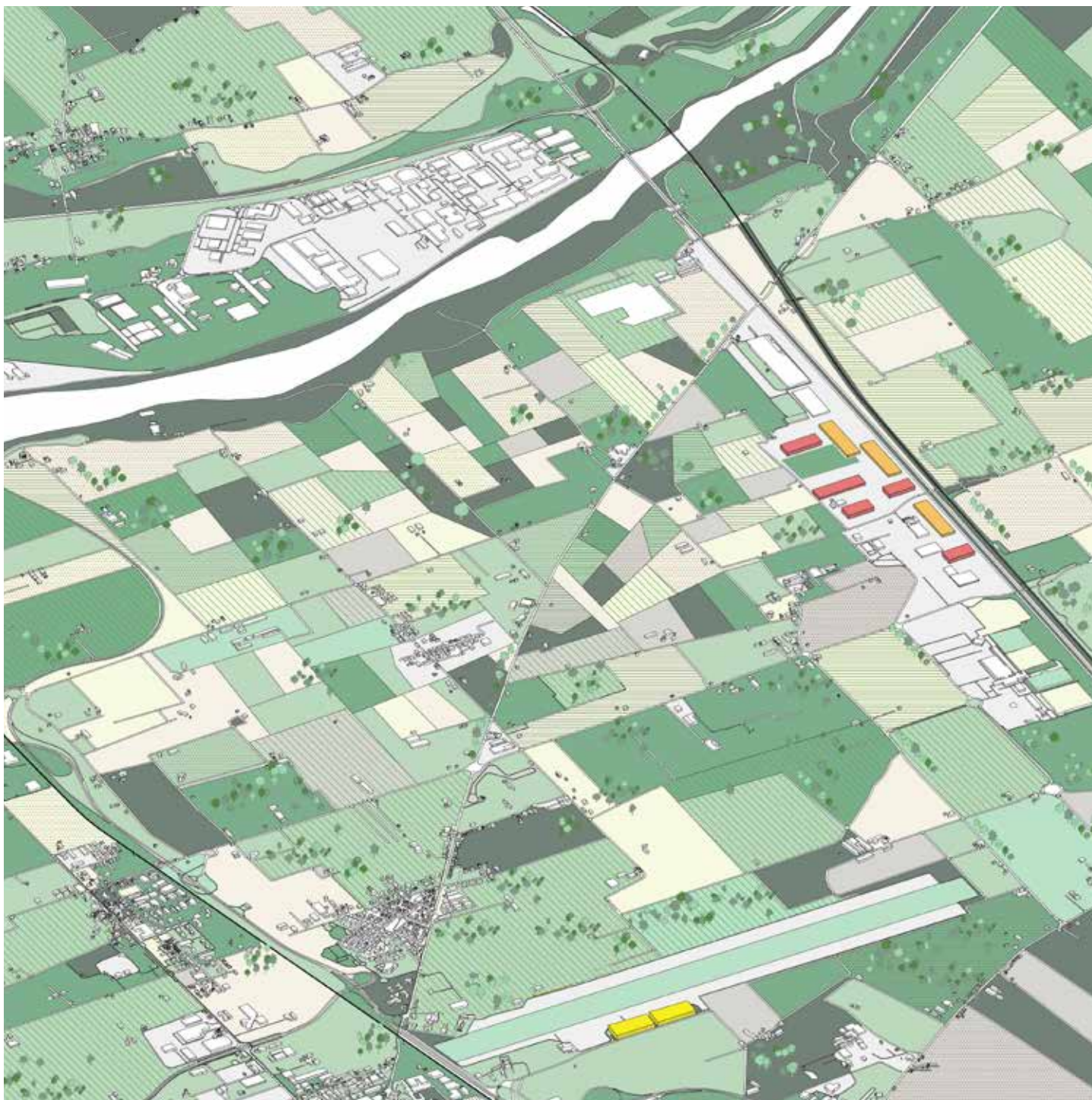
Strategia 3.1 - Azione 3.1.1 Favorire la proliferazione di infrastrutture "smart mobility" con scambio mezzo, soprattutto nei parcheggi pubblici. Azione 3.1.2 Aeroporto da sviluppare in rapporto sinergico e in relazione con la città, aumentandone l'accessibilità e i collegamenti da e per la città storica. Strategia 3.1 - Azione 3.1.4 Nuove linee strutturali TPL (Trasporto Pubblico Locale). Azione 3.1.9 Estendere e potenziare il sistema della rete di TPL in riferimento alle frazioni. Azione 3.1.10 Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e territoriale, favorendo corsie dedicate. Azione 3.1.13 Promuovere l'alta qualità del TPL e sviluppare linee di collegamento strutturali a livello territoriale. **Strategia 3.2** - Azione 3.2.4 Sostenere i processi di economia circolare e cicli virtuosi, con il riciclo dei rifiuti e valorizzazione delle filiere corte. Azione 3.2.5 Favorire l'insediamento di aziende innovative e promuovere centri dell'innovazione. Nel caso specifico della superquadra eventuali nuovi insediamenti produttivi altamente sostenibili devono essere dislocati nel fuso nord lungo l'autostrada A1 oppure nel fuso sud tra la linea ferroviaria e la via Emilia. Altre forme insediative possono essere inserite all'interno se altamente compatibili con le attività di rigenerazione rurale e ambientale (agri fotovoltaico, serre autosufficienti, agricoltura biodinamica e coltivazioni idroponiche). Strategia 3.2 - Azione 3.2.11 Favorire flessibilità burocratiche per sviluppo di dispositivi a favore dell'ambiente e all'efficientamento degli edifici produttivi e commerciali. **Strategia 3.3** - Azione 3.3.3 Introduzione di misure finalizzate all'adattamento climatico degli edifici. Azione 3.3.4 Mitigare l'esposizione agli inquinanti anche acustici e a rischi antropici. Azione 3.3.6 Rendere accessibili i servizi energetici a basso impatto ambientale. Azione 3.3.9 Favorire il riciclo e la diminuzione di rifiuti. **Strategia 3.4** - Azione 3.4.1 Diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi di qualità. Azione 3.4.12 Sviluppo di percorsi ciclo pedonali, sentieri e ippovie alla scala territoriale. **Strategia 3.6** - Azioni 3.6.5 e 3.6.9 Sperimentare nuove forme di "working & living" e sviluppo di attività produttive innovative nel fuso tra ferrovia e via Emilia. Azione 3.6.10 Potenziare EXPO in connessione con AV (nel caso venisse deciso) e l'area che scorre lungo l'autostrada lato sud. **Strategia 3.7** - Azione 3.7.1 e 3.7.2 Salvaguardare ed implementare la biodiversità e sviluppare la matrice ecosistemica valorizzando la centuriazione ove presente. Azione 3.7.5 Migliorare la qualità delle acque di falda e quelle superficiali. Azione 3.7.9 Sviluppare e favorire pratiche sperimentali di agricoltura estensiva. Azione 3.7.11 Favorire l'espansione delle aree naturalistiche protette.



Vista planimetrica della "Superquadra". L'area dell'ambito misura circa 1.260 ha.

4. Vision e gli obiettivi del Piano

Le strategie individuate supportate dalle Azioni, richiamate precedentemente, concorrono al raggiungimento dei seguenti obiettivi dichiarati nella Vision: **1 - Parma città della biodiversità; 6 - Parma città dello sviluppo e delle opportunità; 7 - Parma città dell'agricoltura come patrimonio storico-ambientale e socio-culturale; 8 - Parma città capitale del cibo e dell'alimentazione sostenibile; 9 - Parma città dell'energia rinnovabile.**



A fianco: immagine tridimensionale dell'ambito relativo alla "superquadra".

PR050

Dalla fermata “Alta velocità” allo “Smart Mobility Hub”

Obiettivi specifici:

1. Complementarità con Reggio Emilia AV:
 - Posizionare la fermata come un hub specializzato nella connessione tra Alta Velocità, fiere internazionali e mobilità locale.
 - Offrire servizi che rispondano a bisogni specifici di viaggiatori business e turisti diretti alle Fiere di Parma, all’aeroporto e alla città.
2. Sviluppo di uno Smart Mobility Hub:
 - Integrare tecnologie digitali per gestire flussi di traffico, parcheggi e connessioni intermodali.
 - Creare spazi dedicati a soluzioni di mobilità condivisa, veicoli elettrici e navette autonome.
3. Integrazione Territoriale e Connessione con la Città:
 - Progettare la fermata come nodo strategico di collegamento tra la città di Parma, l’aeroporto Giuseppe Verdi e le principali aree industriali.
 - Facilitare l’accesso ai visitatori delle fiere, riducendo la congestione sulla rete locale.
4. Sostenibilità e Innovazione:
 - Puntare su un’architettura sostenibile con soluzioni a basso impatto ambientale.
 - Prevedere la produzione di energia rinnovabile per alimentare la stazione.
5. Azioni Chiave:
 - Analisi di fattibilità: Studio di impatto economico, territoriale e ambientale.
 - Collaborazione con stakeholder locali e nazionali: Coinvolgimento di istituzioni, enti fieristici e operatori ferroviari.
 - Progettazione Architettonica e Ingegneristica: Creazione di un’icona architettonica che rappresenti l’innovazione e l’identità territoriale.
 - Fasi di sviluppo: Implementazione graduale del progetto, con focus iniziale sulla connessione con le Fiere di Parma.
6. Benefici Attesi:
 - Aumento dell’attrattività del territorio per eventi e fiere internazionali.
 - Riduzione dei tempi di viaggio e miglioramento della connettività tra Parma e le principali città italiane.
 - Rafforzamento del tessuto economico locale attraverso nuove opportunità logistiche e turistiche.

1. Descrizione

La stazione ferroviaria è un luogo speciale. È un luogo della città, snodo di più reti dove passano ogni giorno migliaia di viaggiatori. La società nel futuro, sarà sempre più connessa e nel caso specifico della stazione i viaggiatori, trasportatori, residenti locali e utenti “abiteranno” letteralmente tale infrastruttura stazione. La stazione cambia continuamente. (...) I viaggiatori vogliono “cambiare” più comodamente. I governi nazionali hanno piani climatici sempre più ambiziosi e la transizione energetica avverrà anche nelle stazioni. Per fornire una risposta adeguata a questi cambiamenti, le stazioni subiranno nuovamente una metamorfosi nei prossimi anni. Infatti la fermata Alta Velocità di Parma potrà essere più di una fermata, un luogo, un pezzo di città capace di attivarsi all’occorrenza anche come stazione. La nuova fermata infatti potrà trasformarsi da “stazione” Alta Velocità a “luogo ad alta capacità”, con la possibilità di ospitare funzioni e programmi capaci di trasformarla in un cluster unico per caratteristiche e relazioni con il contesto in cui viene collocata. La vicinanza all’aeroporto, all’expo e al “fuso” urbanizzato lungo l’autostrada e alla “superquadra” (giardino della metropoli emiliana), rende questa fermata un luogo del futuro. Da questo punto di vista, il progetto strategico dello “smart mobility hub” (fermata AV), inserito nello scenario “Parma alta capacità”, rappresenta un’opportunità per analizzarne i benefici e riconoscerne le potenzialità, superando l’idea di un’infrastruttura limitata alla sola funzione ferroviaria. L’obiettivo fondamentale è interpretare questo luogo non soltanto come un landmark o un punto di transito per i passeggeri, ma come un vero e proprio dispositivo urbano e territoriale.

Per questo motivo, il piano PR050 propone – prima ancora che un progetto – un modo di guardare la città, un impegno a osservare, la possibilità di costruire un nuovo pezzo di città. In questo senso, la sfida della fermata alta velocità è anzitutto una sfida geografica e relazionale.

Il mondo contemporaneo sollecita l’avvio di iniziative innovative, capaci di inserirsi nell’era del cambiamento, caratterizzata da una transizione non solo ecologica, ma anche sociale ed economica. La nuova tecnologia consente già oggi di costruire e gestire le future “stazioni” in modo diverso. Le stazioni saranno delle “città nella città”, clusters di programmi aggregabili e trasformabili, saranno costruite con nuovi materiali e progettate in modo “circolare”, diventeranno più “intelligenti” attraverso l’uso di sensori, genereranno la propria energia e formeranno un “cuscinetto” climatico per l’ambiente. I cambiamenti tecnologici a cui ci riferiamo stanno procedendo a un ritmo molto veloce: internet of Things, bioeconomia, blockchain, intelligenza artificiale e nanotecnologia. Guardare avanti è fondamentale per non perdere opportunità e contribuire a scrivere una parte della storia urbana del XXI secolo.

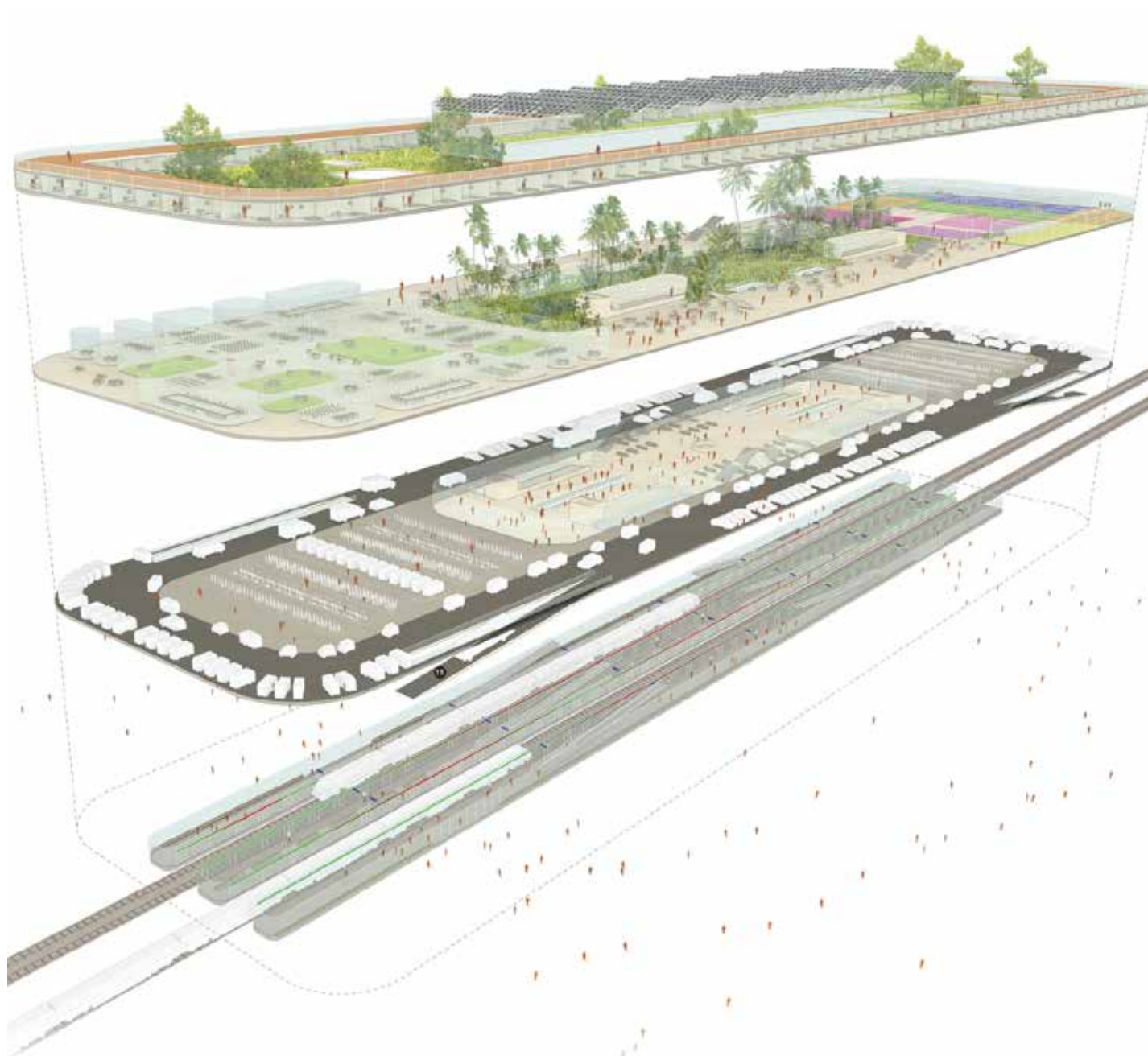
La stazione di Parma non può più essere concepita secondo i modelli, anche recenti, del passato. Deve invece configurarsi come un’infrastruttura in grado di evolvere in un vero e proprio “spazio” urbano. Le stazioni attuali risultano spazi molto frequentati ma a bassa permanenza, poichè assolvono, esclusivamente, alla funzione di transito. La fermata di Parma AV avrebbe la possibilità di diventare uno spazio frequentato e anche molto vissuto grazie alla capacità di “aggiornarsi” alle possibili necessità, anche in relazione a polarità funzionali di grande rilevanza come le Fiere di Parma. Si configura così come uno spazio sinergico, fondato sulla flessibilità d’uso e sulla trasformabilità delle funzioni, capace di rispondere in modo dinamico a condizioni programmatiche attuali e future, secondo una logica di sistema resiliente.

Parma dovrebbe e deve puntare su un’altra idea di stazione ferroviaria. Il contesto nel quale si inserisce contribuisce a definire uno spazio che non assolve solamente alla funzione di transito, come avviene in altre realtà, ma che potrebbe e dovrebbe integrarsi con le attività di carattere espositivo (sistema fieristico di Parma). In questa prospettiva, la stazione può configurarsi come un ambiente adattivo e resiliente, capace di evolvere al mutare delle condizioni e di rispondere in modo efficace a un quadro esigenziale destinato a trasformarsi nel tempo. Per questo Parma non entra in competizione con Reggio Emilia e non diventa neanche la sua alternativa. Essa può coesistere senza produrre conflitti e allo stesso tempo sarà capace di allargare la dotazione di luoghi innovativi relativi al “cluster” fieristico e commerciale.

Emerge quindi la possibilità di configurare uno spazio “on demand” capace di attivarsi in momenti precisi (durante per esempio eventi quali “cibus” etc.), ma anche, di essere in grado di vivere di vita propria e non solo attivarsi a seconda delle necessità. Stiamo parlando di un nuovo archetipo urbano, di “un’oasi urbana” capace di produrre energia per sé e per le altre strutture quando necessario. Questi tipi di spazi saranno sempre più importanti nel contesto post-metropolitano, capaci di offrire vantaggi e garantire nuovi servizi alla comunità in senso lato. Una stazione così concepita, in un certo senso più “leggera” non ha bisogno di un bacino di utenza ma è in grado di essere allo stesso tempo autosufficiente e capace di “scambiare”, per osmosi, servizi e ambienti necessari ad altri scopi e programmi temporanei con le Fiere.

Vision Generale:

L’obiettivo è creare una fermata Alta Velocità a Parma, nella zona delle Fiere, con un approccio innovativo e complementare alla stazione Mediopadana di Reggio Emilia. Questo progetto mira a rafforzare l’accessibilità territoriale e favorire la connessione con le infrastrutture fieristiche e produttive locali, senza entrare in competizione diretta con le infrastrutture esistenti. Questo progetto rappresenta un’opportunità per proiettare Parma nel futuro della mobilità e delle connessioni infrastrutturali, in linea con le esigenze di sostenibilità e innovazione che caratterizzano le città europee più avanzate.



A fianco: Diagramma tridimensionale della futura infrastruttura "Alta Capacità". Piattaforma che combina al proprio interno programmi, spazi, luoghi e funzioni capaci di "reagire" a necessità e futuri cambiamenti.

PR050

PED - Parma Eco District e il Parco Centrale

PROGETTI PILOTA:

P1: De-impermeabilizzazione di ambiti impermeabili a partire dai parcheggi e piazzali.
P2: Riqualficazione del Parco del Naviglio e realizzazione di uno spazio educativo e co-working di nuova generazione che sia in grado di comunicare e aggregare le qualità del PED.

PROGETTUALITÀ SPECIFICHE:

P1: Progetto dell’ECOPARK, ovvero del segmento di parco del Naviglio che attraversa il comparto con relativa pista ciclabile e attrezzature.
P2: fermata della linea TPL SPIP-CAMPUS (intersezione Naviglio e via E. Forlanini).
P3: Landmark da installare in prossimità dell’autostrada e/o all’ingresso del PED, Elemento riconoscibile che interpreti l’immagine del nuovo distretto.
Da fonti statistiche emerge che una percentuale elevata di imprenditori vede nell’installazione di impianti fotovoltaici sui tetti dei capannoni un investimento interessante, ma sono ancora pochi coloro che sono passati all’azione, principalmente a causa dei costi, che stanno comunque man mano diminuendo.
Una soluzione a questo problema viene fornita da alcune società di gestione di impianti fotovoltaici, che prevedono la sottoscrizione di un contratto con il titolare del capannone per la cessione del diritto d’uso della superficie del tetto. In questo modo, sarà l’impresa di gestione dell’impianto che si incaricherà delle spese per la creazione e la manutenzione dell’impianto fotovoltaico, riconoscendo all’imprenditore una rendita annuale. Il contratto di cessione del diritto d’uso ha una durata predeterminata, al termine della quale la proprietà dell’impianto passa in automatico al titolare del capannone. La scelta di creare un impianto fotovoltaico sul tetto di un capannone industriale rappresenta dunque una opzione che non ha solo ripercussioni positive dal punto di vista ambientale (minori emissioni di anidride carbonica e occupazione produttiva di spazi inutilizzati), ma anche in prospettiva economica.
È infatti una soluzione che, aumentando l’efficienza energetica dell’impresa, ne riduce le spese correnti.
Un’ulteriore considerazione: è plausibile ipotizzare per il futuro un aumento del prezzo del petrolio, e gas, dovuto alla riduzione della quantità a disposizione, e altre problematiche, con un conseguente aumento del prezzo dell’energia ricavata da fonti fossili. Da questo punto di vista, quindi, poter disporre di un impianto fotovoltaico che permette la creazione in autonomia dell’energia elettrica necessaria allo svolgimento delle operazioni industriali può rivelarsi una scelta strategica estremamente vantaggiosa.

1. Descrizione

Il Parma Eco District (PED) è localizzato in corrispondenza dell’area denominata SPIP e comprende anche la fascia territoriale a sud dell’autostrada che include tra l’altro l’area “Chiesi”, l’area Barilla e l’insediamento commerciale (Ikea). L’area in questione è attraversata dall’autostrada A1 e dalla linea ferroviaria dell’alta velocità (Bologna-Milano) ed è ben collegata con l’area fiere e l’aeroporto; si trova nelle immediate vicinanze dell’ingresso autostradale. Inoltre l’area a nord dell’autostrada denominata SPIP (ora PED) s’inserisce in un paesaggio naturale e agricolo di grande pregio dovuto dalla presenza di segni e tracce appartenenti alla centuriazione romana. Ciò fornisce molte sinergie e vantaggi ambientali. Il Piano PR050 propone di sviluppare il comparto come un Eco Distretto (Parma Eco District), ossia, un distretto capace di rispondere in modo adeguato alle necessità e alle sfide legate alla produzione, riducendo allo stesso tempo le esternalità a favore di una trasformazione capace di rispondere efficacemente alla transizione energetica ed ecologico ambientale.

Il Piano PR050 concepisce il Parma Eco District come “productive smart neighborhood”: un unico sistema generato dall’integrazione tra 4 componenti strutturali: produzione, natura, sostenibilità e socialità. Il PED, per sua definizione, sarà un comparto in grado di sviluppare una propria produzione e indipendenza energetica derivante da fonti non fossili ad impatto zero. Inoltre, PR050 propone un sistema di aree verdi che funzionano da dispositivi ambientali, corridoi ecologici, rain gardens, bioswales e “smart walls” per il miglioramento della qualità delle acque e dell’aria. Le aree vegetative favoriscono la biodiversità e aumentano il comfort dello spazio urbano anche attraverso thermal-bus per la climatizzazione di aree e percorsi pubblici. Il piano PR050 favorisce l’insediamento di un sistema di spazi per lo stoccaggio, il riuso e il drenaggio delle acque meteoriche, per una loro regimentazione sostenibile, con l’obiettivo di una completa invarianza idraulica dell’intera area. L’energia termica può essere interamente fornita mediante una rete di riscaldamento e raffreddamento a partire da centrali tecnologiche alimentate da sistemi di scambio (connesse al fotovoltaico o altre forme di produzione energetica da fonti rinnovabili). Alla scala architettonica il Parma Ecodistrict dovrà: ridurre la domanda energetica degli edifici a partire dalle caratteristiche fisiche delle masse e delle facciate perimetrali e dovrà utilizzare materiali e colorazioni che permettano un’alta albedo e quindi che riducano l’effetto isola di calore, materiali catalitici ad alta percentuale di componente riciclata, ricettori fotovoltaici integrati nei sistemi di facciata e coperture, materiali che riducano il tasso di smog ambientale. Come riportato nella scheda relativa al quartiere di appartenenza (Unità Strutturale Parma Eco-District (Cortile San Martino)), il Piano prevede lo sviluppo di un progetto urbanistico specifico che dovrà prioritariamente seguire le linee guida e indirizzi utilizzando il formato “DOCA” (Data, Opportunities, Challenges, Anecdotes) anziché “SWOT” (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) e definire i metabolismi capaci di innescare cicli virtuosi riguardo gli aspetti energetici, di riciclo e riuso dei rifiuti, degli scarti “verdi” da trattare in loco per la manutenzione del verde. Il Piano propone l’utilizzo delle coperture dei capannoni industriali come un “territorio” e spazio disponibile per l’insediamento di coperture verdi e fotovoltaiche, per la produzione di energia elettrica da utilizzare in modalità condivisa e alternata così come indicato nel protocollo PED (Positive Energy District). Parma Eco District potrà quindi diventare un produttore di energia “pulita” e costituire un “Parco Solare” lungo l’autostrada del SOLE come continuazione della stessa infrastruttura.

Il conseguente parco solare sarà in grado di fornire energia elettrica e anche “calore” che eventualmente potrà essere utilizzato come fonte di energia per altri scopi o edifici. Un sistema di mobilità “leggera” di attraversamento affiancherà la rete stradale esistente che dovrà essere ridimensionata a dovere, in grado di raccogliere le acque piovane e smistarle nei futuri “water pounds” attivandone il filtraggio naturale e il possibile conseguente stoccaggio per il riuso. Le sezioni stradali di tutto il comparto dovranno contemplare l’innesto di filari alberati in presenza di percorsi pedonali. Per questo motivo viene identificata via Forlanini come nuovo “boulevard urbano”. Inoltre, il nuovo percorso ciclo-pedonale che collega la Reggia di Colorno con la città storica di Parma, attraversando il PED lungo il canale Naviglio, proseguirà a sud attraverso il campus e scenderà lungo la “massese” per poi collegarsi con la Rocca di Sala Baganza. Sull’area PED e lungo viale Forlanini sarà possibile insediare un “landmark” come elemento verticale definendo un “centro servizi” di nuova concezione capace non solo di diventarne il totem ma di ospitare una serie di funzioni anche a carattere produttivo , ma all’interno di un sistema verticale.

L’area produttiva così concepita potrà ospitare attività produttive tali da sviluppare il PED con principi del “Cradle to Cradle” (C2C). La strategia del Piano PR050 considera il PED come area idonea in cui installare nuove produzioni di energia da fonti rinnovabili tra le quali anche l’idrogeno. Inoltre potrà essere di assoluto livello considerare il termovalorizzatore come ulteriore possibilità per rendere il PED un comparto non solo autosufficiente ma che possa divenire nel tempo produttore ed esportatore di energia elettrica e calore.

2. Criteri rigenerativi e tipologia di intervento

Il piano riconosce il distretto produttivo nord come un tessuto produttivo di nuova concezione chiamato PED “Parma Eco District”. Esso ingloba la SPIP e ne incorpora tutti gli elementi ambientali presenti trasformandoli in parte innovativa del distretto stesso. La Strategia propone possibilità trasformative uniche se comparate ad altre parti del TU. La possibilità di aumentare la superficie produttiva degli edifici esistenti, fino al limite consentito, nel rispetto delle distanze dalla proprietà e/o dagli edifici confinanti, richiede l’obbligo di apportare migliorie di carattere prestazionale dell’edificio, secondo quanto stabilito dai Requisiti Prestazionali. In particolare devono essere attivati i “FATE” (Fotovoltaico, Acqua, Tetti verdi e Efficientamento) utilizzando la copertura per il fotovoltaico per la produzione di energia elettrica. A questo dovrebbe essere associato anche il tetto verde (da integrare al fotovoltaico) e il riciclo delle acque piovane per scopi irrigui e non potabili. I nuovi insediamenti all’interno del PED saranno definiti in base alla stipula di AO e dovranno anch’essi rispondere in modo adeguato ai FATE e DECODICO prevedendo interventi compatti, favorendo e innescando cicli virtuosi riguardo gli aspetti energetici, di riciclo delle acque, dei rifiuti, di riduzione dell’isola di calore. Allo stesso tempo dovranno diminuire l’impatto delle grandi superfici coperte dei fabbricati che insistono all’interno dell’aerale e correlare l’intervento stesso alla realizzazione del “Parco Centrale PED” e di isole ambientali ecologicamente attive oltre che collegare in rete gli spazi verdi interclusi.

3. Disposizioni specifiche e Azioni

Tra le più importanti strategie urbane riferite al progetto strategico “Parma Eco District” rientrano: la riqualificazione degli spazi pubblici e aree verdi presenti nel comparto; la mitigazione del fenomeno dell’isola di calore; l’avvio di processi di decarbonizzazione; l’inserimento di corsie preferenziali per la mobilità ciclabile e l’incremento di elementi vegetali con funzione mitigativa all’interno della sezione stradale; la possibilità di sviluppare la produzione di energia elettrica sfruttando la grande superficie di copertura dei capannoni esistenti e futuri. Particolare attenzione dovrà essere posta per rafforzare la funzione centrale del Naviglio come infrastruttura blu (elemento di biodiversità attiva), potenziare il verde di mitigazione rispetto alle barriere infrastrutturali (ferrovia e autostrada), potenziare la dotazione di spazi naturali che caratterizzino specificatamente il comparto e congiuntamente potenzino forme di produzione circolare. Gli interventi

In puntinato blu Parma Eco District (Immagine a lato)



devono concorrere alla definizione di una nuova “entità” territoriale. Dovranno essere realizzate le infrastrutture per il corretto flusso veicolare: “pesante” e “leggero”, degli insediamenti, ivi compresi i parcheggi pubblici previsti per ogni uso e le eventuali opere di adeguamento come correlate agli interventi stessi. In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di sostenibilità indicate nella “Strategia” declinata dai 7 scenari e le relative “Azioni”, qui richiamate:

Strategia 3.1 - Azione 3.1.1 Favorire la proliferazione di infrastrutture “smart mobility” con scambio mezzo, soprattutto nei parcheggi pubblici. Azione 3.1.8 Favorire opere di mitigazione ambientale per ridurre l’impatto di infrastrutture stradali molto frequentate, riabilitando gli spazi interclusi. Azione 3.1.13 Nuove linee strutturali TPL (Trasporto Pubblico Locale). Azione 3.1.10 Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e territoriale. Azione 3.2.11 Favorire flessibilità burocratiche per sviluppo di dispositivi a favore dell’ambiente e all’efficientamento degli edifici produttivi e commerciali. **Strategia 3.2** - Azione 3.2.4 Sostenere i processi di economia circolare e cicli virtuosi, con il riciclo dei rifiuti e valorizzazione delle filiere corte. Azione 3.2.5 Favorire l’insediamento di aziende innovative e promuovere centri dell’innovazione. Nel caso specifico del PED eventuali nuovi insediamenti produttivi, altamente sostenibili, dovranno possibilmente essere dislocati in modo da contribuire alla realizzazione dell’infrastruttura di supporto energetica. Altre forme insediative possono essere inserite all’interno se altamente compatibili con le attività di produzione di energia “pulita”. Azione 3.2.11 Favorire flessibilità burocratiche per sviluppo di dispositivi a favore dell’ambiente e all’efficientamento degli edifici produttivi e commerciali. **Strategia 3.3** - Azione 3.3.3 Introduzione di misure finalizzate all’adattamento climatico degli edifici. Azione 3.3.4 Mitigare l’esposizione agli inquinanti anche acustici e a rischi antropici. Azione 3.3.6 Rendere accessibili i servizi energetici a basso impatto ambientale. Azione 3.3.9 Favorire il riciclo e la diminuzione di rifiuti. Nel caso specifico in connessione al Termovalorizzatore. Azione 3.3.10 Favorire lo sviluppo dei sottoservizi tra cui banda larga e disporre nuovi sistemi per la ricarica elettrica dei mezzi di trasporto. **Strategia 3.4** - Azione 3.4.1 Diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi di qualità. Azione 3.4.12 Sviluppo di percorsi ciclo pedonali, sentieri e ippovie alla scala territoriale. **Strategia 3.6** - Azioni 3.6.5 e 3.6.9 Sperimentare nuove forme di “working & living” e sviluppo di attività produttive innovative, nel caso specifico nelle vicinanze e nell’intorno del “Parco Centrale: del PED. Azione 3.6.7 Predisporre e costruire una rete infrastrutturazione adeguata per ospitare nuove necessità. **Strategia 3.7** - Azioni 3.7.1 e 3.7.2 Salvaguardare ed implementare la biodiversità e sviluppare la matrice ecosistemica valorizzando la centuriazione ove presente. Azione 3.7.5 Migliorare la qualità delle acque di falda e quelle superficiali. Azione 3.7.11 Favorire l’espansione delle aree naturalistiche protette.

4. Vision e gli obiettivi del Piano

Le strategie individuate supportate dalle Azioni, richiamate precedentemente, concorrono al raggiungimento dei seguenti obiettivi dichiarati nella Vision: **1 - Parma città della biodiversità; 6 - Parma città dello sviluppo e delle opportunità; 7 - Parma città dell’agricoltura come patrimonio storico-ambientale e socio-culturale; 8 - Parma città capitale del cibo e dell’alimentazione sostenibile; 9 - Parma città dell’energia rinnovabile.**

L’obiettivo della trasformazione della SPIP di Parma in un Positive Energy District (PED) è creare un’area industriale capace di generare più energia di quanta ne consuma, contribuendo alla riduzione dell’impronta carbonica e promuovendo la sostenibilità energetica. Questo progetto mira a incrementare l’efficienza energetica, integrare fonti rinnovabili e ottimizzare le risorse esistenti, garantendo al contempo la competitività delle aziende presenti.

La strategia delineata e descritta nella presente scheda deve essere perseguita da tutte le trasformazioni previste al suo interno, comprese quelle riferite a interventi unitari derivanti da disposizioni previgenti.

Obiettivi specifici

- La trasformazione del comparto in un ecodistric (capace di innescare cicli virtuosi riguardo gli aspetti energetici, di riciclo delle acque, dei rifiuti, isola di calore...).
- Diminuire l’impatto del grande rapporto di copertura dei fabbricati che insistono all’interno dell’aerale evidenziato e dei futuri edifici.
- Realizzare isole ambientali ecologicamente attive e collegare in rete gli spazi verdi interclusi.
- Rafforzare la funzione centrale del Naviglio come infrastruttura blu (vale a dire come elemento di biodiversità attiva).
- Utilizzo delle grandi superfici delle coperture per fotovoltaico, tetti verdi e bianchi.
- Potenziare il verde di mitigazione rispetto alle barriere infrastrutturali (ferrovia e autostrada), .
- Rafforzare la funzione produttiva C2C (Cradle to Cradle).
- Potenziare la dotazione di spazi naturali che caratterizzi specificatamente il comparto e congiuntamente potenzi forme di produzione circolare.
- Migliorare le connessioni e movimenti all’interno del PED.
- Naturalizzazione del sito.
- Opportunità di sviluppare un carattere distintivo, recuperando le tracce e seguendo la naturale suddivisione del parco agricolo centuriato.
- Migliorare accessibilità e links con il TPL.
- Valorizzazione degli ambiti pregiati naturali, ambientali e urbani, (identificare nella topografia esistente le aree più alte e più basse per la raccolta e/o concentrazione delle acque piovane. Eventualmente crearne di nuove per costituire “water ponds” (stagni d’acqua) e Bioswales (canali di scolo con vegetazione).
- Progettare il “green framework” per il PED significa costruire la dorsale ecologica centrale per portare le persone dalla città in contatto con la natura.
- Circolazione interna pedonale e ciclabile oltre al potenziamento del TPL. Trasformazione di viale Forlanini in un boulevard di nuovo tipo con dotazioni urbane, ecologico ambientali. Selezione di elementi vegetativi per costruire una sequenza specifica di biodiversità, e contestualmente diminuire isola di calore e recupero acque piovane per usi igienico sanitari. (proposta di usare un asfalto altamente permeabile, drenante di colorazione verde e raccolta delle acque attraverso canali laterali di raccolta).
- Costituire un network di attività per lo sport, attività fisica, educazione e svago in clusters integrati al contesto esistente incoraggiando stili di vita salutari e sostenibili per i futuri fruitori.

“Key elements”

- Definizione del “Cultural heart” di Parma Eco District (PED). Il nuovo parco del PED definisce il “Central Green Park” (CGP) il quale ospita attrezzature sportive un grande spazio per attività ricreative, giardinaggio sperimentale per utenti locali e visitatori, spazi educativi, giardini botanici, water ponds per la raccolta acque, oasi naturale ricreativa - cassa di laminazione, pista ciclopedonale.
- Formazione di micro aree umide per attività chiave e costituzione di un “leisure asset” per futuri fruitori.
- Una “civic square”, dotazione con ruolo di spazio per eventi.
- Parcheggi ecologici con vasche di raccolta acque meteoriche.
- Aree e spazi a servizio dei lavoratori e autotrasportatori.
- Centro riciclo rifiuti locali non pericolosi, trattamento circolare dei rifiuti all’interno del PED.
- Rivestimento del termovalorizzatore con o senza funzioni (vedi Copenhagen).

- Definizione della “Forest Valley” del PED, lungo il Naviglio.
- Sviluppo di un “Transport Interchange Hub” infrastruttura di nuovo tipo (come alternativa allo “smart mobility hub” concepito invece per la città).
- Nuova stazione e fermata ferroviaria (Parma-Brescia), in connessione con il Parco.
- Potenziale aggiunta di altre funzioni per formazioni di cluster con sport, educazione e ricerca.
- “Identity system” dell’ecodistrict con risvolti alla sicurezza dell’ED.
- Landmark dell’ecodistrict (torre produttiva simbolo e “Core” del PED).
- Nuovo layout e suddivisione del suolo con evidenze del recupero e trattamento delle acque non solo meteoriche.

4. Vision e Obiettivi

L’obiettivo della trasformazione della SPIP di Parma in un Positive Energy District (PED) è creare un’area industriale capace di generare più energia di quanta ne consuma, contribuendo alla riduzione dell’impronta carbonica e promuovendo la sostenibilità energetica. Questo progetto mira a incrementare l’efficienza energetica, integrare fonti rinnovabili e ottimizzare le risorse esistenti, garantendo al contempo la competitività delle aziende presenti.

5. Interventi Prioritari

5.1. Produzione di Energia Rinnovabile

- Installazione di pannelli fotovoltaici sui tetti degli edifici industriali e in aree inutilizzate.
- Sviluppo di parchi eolici di piccola scala nei terreni adiacenti.
- Implementazione di impianti di geotermia per riscaldamento e raffrescamento.
- Recupero di calore industriale e installazione di sistemi di cogenerazione.

5.2. Efficienza Energetica e Riduzione dei Consumi

- Riqualificazione energetica degli edifici esistenti con isolamento termico e sostituzione di serramenti.
- Illuminazione LED e sistemi di controllo automatizzati per la gestione dell’illuminazione pubblica e industriale.
- Ottimizzazione dei processi produttivi per ridurre il consumo energetico.
- Installazione di sensori IoT per monitoraggio e gestione dinamica dell’energia.

5.3. Mobilità Sostenibile

- Infrastrutture per la mobilità elettrica: stazioni di ricarica per veicoli elettrici.
- Car sharing elettrico per le aziende e trasporto pubblico a emissioni zero.
- Potenziamento delle piste ciclabili e creazione di percorsi pedonali per incentivare la mobilità dolce.

5.4. Reti Intelligenti e Integrazione Energetica

- Creazione di una microrete energetica per condivisione e scambio di energia tra le aziende.
- Sistemi di accumulo energetico (batterie di grande capacità) per garantire stabilità e continuità.
- Utilizzo di blockchain per la gestione trasparente e decentralizzata dell’energia.

5.5. Economia Circolare e Gestione dei Rifiuti

- Implementazione di impianti di biogas per il trattamento dei rifiuti organici industriali.
- Riciclo e riuso dei materiali di scarto industriale.
- Recupero delle acque piovane e trattamento delle acque reflue per riutilizzo.

6. Impatto sull’Impronta Carbonica

- La trasformazione della SPIP in un PED avrà i seguenti impatti positivi sull’impronta carbonica.
- Riduzione delle emissioni di CO₂ del 40-50% nei primi 5 anni grazie all’efficientamento energetico.
- Produzione di energia rinnovabile pari al 120% del fabbisogno energetico dell’area entro 10 anni.
- Abbattimento delle emissioni di trasporto del 30% grazie alla mobilità sostenibile.
- Recupero e riutilizzo di rifiuti con una riduzione del 25% delle emissioni derivanti dalla gestione dei rifiuti.

7. Conclusioni

La realizzazione di un PED nella SPIP di Parma rappresenta una grande opportunità per il territorio, non solo in termini ambientali ma anche economici, promuovendo un modello di sviluppo industriale sostenibile e replicabile in altre aree urbane e produttive.

Le APEA (Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate) e i PED (Positive Energy Districts) sono due concetti legati alla pianificazione sostenibile. Il PED aggiunge in più alle APEA alcuni elementi chiave per spingere in avanti il concetto di sostenibilità delle aree e distretti produttivi.

1. Le APEA – Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate

sono aree industriali e produttive organizzate in modo da minimizzare l’impatto ambientale attraverso la condivisione di infrastrutture e servizi ecologici. Il loro obiettivo è migliorare la sostenibilità delle attività produttive grazie all’Efficientamento energetico e uso di fonti rinnovabili; Gestione sostenibile delle risorse idriche e dei rifiuti; Mobilità sostenibile e infrastrutture comuni; Riduzione delle emissioni e dell’inquinamento; Cooperazione tra imprese per la simbiosi industriale

I PED sono distretti urbani e/o produttivi progettati per produrre più energia di quanta ne consumano. Si tratta di un concetto più legato alla pianificazione urbana sostenibile, con l’obiettivo di:

Massimizzare l’autosufficienza energetica attraverso rinnovabili (fotovoltaico, eolico, geotermia, etc.)
Migliorare l’efficienza energetica di edifici e infrastrutture
Integrare sistemi di accumulo energetico e reti intelligenti (smart grids)
Promuovere la mobilità elettrica e la gestione intelligente dei consumi
I PED sono un elemento chiave delle politiche europee per la decarbonizzazione delle città e sono spesso sperimentati nell’ambito di programmi di innovazione e finanziamenti europei.

Parma Eco District (PED)

L’obiettivo generale è quello di sviluppare un modello sostenibile di crescita per il distretto produttivo nord, conosciuto come “SPIP”, e che il PUG definisce con il nome “PED” - Parma Eco District. Considerando i principi di sviluppo introdotti da “PR050”, il sistema produttivo nord sarà così allineato alle sfide ecologiche ed ambientali che contraddistinguono i nostri tempi: conciliare il sempre più necessario sviluppo economico con il rispetto e la tutela dell’ambiente.

Il PED dovrà essere in grado di generare e sviluppare nuovi sistemi ambientali integrati all’area industriale definita dal piano, prevedere funzionalità e utilizzi diversificati, per offrire alla città un plesso di servizi qualificati in grado di rispondere ai bisogni dei lavoratori, cittadini e dei city-users attraverso un processo di rigenerazione insediativa e ambientale attualmente connotata da una situazione di marginalizzazione e sottoutilizzo.

Il sito di circa 350 ha fornirà spazio per nuove alberature, arbusti e altri elementi vegetazionali per ricreare un paesaggio caratteristico e unico nel genere. Un nuovo parco denominato “Parma Parco Centrale” diventerà lo spazio ambientale di riferimento per tutta l’area, un filtro attivo contro inquinanti e polveri sottili, ma anche “piazza blu” in corrispondenza della cassa di laminazione lungo il Naviglio, lato sud.

Il **Parma Eco District** stabilisce una posizione unica sia in un contesto locale che a livello internazionale; una cultura di ambizione, innovazione e imprenditorialità ha plasmato la città in quella che è oggi e che nel prossimo futuro potrà divenire una candidata per il titolo di città europea dell’energia. Il **PED** potrà funzionare non solo come un forte centro produttivo di nuovo tipo e una destinazione per attività diversificate e attrezzata ecologicamente, ma diventare una “macchina” ambientale e infrastruttura energetica integrata del nuovo millennio.





Sostenibilità dell'Ecodistrict

- Gestione integrata delle acque meteoriche
- Riscaldamento e raffrescamento a cessione controllata
- Comparto energeticamente autosufficiente
- Ambiente purificato tramite filtri verdi

Qualità urbana, ecologico e ambientali dell'Ecodistrict

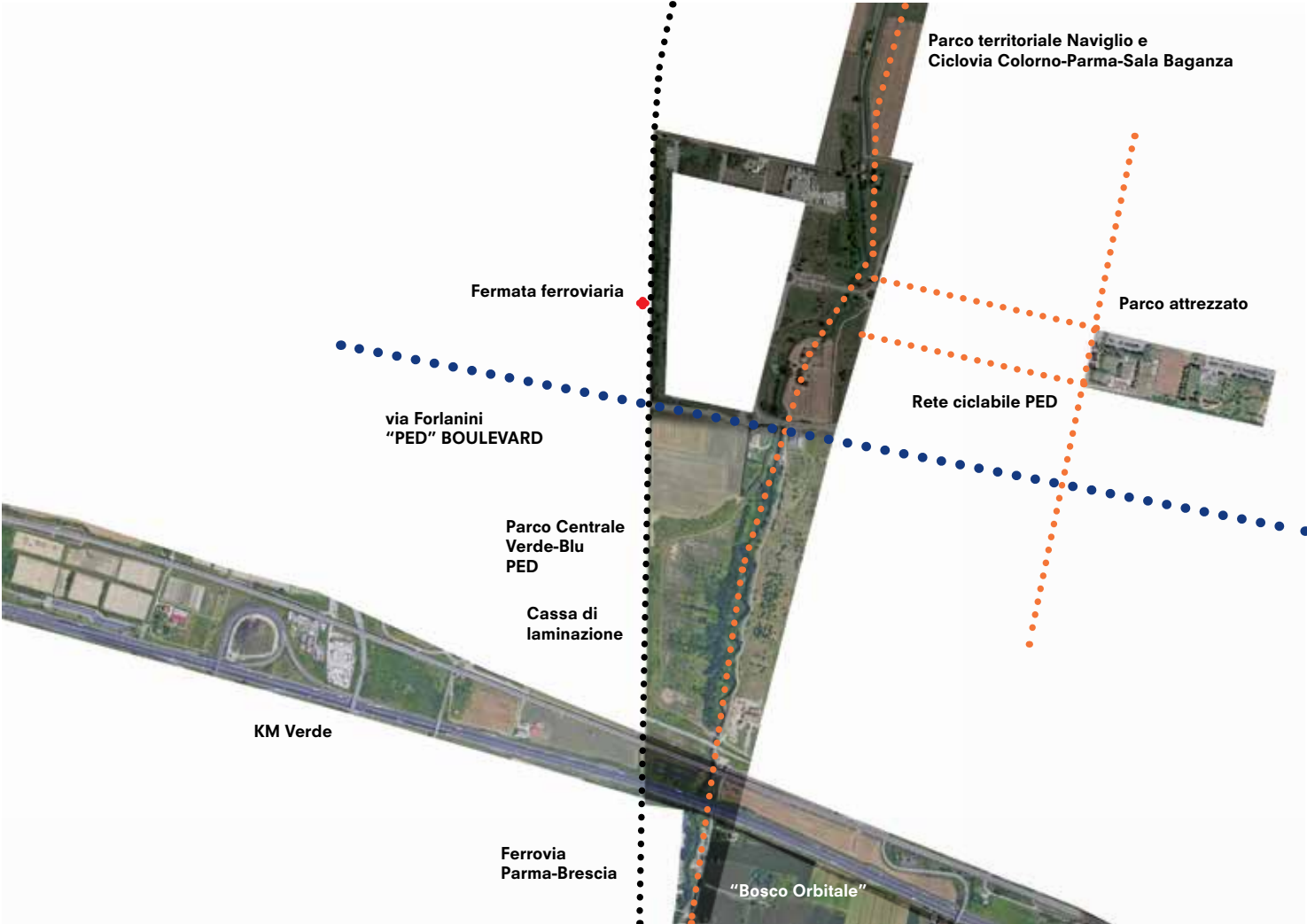
1. Produzione di energia da fonti rinnovabili
2. Produzioni differenziate (da cibo a tecnologia)
3. Biodiversità
4. Riciclo delle acque
5. Passaggio della fauna selvatica
6. Ricreazione
7. Sport
8. Raccolta acque piovane
9. Connettività ciclo-pedonale
10. Nuovi habitat per fauna e flora



Viste zenitali tratte da Google Earth (aventi la stessa scala) del Parco Ducale e dell'area Produttiva Nord denominata "SPIP".



Diagramma degli elementi verdi caratterizzanti il PED (Parma Eco District) e gli elementi principali di relazione.

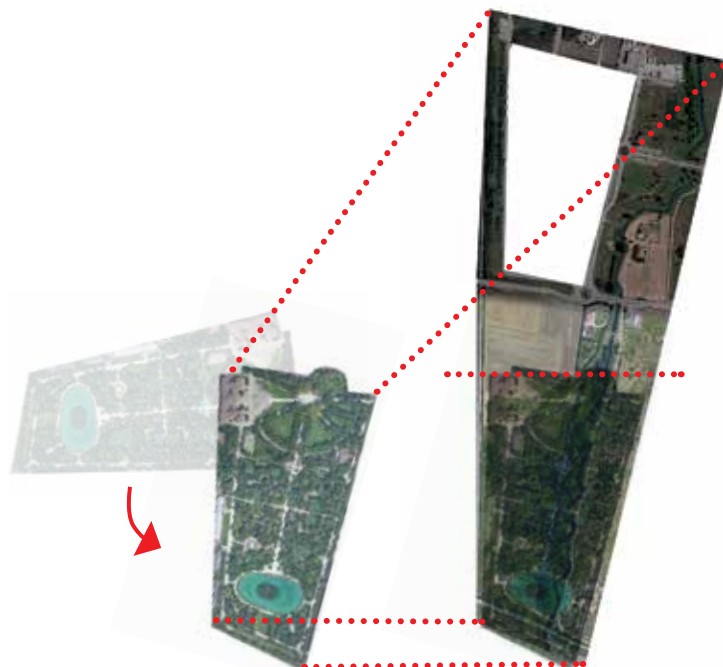




Parco Ducale
21 ha



Parco Centrale PED
52,8 ha



Il nuovo Parco Centrale PED come
gigantografia del Parco Ducale

**Diagramma comparativo tra il Parco Ducale
e il Parco Centrale del futuro PED.**

**Diagramma dei sistemi caratterizzanti il PED
(Parma Eco District)**



- Viali alberati
- ● ● Nuovo Boulevard "verde" del PED
- Sistemi verdi caratterizzanti (Bosco Orbitale, KM verde)
- Percorsi ciclabili
- Sistemi verdi e trattamento delle acque
- ▲ ▲ ▲ Direzione di espansione delle attività produttive
- Sistema verde caratterizzante il PED
- Sistema verde di protezione del corridoio ecologico lungo il Naviglio
- xxxxxxxx Sistema verde caratterizzante la biodiversità del PED e di protezione ecologica ed ambientale
- Possibili aree di mitigazione ambientale e/o produzione energia da fotovoltaico

PR050

“Parma Food Port” Nuovo Mercato Agro-alimentare

Note:

Il Food Port fornisce un’immagine completa dell’industria alimentare e sui suoi processi, ricollocando molti programmi tipicamente separati in un nuovo comparto della città. Definisce un nuovo modello e al tempo stesso ridefinisce il rapporto tra consumatore e produttore e affronta la domanda di mercato non ancora “catturata” con l’ambizione di eliminare le inefficienze all’interno dell’industria alimentare locale.

Indicazioni tecniche relative agli edifici del Food Port

In fase di progetto verrà richiesta particolare attenzione alle prestazioni dell’edificio e/o edifici, in riferimento non solo ai consumi e all’efficienza energetica, ma prendendo anche in considerazione il suo impatto ambientale. L’obiettivo è quello di favorire la realizzazione di edifici sempre più innovativi, a consumo energetico quasi zero, con un ridotto consumo di acqua, nonché realizzati con materiali che nella loro produzione comportino bassi consumi energetici e che allo stesso tempo garantiscano un elevato comfort per gli occupanti. L’utilizzo di materiali naturali e riciclati/riciclabili, l’adozione di tecniche innovative e fonti energetiche rinnovabili, l’installazione di sistemi che sfruttino il più possibile l’energia solare, il recupero e riutilizzo delle acque piovane, la facilità di manutenzione nonché, più in generale, l’inserimento di tecnologie volte a ridurre le elevate dispersioni di calore ed orientate all’efficientamento della struttura, rappresentano i punti cardine per la realizzazione dell’intervento progettuale. Tali soluzioni dovranno essere quanto più possibile integrate nell’architettura dell’edificio. Il cibo definisce chi siamo e da dove veniamo. Storicamente, lo sviluppo delle città è stato indissolubilmente legato alla sua produzione, fornitura e distribuzione. Ma con la migrazione delle comunità rurali verso le città urbane, la popolazione umana è diventata sempre più lontana dai siti di produzione agricola e meno consapevole di come viene prodotto il cibo. Il rapporto diretto tra produttore e consumatore è ora separato da una linea in continua espansione di entità intermedie tra cui distributori, trasformatori e rivenditori. Il movimento alimentare locale dimostra che la domanda dei consumatori individuali e commerciali vogliono cambiare questo rapporto, ma le dimensioni della maggior parte delle aziende agricole locali e delle loro reti di distribuzione rendono difficile per i fornitori soddisfare le crescenti richieste. I centri alimentari hanno il potenziale per alleviare questo collo di bottiglia di inefficienza consolidando le forniture in strutture condivise per gli agricoltori locali e localizzandole strategicamente. Storicamente conosciuta come la “capitale della food valley” con un fertile collegamento con il torrente Parma, Parma ora è la sede di uno dei più grandi eventi dedicati al cibo, “CIBUS” in primis. Essendo una delle infrastrutture innovative per valorizzare il territorio, i prodotti, ma anche il know-how, il Food Port ha il potenziale di svolgere un ruolo importante nella rivitalizzazione della comunità locale di Parma e aprirsi al mondo ancor di più. Infatti il Parma Food Port potrebbe operare come qualcosa di più del tipico hub alimentare con l’aggiunta di diversi programmi chiave che servono e forniscono tutte le fasi della catena alimentare, dall’agricoltura, alla lavorazione, agli spazi condivisi della cucina comunitaria, alla vendita al dettaglio e al riciclo. Il Food Port si inserisce in una posizione storica della città in un importante nodo urbano e di collegamento con l’aeroporto e la tangenziale e al centro storico nelle vicinanze della stazione ferroviaria.

1. Descrizione

Insieme al Parma Eco District (PED), il Parma Food Port vuole essere la prima area a Parma ad applicare i principi di Cradle to Cradle (C2C). La prossima fiera CIBUS potrebbe diventare la premessa per ospitare una fiera mondiale del cibo e dell’alimentazione sostenibile (evento che dovrebbe appartenere alla capitale della Food Valley), ma in generale l’industria del cibo (produttiva), la logistica e l’agroalimentare esistenti sono particolarmente adatti all’applicazione con successo dei principi C2C. Il progetto strategico in questione propone di collocare il “Food Port” a nord-ovest della città di Parma, lungo la strada appena dopo l’ex-scalo ferroviario (via Reggio) a ovest. In questa vasta area dovrebbe essere sviluppata una zona dinamica di attività che ripensi e implementi il concetto di vendita di alimenti, oggi mercato agroalimentare.

Il nuovo sviluppo dovrebbe fondersi con il paesaggio dando vita ad un equilibrio armonioso e sostenibile nella fusione tra economia ed ecologia. (L’area attualmente ha una grande area impermeabile e per questo dovrebbe essere ripensata nel suo complesso, anche l’edificio del mercato agroalimentare).

Nel masterplan, devono essere riorganizzate le varie funzioni e orientate verso la definizione di un nuovo Agro-Business Park. Questo spazio dovrà essere in grado di combinare un gran numero di funzioni logistiche (distribuzione, commercio, stoccaggio, lavorazione e vendita) con strutture per la produzione. L’obiettivo non è solo il trasporto delle merci, ma anche quello di aggiungere valore, di commercialarlo direttamente e di sviluppare competenze in questi settori. Ciò significa che vengono create combinazioni tra aziende ad alta intensità di conoscenza e innovazione in un unico sito e la formazione di un nuovo tipo di cluster: il “Parma Food Port”. Oltre alle combinazioni programmate, altre combinazioni possono naturalmente essere implementate per esempio nella gestione dell’acqua, nei sistemi energetici e nelle infrastrutture. Il Food Port è destinato a diventare un hub internazionale del cibo dove non solo produttori e consumatori finali posso incontrarsi ma diventare una infrastruttura che estende nel tempo le potenzialità di CIBUS e costruire sistemi e rete, 365 giorni all’anno.

La capitale del cibo deve avere una struttura rappresentativa che agirà come nuovo epicentro catalizzatore, un magnete urbano (che potrà essere replicato in altre parti del territorio anche per esempio vicino ad EXPO), incarnando efficacemente il significato della complessa relazione fra Architettura e Cibo, alla quale il nostro tempo deve forzatamente ricomprendere. Il nuovo complesso provvederà a sistematizzare la vendita e la distribuzione alimentare delle aziende locali (con particolare attenzione a quanto prodotto all’interno della “superquadra”) alla comunità di Parma. Gli spazi dell’insediamento includeranno laboratori di cucina, mercati e aree adibite a ‘giardini del cibo’.

3. Disposizioni specifiche e Azioni

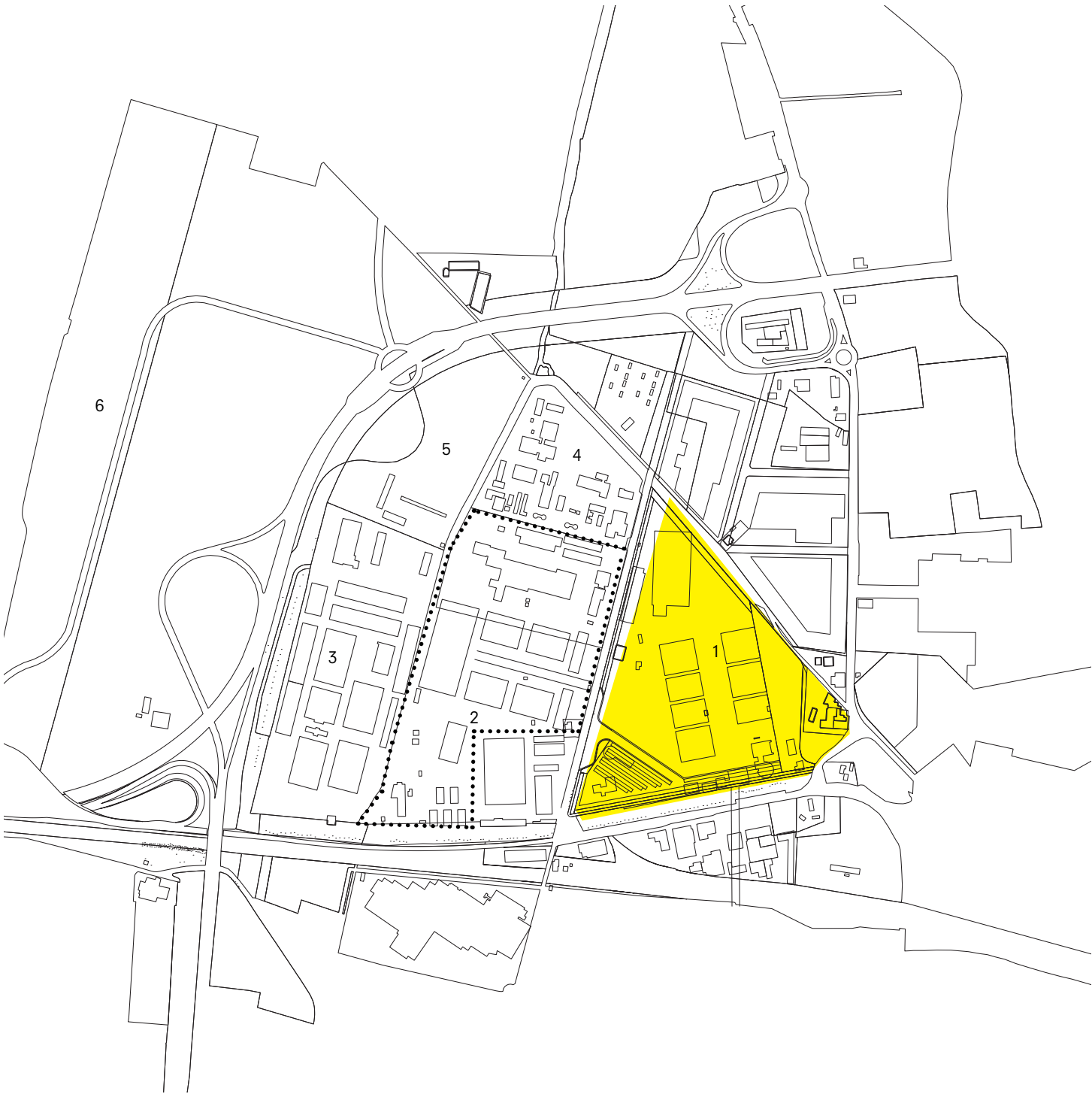
Tra le più importanti strategie urbane riferite al progetto strategico “Parma Food Port” rientrano: la riqualificazione degli spazi pubblici e delle aree verdi presenti nel comparto; la mitigazione del fenomeno dell’isola d calore; l’avvio di processi di decarbonizzazione; il favorire l’inserimento di corsie preferenziali per la mobilità ciclabile e incrementare la presenza di elementi vegetali con funzione mitigativa all’interno della sezione stradale; l’incrementare la produzione di energia elettrica sfruttando la grande superficie di copertura degli edifici esistenti e nuovi. Particolare attenzione dovrà essere posta: al rafforzamento della funzione centrale del mercato agro-alimentare attraverso l’introduzione di funzioni integrate in grado di aggiornarne i contenuti e ampliarne l’uso oltre a quello strettamente commerciale; alla dotazione di spazi legati al riciclo, alla ricerca, all’ educazione alimentare, R&D (Research and Development), che caratterizzino specificatamente il comparto e congiuntamente potenzino forme di produzione circolare. Gli interventi devono concorrere alla definizione di una nuova “entità urbana”. Dovranno essere realizzate le infrastrutture per il corretto flusso veicolare: “pesante” e “leggero”, degli insediamenti, ivi compresi i parcheggi pubblici previsti per ogni uso e le eventuali opere di adeguamento correlate agli interventi stessi.

In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di sostenibilità indicate nella “Strategia” declinata dai 7 scenari e le relative “Azioni”, qui richiamate: **Strategia 3.1** - Azione 3.1.1 Favorire la proliferazione di infrastrutture “smart mobility” con scambio mezzo, soprattutto nei parcheggi pubblici. Azione 3.1.4. Nuove linee strutturali TPL (Trasporto Pubblico Locale). Nel caso specifico quella che dal centro città collegherà l’area delle Fiere. Azione 3.1.8 Favorire opere di mitigazione ambientale per ridurre l’impatto di infrastrutture stradali molto frequentate, riabilitando gli spazi interclusi. Azione 3.1.10 Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e territoriale. Azione 3.2.11 Favorire flessibilità burocratiche per sviluppo di dispositivi a favore dell’ambiente e all’efficientamento degli edifici produttivi e commerciali. **Strategia 3.2** - Azione 3.2.4 Sostenere i processi di economia circolare e cicli virtuosi, con il riciclo dei rifiuti e valorizzazione delle filiere corte. Azione 3.2.5 Favorire l’insediamento di aziende innovative e promuovere centri dell’innovazione. Nel caso specifico del PFP (“Parma Food Port”) eventuali nuovi insediamenti dovranno essere altamente sostenibili e possibilmente essere dislocati in modo da poter contribuire alla realizzazione dell’infrastruttura di supporto energetica. Altre forme insediative possono essere inserite all’interno se altamente compatibili con le attività legate alla valorizzazione della filiera del “cibo”. Azione 3.2.11 Favorire flessibilità burocratiche per sviluppo di dispositivi a favore dell’ambiente e all’efficientamento degli edifici produttivi e commerciali. **Strategia 3.3** - Azione 3.3.3 Introduzione di misure finalizzate all’adattamento climatico degli edifici. Azione 3.3.4 Mitigare l’esposizione agli inquinanti anche acustici e a rischi antropici. Azione 3.3.6 Rendere accessibili i servizi energetici a basso impatto ambientale. Azione 3.3.9 - Favorire il riciclo e la diminuzione di rifiuti. Nel caso specifico in connessione al Termovalorizzatore. Azione 3.3.10 Favorire lo sviluppo dei sottoservizi tra cui banda larga e disporre nuovi sistemi per la ricarica elettrica dei mezzi di trasporto. **Strategia 3.4** - Azione 3.4.1 Diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi di qualità. Azione 3.4.12 Sviluppo di percorsi ciclo pedonali, sentieri e ippovie alla scala territoriale. **Strategia 3.6** - Azioni 3.6.5 e 3.6.9 Sperimentare nuove forme di “working & living” e sviluppo di attività produttive innovative, nel caso specifico nelle vicinanze dell’aeroporto e stazione ferroviaria Azione 3.6.7 Predisporre e costruire una rete infrastrutturazione adeguata per ospitare nuove necessità.

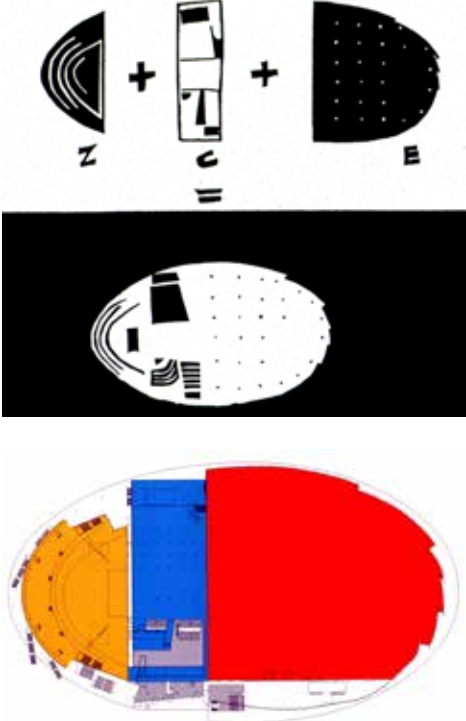
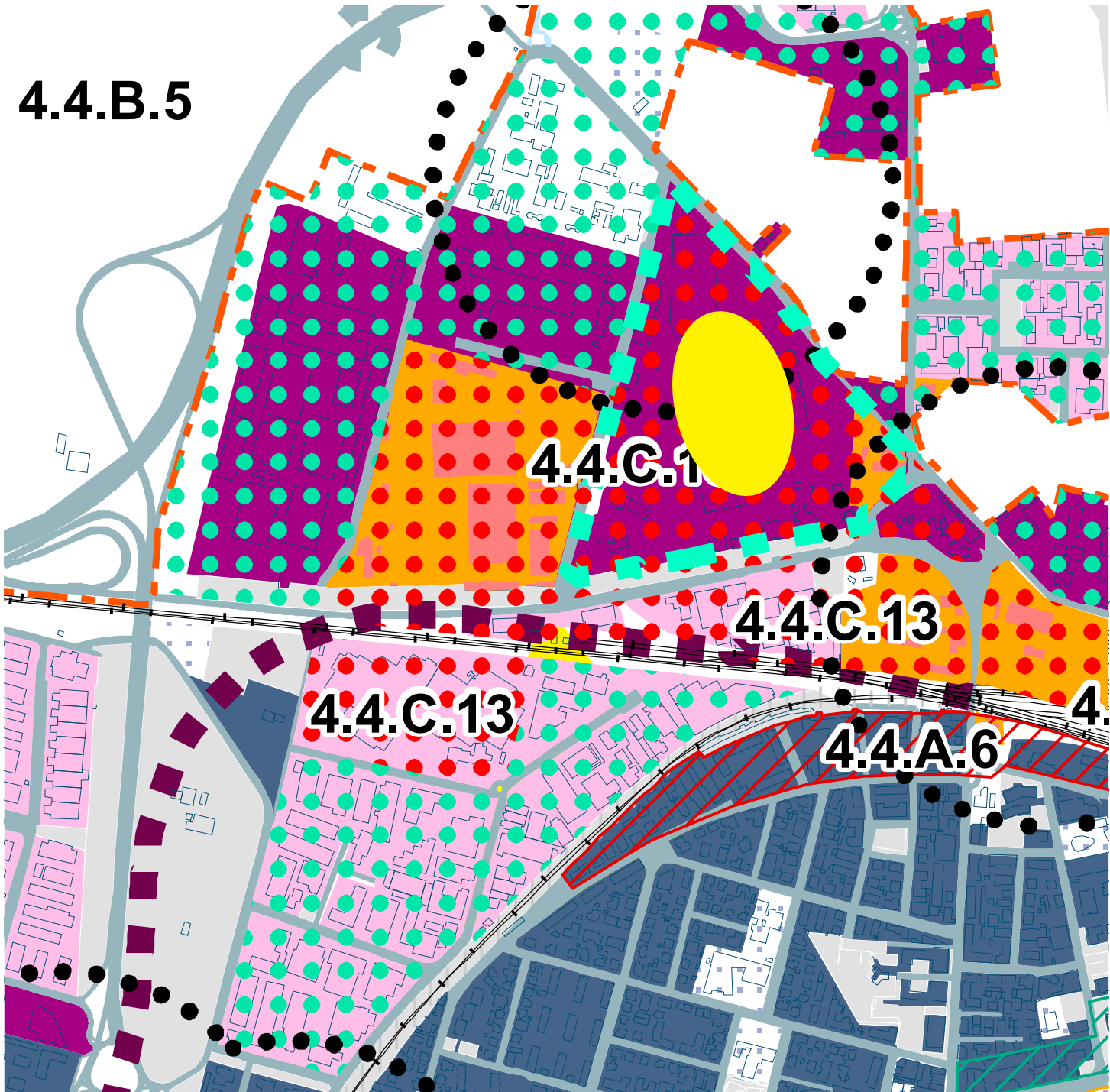
4. Vision e gli obiettivi del Piano

Le strategie individuate supportate dalle Azioni, richiamate precedentemente, concorrono al raggiungimento dei seguenti obiettivi dichiarati nella Vision: **6 - Parma città dello sviluppo e delle opportunità; 7 - Parma città dell’agricoltura come patrimonio storico-ambientale e socio-culturale; 8 - Parma città capitale del cibo e dell’alimentazione sostenibile; 9 - Parma città dell’energia rinnovabile.**

Il FOOD PORT rimpiazzerà il vecchio mercato agroalimentare in modo tale da qualificare l'angolo formato dalla strada comunale Cornocchio con Strada dei Mercati.



- 1. Area "PARMA FOOD PORT"
- 2. Area DISTRETTO EMERGENZE TERRITORIALI
- 3. Area CONSORZIO AGRARIO
- 4. Area UNIVERSITA' DI MEDICINA VETERINARIA
- 5. Area COMPENSAZIONE ECOLOGICA ATTIVA
- 6. Area AEROPORTO



Sopra: immagine di riferimento: rapporto dimensionale con congrexpo Lille (OMA) - Ovale giallo

Immagine a lato: ritaglio cartografico dello schema di assetto delle trasformazioni

PR050

"Parco lineare Ex-Pontremolese" e rigenerazione dei bordi

1. Descrizione

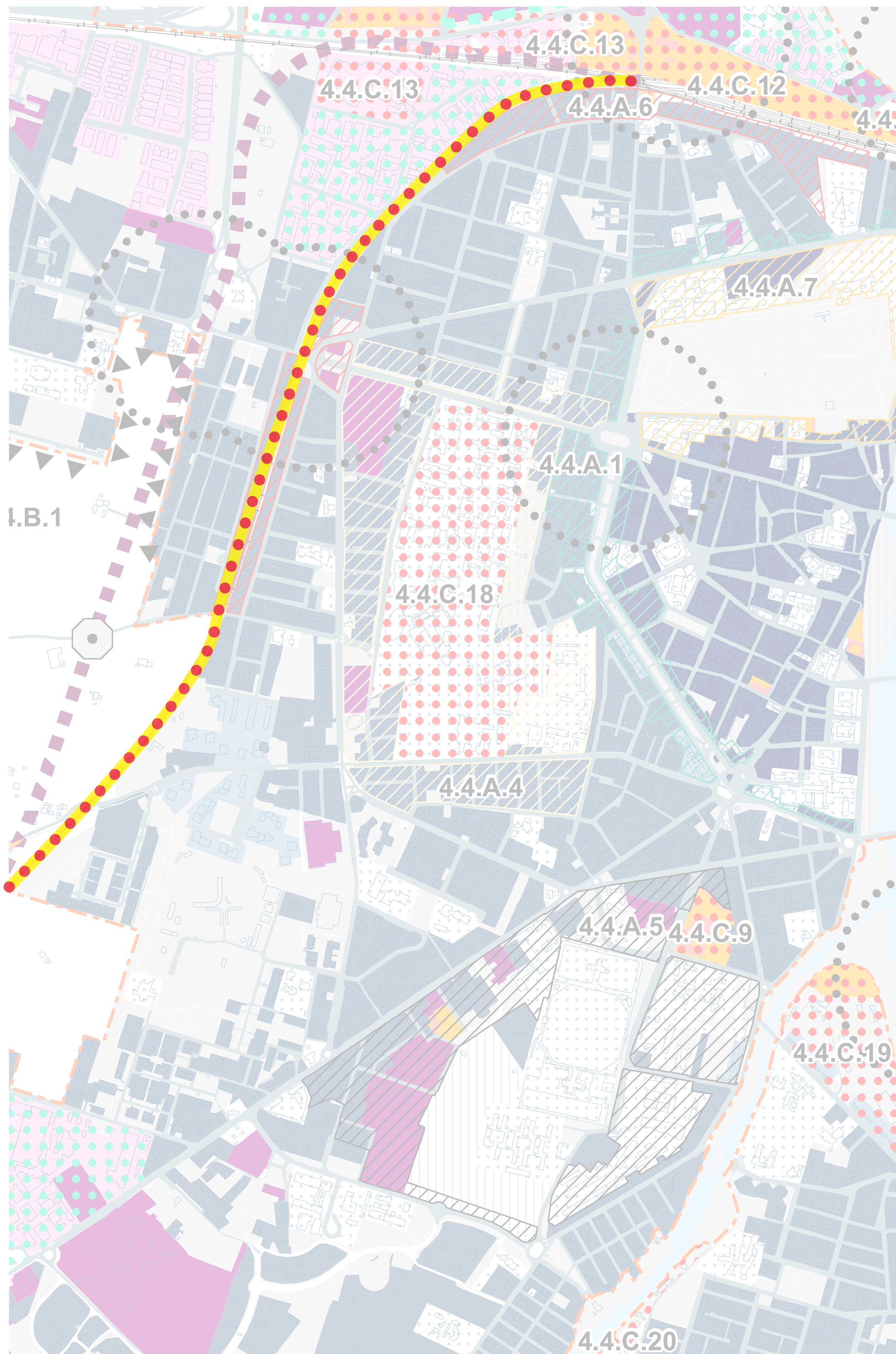
La "RIGENERAZIONE URBANA A SEGUITO DELLA DISMISSIONE DELLA FERROVIA EX-PONTREMOLESE" costituisce una importante possibilità per trasformare la cesura ferroviaria in uno spazio pubblico "verde" e quindi costruire continuità tra i sistemi urbani che affacciano su di essa.

2. Criteri rigenerativi e tipologia di intervento

Realizzazione della continuità viaria tra strada Buffolara e via Bernini;
Valorizzazione degli orti urbani come luogo di aggregazione per il quartiere;
Riutilizzo del sedime dei vecchi binari come parco e percorso ciclabile;
Realizzazione di corridoi verdi tra le aree di concentrazione volumetrica capaci di portare la natura sulla soglia degli agglomerati residenziali;
Collocazione di un servizio pubblico pregiato che diventi un polo attrattore del quartiere;
Riqualificazione urbana che favorisca l'alternanza di spazi pubblici, privati e semipubblici;
Realizzazione di manufatti edilizi a basso impatto energetico;
L'area è collocata ai margini di una dorsale principale del TPL ed è al limite di un'area con alta accessibilità ciclabile;
Il contesto del quartiere San Pancrazio è caratterizzato da una buona dotazione quantitativa di aree per servizi e attrezzature, con carenze puntuali sul fronte dei servizi sociosanitari e in parte scolastici; la fruibilità dei servizi è condizionata da una accessibilità ciclopedonale, confortevole e sicura, poco adeguata e segnata da condizioni di marginalità.
L'area si colloca come "cerniera" tra il quartiere San Pancrazio e Pablo.
L'intervento deve quindi concorrere a:
- integrare l'offerta dei servizi del quartiere San Pancrazio, a beneficio anche del quartiere Pablo;
- garantire percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro;
- garantire interventi di traffici calming e park and ride per limitare il traffico di attraversamento;
- riqualificare la Via Emilia.
La maggiore criticità dell'area è costituita dall'inquinamento acustico determinato dalla presenza di due linee ferroviarie in prossimità del comparto, di una delle quali è comunque previsto in parte l'interramento. L'intervento di riqualificazione permetterà il contenimento dell'inquinamento acustico residuo.

3. Disposizioni urbanistiche, Linee guida, Azioni

Prediligere l'orientamento degli edifici in direzione est - ovest lungo la linea ferroviaria.
In caso di previsioni di insediamenti residenziali, assicurare interventi di contenimento dell'inquinamento acustico in grado di garantire la Classe acustica IV:
- barriere acustiche lungo la ferrovia / tunnel artificiale;
- divieto di aperture degli edifici sul fronte ferrovia;
- previsione di edifici passivi.
Prevedere una fascia verde filtro lungo il lato ovest dell'area, in corrispondenza dello svincolo della tangenziale e lungo il lato nord, in corrispondenza della linea ferroviaria.
Valgono, inoltre, le azioni di mitigazione riportate nelle Schede tematiche di approfondimento nelle pagine seguenti con individuazione di aree di riqualificazione urbana all'interno del tessuto consolidato intorno al parco lineare a seguito della dismissione della ferrovia.



PARCO LINEARE DELLA
PONTREMOLESE

La dismissione del tracciato ferroviario consente la realizzazione di un parco lineare in grado di **rafforzare l'ecosistema urbano** incrementando l'**attrattività dell'intero comparto** grazie alle ricadute attese dalla **rigenerazione urbana** che questo nuovo elemento potrà innescare.

AREE STRATEGICHE

GOVERNO DELLE
TRASFORMAZIONI URBANE

Gli obiettivi prioritari che il PUG, in questa porzione del tessuto urbano persegue attraverso il governo delle trasformazioni urbane sono:

- a) **la ricucitura** degli isolati attraverso connessioni per la mobilità dolce e corridoi verdi;
- b) **il riordino compositivo** del costruito attraverso interventi di sostituzione edilizia e riqualificazione degli spazi interstiziali;

TESSUTO URBANO ORDINARIO

c) l'aumento della **mixité urbana** attraverso la progressiva riduzione degli isolati connotati da elevata monofunzionalità;

d) la **tutela della matrice ambientale (suolo, acqua, aria) e delle componenti biotiche** attraverso la progettazioni di aree per l'invarianza idraulica e la permeabilità dei suoli, la riduzione delle isole di calore e i corridoi verdi.

CORRIDOIO EX PONTREMOLESE

AREE STRATEGICHE E TESSUTO URBANO
ORDINARIO

Il PUG riconosce ad alcuni isolati (aree strategiche) del tessuto urbano consolidato una particolare valenza "pivotala" nel raggiungimento degli obiettivi indicati. Per questi isolati (evidenziati nello schema planimetrico in colore grigio) vengono fornite alcune indicazioni specifiche atte a orientare le iniziative di trasformazione puntuale del costruito con l'obiettivo di promuovere più efficacemente la riqualificazione del tessuto urbano ordinario.

INTERVENTI EDILIZI

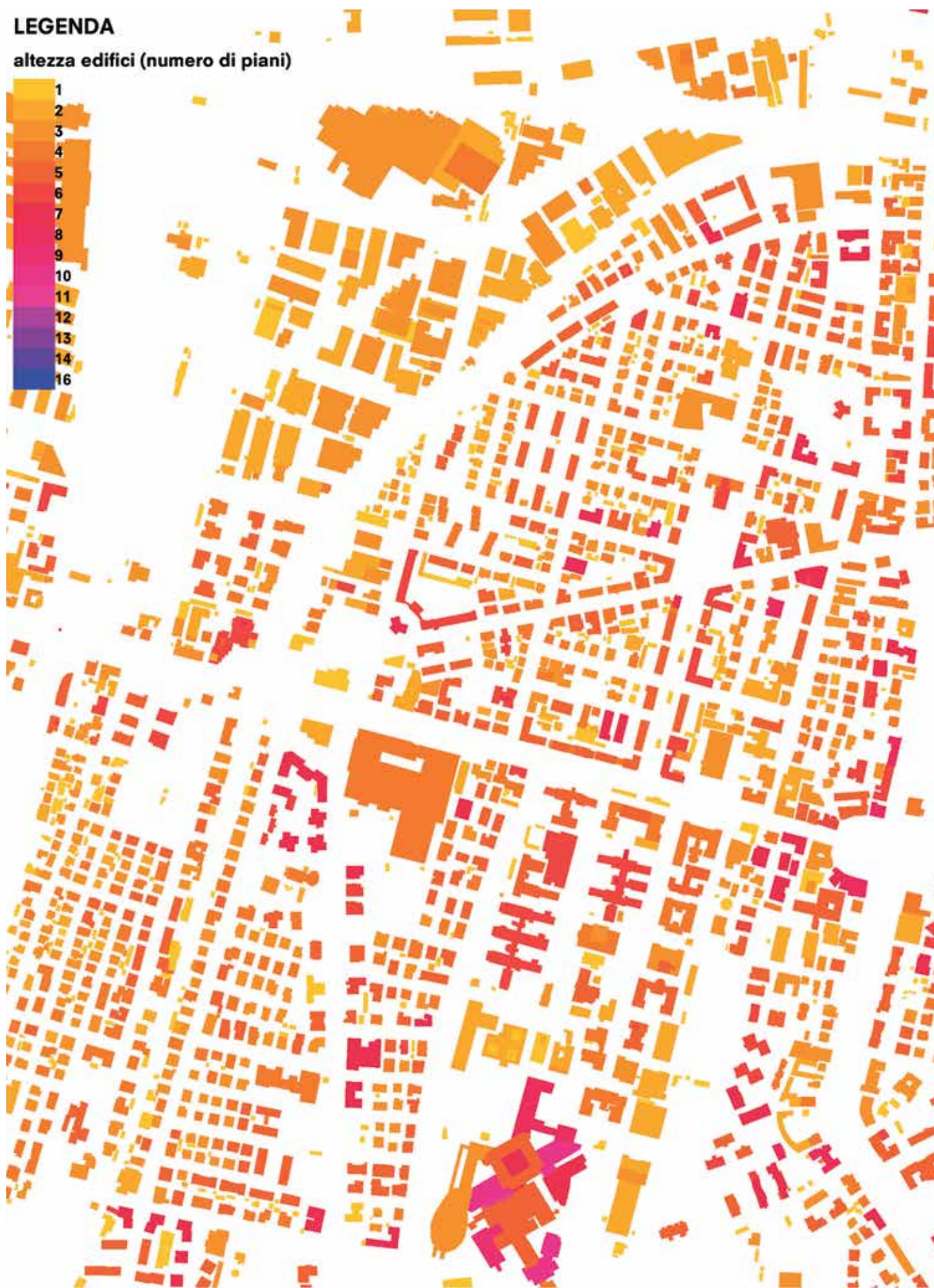
L'applicazione degli indirizzi forniti per il governo delle trasformazioni puntuali del tessuto edilizio nelle aree strategiche dipende dall'entità dell'intervento proposto e/o dalla ubicazione del lotto di intervento in relazione al tessuto connettivo esistente nell'intorno.

Tali indirizzi, esplicitati nelle rappresentazioni allegate, hanno lo scopo di orientare la negoziazione tra soggetto proponente e amministrazione nel raggiungimento degli obiettivi sanciti dal PUG PR2050 individuando la procedura amministrativa più adeguata per conciliare interesse particolare e interesse generale.



LEGENDA

altezza edifici (numero di piani)



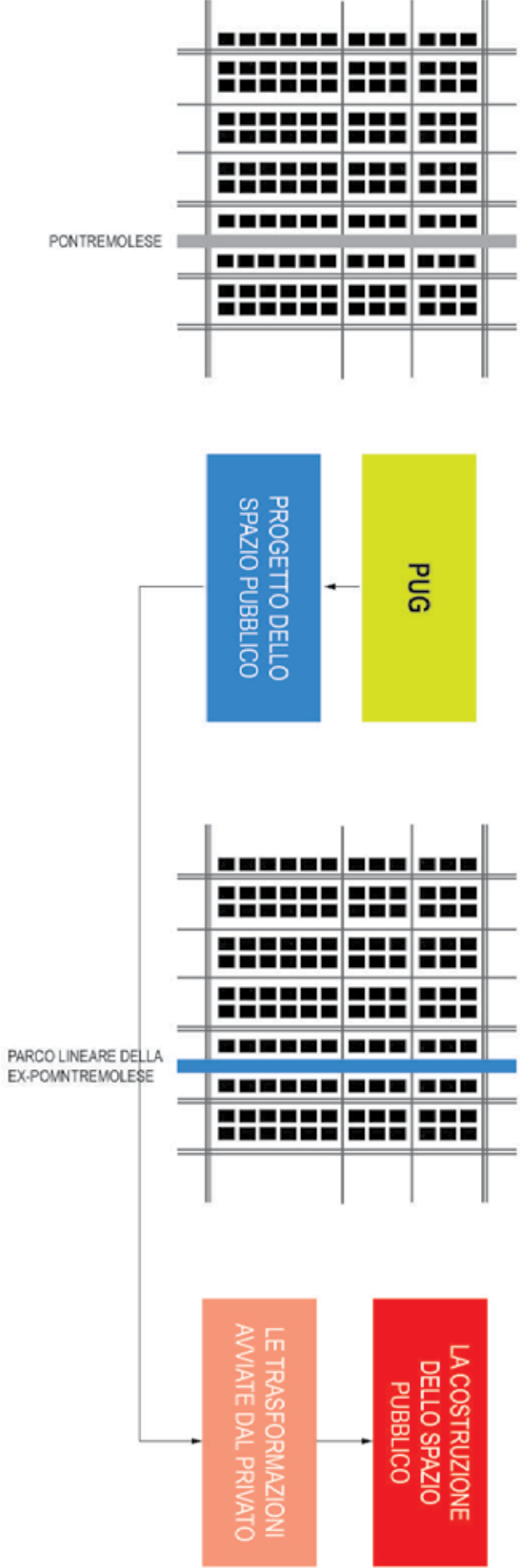




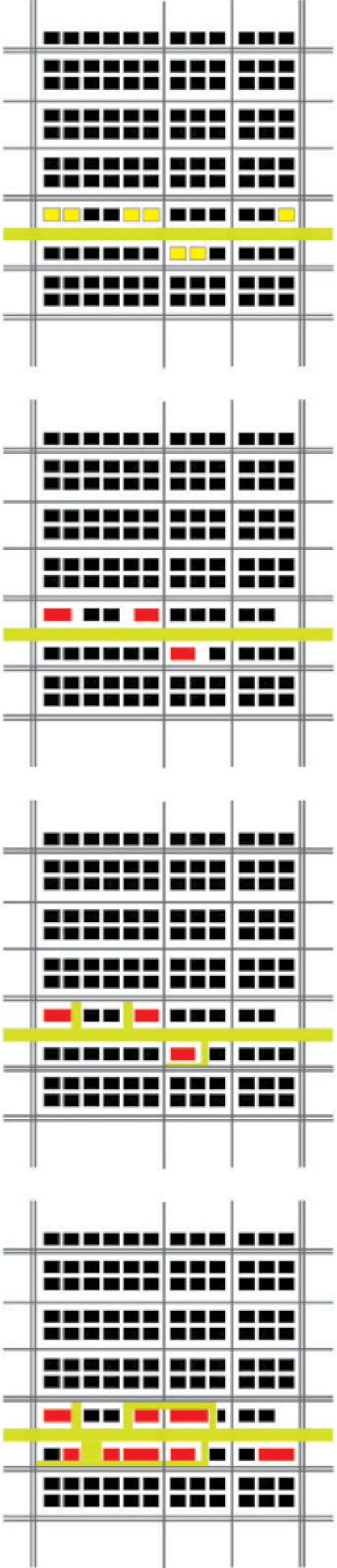
L'area strategica lungo le linee ferroviaria che si trasformerà in un "parco lineare", sarà definita da un progetto di rigenerazione complessivo e delimitata da una nuova cortina edilizia.

AREE STRATEGICHE DELLA EX PONTREMIOLESE: LA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE E LE SUE REGOLE DI ATTIVAZIONE

IL PROGETTO DELLO SPAZIO NELLA CITTA' CONTEMPORANEA: INTERVENTI AVVIATI DALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE



INTERVENTI DI RIGENERAZIONE AVVIATI DAI PRIVATI : ESEMPLIFICAZIONE DEL PROCESSO



1

L'avvio del processo prende le mosse dalla prima fase di valorizzazione dello spazio pubblico del sedime della ex Pontremiolese avviato dall'Amministrazione. I privati, attese le potenzialità edificatorie espresse nella strategia di piano (intensificazione; possibilità in incremento del numero di piani a favore di un minor consumo di suolo) possono avviare processi di sostituzione del patrimonio edilizio con la demolizione completa dei fabbricati (fortemente incentivata).

2

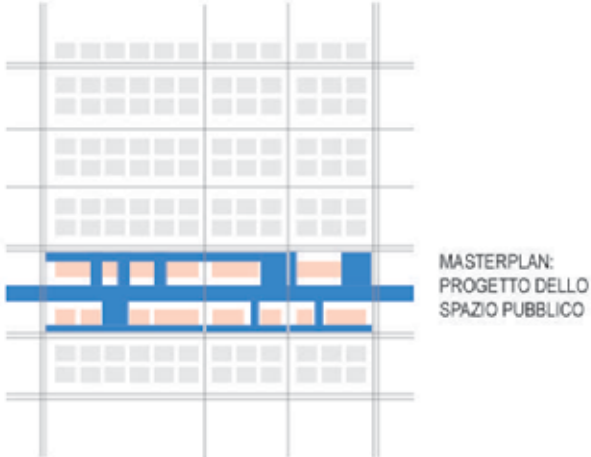
Il progetto di rigenerazione (attraverso la intensificazione delle densità insediative) sui sedimi delle demolizioni effettuate è sostenuto dalla attrattività della locazione (qualità edilizia, sostenibilità energetica, inclusività) e dalla dotazione dello spazio pubblico e dei servizi.

3

Gli interventi di rigenerazione avviati dai privati (attuali in regime di concessioni convenzionali) prevedono la realizzazione di una quota parte di interventi che concorrono, ciascuno per la propria parte, alla realizzazione del progetto generale predisposto dall'Amministrazione Comunale nei termini di masterplan.

4

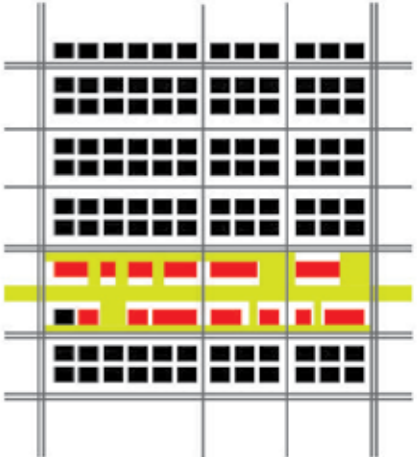
Il processo è in grado di innescare, in un arco di tempo variabile, l'attivazione di interventi all'interno dell'intero cluster urbano

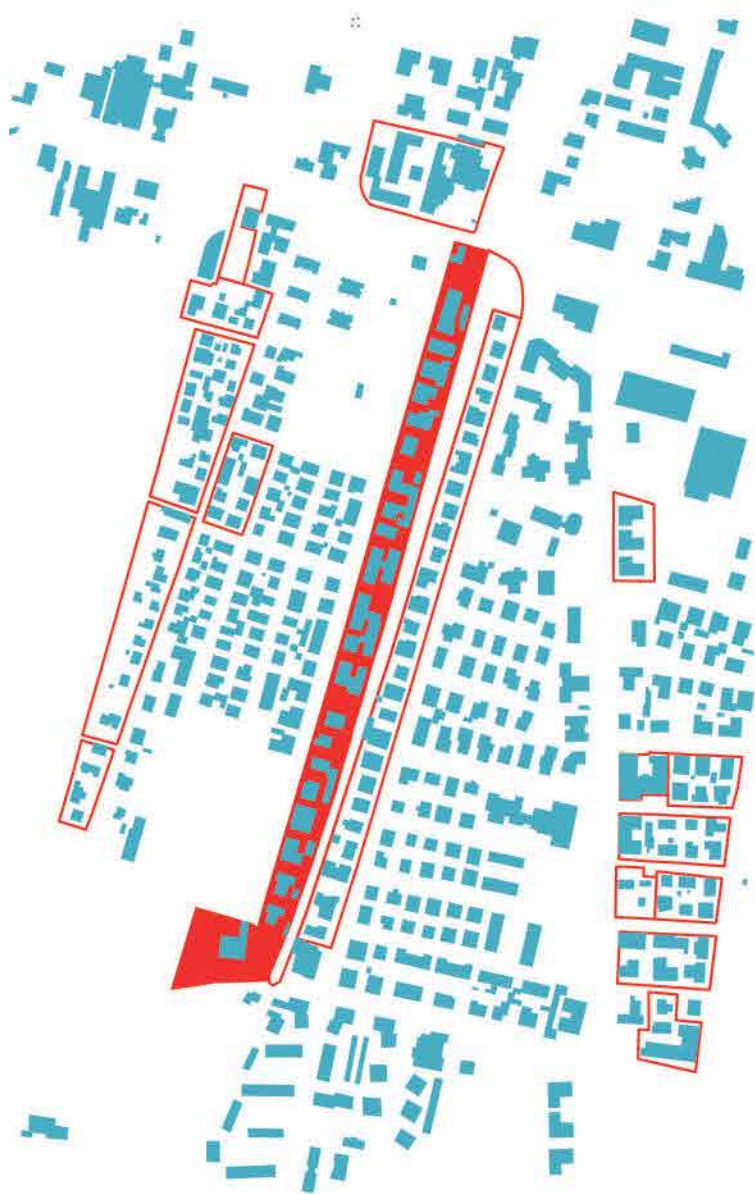


LE REGOLE DELLA TRASFORMAZIONE

Le regole della trasformazione sono determinate dalla individuazione di due parametri:

- la densità edilizia espressa attraverso il numero massimo di piani dei nuovi insediamenti (es: max 7 piani ...)
- percentuale di superficie a terra da lasciare libera per la costruzione dello spazio pubblico (vedi planimetria generale)



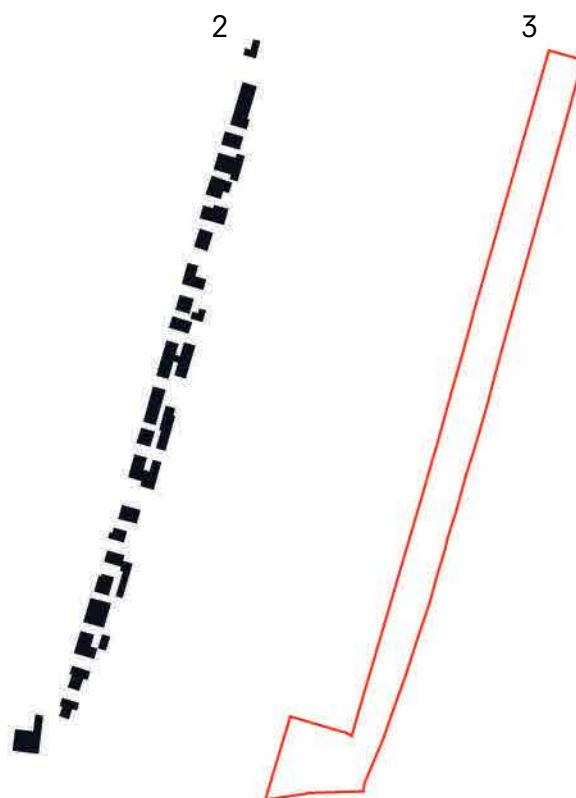


1

2

3

1. Area strategica
2. Tessuto edificato esistente
3. Perimetro dell'area di rigenerazione



REGOLE esemplificative per intervento complesso

Ciascuna trasformazione edilizia con sostituzione benefica dell'incremento volumetrico del numero di piani (fino a 6 o 7)

L'impronta al suolo dell'edificato dovrà essere contenuto entro il valore massimo del 23%.

Ciascuna trasformazione edilizia attuata con la sostituzione edilizia dovrà compartecipare alla costruzione del nuovo spazio pubblico in ragione di un numero di mq. pari al 18% della superficie territoriale dell'area interessata dall'intervento

ESEMPIO 1 DI INTERVENTO COMPLESSO

Parametri urbanistici

Superficie comparto circa 28.400 mq

Impronta edificato circa 8.600 mq

Volume edificato residenziale circa 120.000 mc

Numero medio di piani: 4

Rc (Rapporto di copertura):

$$8.600/28.400 = 30.2\%$$

Parametri urbanistici di progetto

Impronta edificato: circa **6.600** mq (-23%)

Sup Terr. del nuovo spazio pubblico: circa **5.112** mq (pari al 18% dell'intera ST del comparto)

Volume edificabile residenziale: circa **161.700** mc

Numero medio di piani: **7**

Rc di progetto:

$$6.600/28.400 = 23.2\%$$

ESEMPIO 2 DI INTERVENTO COMPLESSO

Parametri urbanistici

Superficie area intervento circa 1.256 mq

Impronta edificato circa 430 mq

Volume edificato residenziale circa 6.020 mc

Numero medio di piani stato di fatto: 4

Rc (Rapporto di copertura):

$$430/1.256 = 34.3\%$$

Parametri urbanistici di progetto

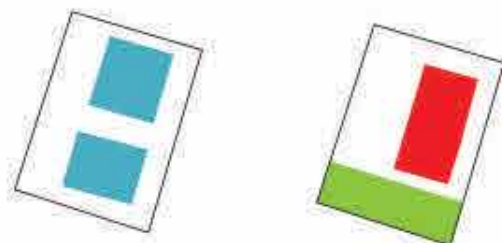
Impronta edificato: circa **288** mq (-23%)

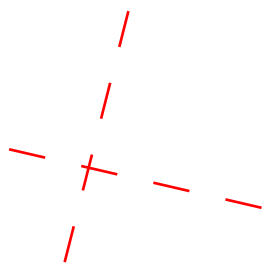
Volume edificabile residenziale: circa **7.077** mc

Numero medio di piani: **7**

Rc di progetto:

$$288/1.256 = 22.9\%$$





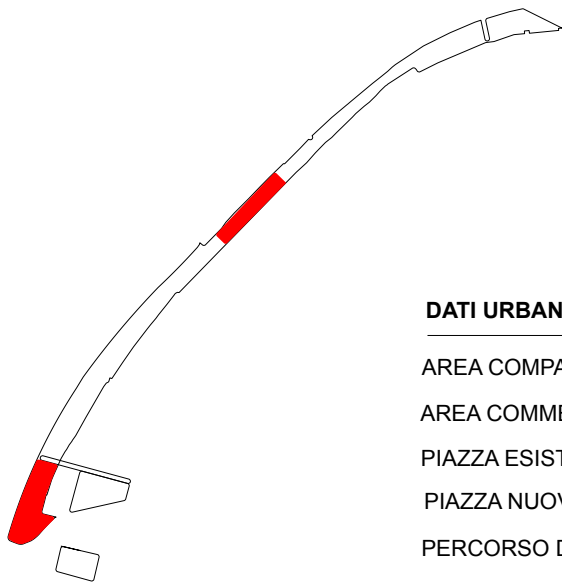
Tracciati direttori
della ricomposizione edificatoria del
tessuto produttivo e artigianale

Edificazione sotto quota rilevato
a destinazione servizi - commerciale di vicinato

Riassetto spazio pubblico e collegamento al
nuovo parco lineare

Nuovo spazio pubblico
in quota (rilevato ferroviario) parco lineare

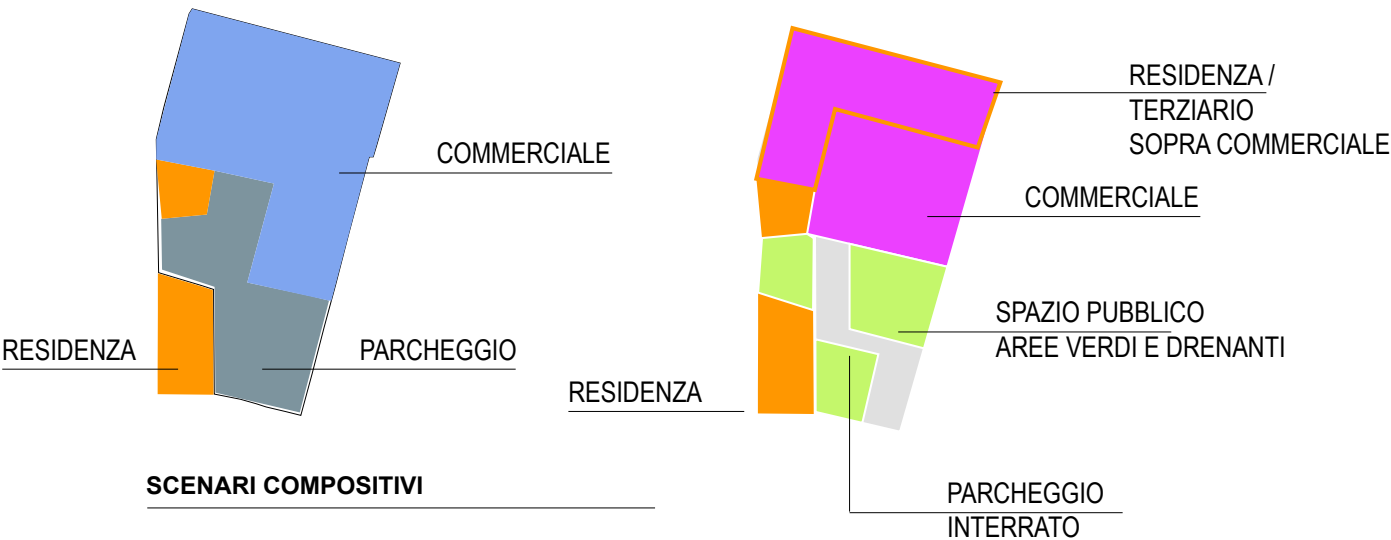




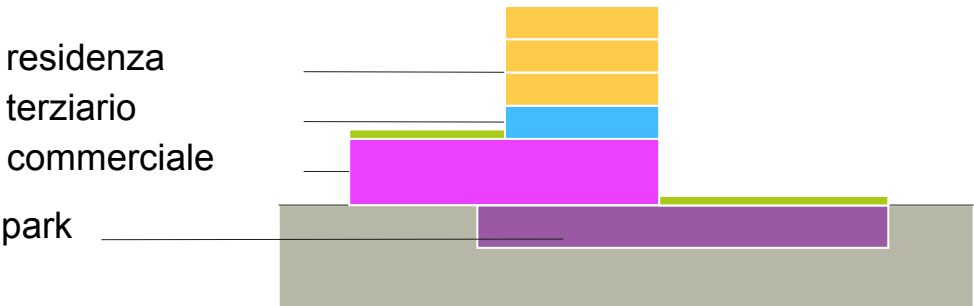
PARCO LINEARE PONTREMOLESE
(SEGMENTO NORD)

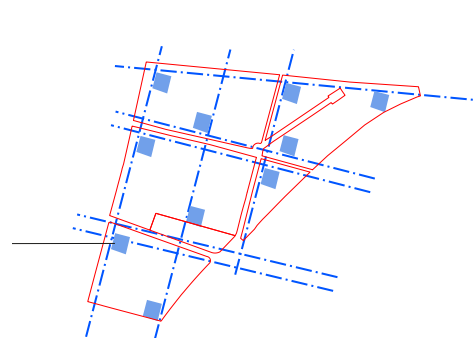
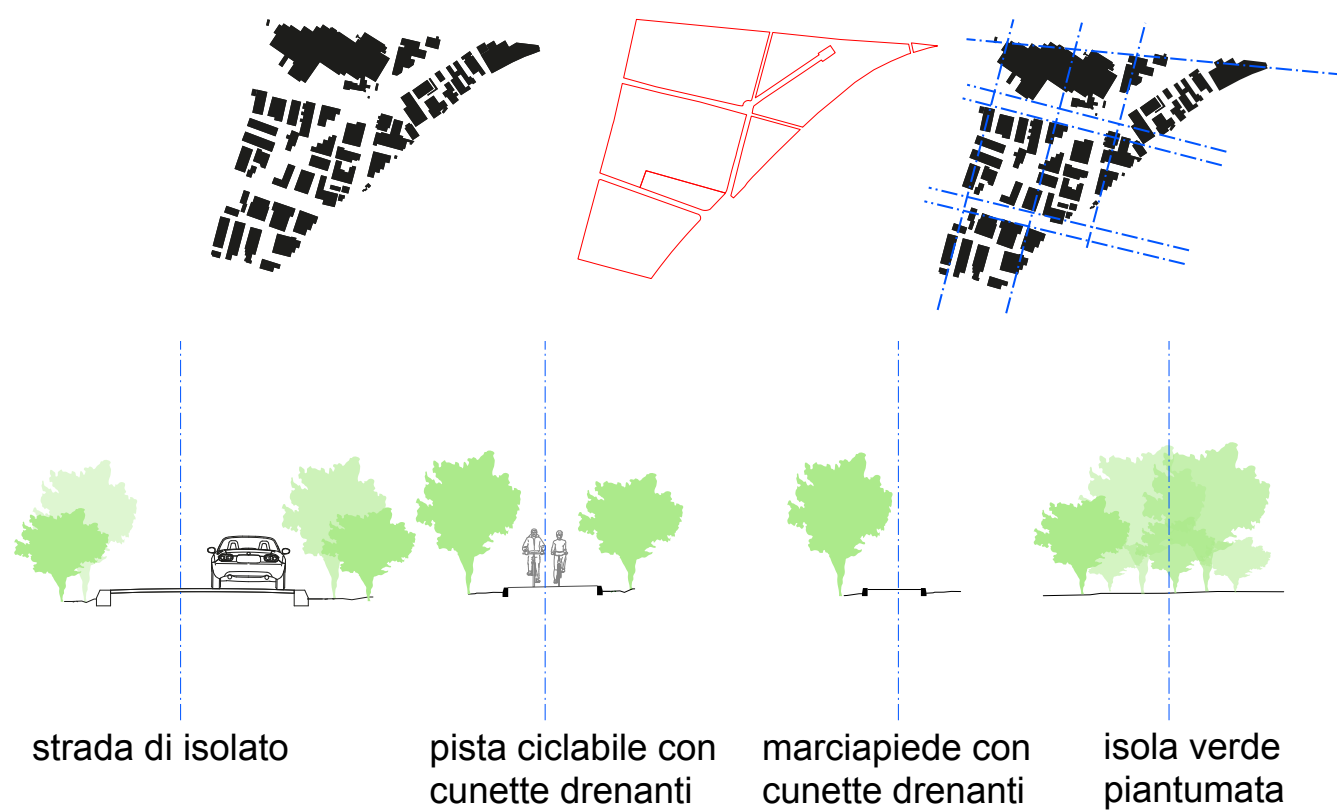
DATI URBANISTICI	
AREA COMPARTO	28.343 mq
AREA COMMERCIALE	5.660 mq.
PIAZZA ESISTENTE	2.985 mq.
PIAZZA NUOVA	1.993 mq
PERCORSO DI COLLEGAMENTO	881 mq

AREA COMMERCIALE / RESIDENZIALE
VIA FLEMING - VIA CAVEDAGNI



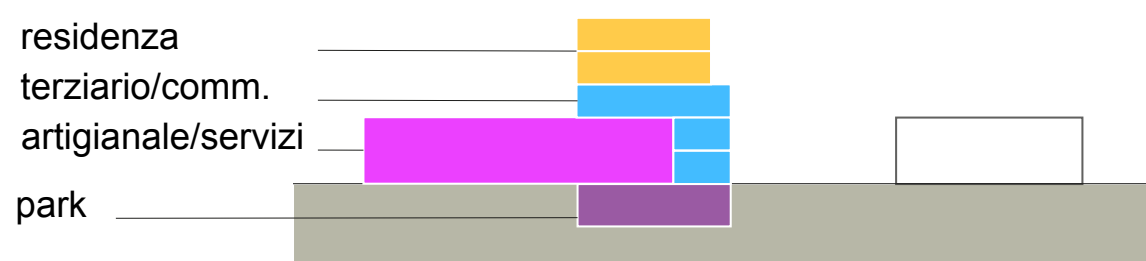
DATI URBANISTICI	
AREA COMPARTO	33.904 mq
AREA AMBITO COMMERCIALE	30.880 mq
SC COMMERCIALE	15.641 mq.
PARCHEGGIO	9.598 mq
SL RESIDENZIALE	3.300 mq





aree destinate ad ospitare:

- laminazione
- piantumazione e verde
- spazio pubblico



PARCO LINEARE DELLA EX-PONTREMOLESE
OBIETTIVI SPECIFICI DA PERSEGUIRE NEL GOVERNO DELLE TRASFORMAZIONI URBANE

ISOLATI

Il riconoscimento dei caratteri legati all’assetto morfotipologico dell’isolato di riferimento consente di riconoscere la trama dei tracciati ordinatori lungo le cui direttrici dovranno svilupparsi gli interventi specificatamente orientati al raggiungimento degli obiettivi indicati.

RI-CONNETTERE

Ciascuna trasformazione edilizia ed urbanistica dovrà contemplare, in ragione dell’entità e della specifica ubicazione dell’intervento proposto, una serie di opere finalizzate all’incremento della porosità urbana favorendo così la connessione pedonale e ciclabile degli isolati e l’apertura di varchi a valenza ecosistemica per l’incremento delle connessioni ecosistemiche alla scala territoriale tra ambiti a differente grado di urbanizzazione.

RIORDINO COMPOSITIVO

Attraverso gli interventi di sostituzione urbana è possibile attuare un riordino della composizione urbana alla scala dell’intero comparto attraverso la riorganizzazione della disposizione dei volumi lungo i tracciati direttori.

MIXITÀ URBANA

Negli isolati caratterizzati da una forte monofunzionalità urbana, in particolare quelli a carattere artigianale e produttivo, la disciplina del PUG favorisce la diversificazione funzionale consentendo l’inserimento di funzioni urbane complementari (quali la residenza, il terziario, il commercio di vicinato) nelle aree artigianali a condizione che le attività economiche siano compatibili con il milieu urbano.

MATRICE AMBIENTALE

Quota parte delle aree scoperte dovranno essere destinata alla piantumazione e alla realizzazione di superfici drenanti finalizzate a garantire l’approvvigionamento delle falde acquifere, all’efficientamento della rete ecologica e alla invarianza idralica e possibile valorizzazione delle superfici con tecniche Nature-Based Solutions (NBS).

A fianco: visualizzazione planimetrica del tracciato “ex-Pontremolese” convertito in parco lineare.

**Il nuovo Piano Urbanistico Generale e una visione strategica
Parma come città-territorio intensa e multicentrica**

