

Legenda



PARMA CITTÀ DELLA MOBILITÀ CONDIVISA E SOSTENIBILE

Nella campo della mobilità è stato un cambiamento epocale: si sta affermando in tutto il mondo un nuovo modo di muoversi, maggiormente basato sull'accesso ai servizi invece che sull'uso di un veicolo di proprietà. La tecnologia oggi lo facilita, l'ambiente ne ha bisogno, un numero crescente di persone vuole spostarsi liberamente, senza dover possedere un veicolo. Considerando che la mobilità è un bene comune, è necessario che la visione della mobilità è un derivato della visione spaziale per Parma 2050. Segue i principi della visione territoriale, ma fornisce al contempo anche delle condizioni di base per realizzare una visione di trasporti efficienti e sostenibile. La visione di trasporti efficienti e sostenibili è un bene comune che tutti i cittadini hanno diritto di godere e che consentirà a tutti i cittadini di muoversi nella città e nel territorio in modo sicuro e sostenibile. Necessariamente dovrà garantire un flusso di traffico efficiente agli corridoi in cui è necessario transitare, fornendo al contempo servizi di trasporto pubblico efficienti e sostenibili. La diversificazione delle modalità di trasporto sono la base per promuovere la mobilità sostenibile.

Principles

Un sistema di traffico efficiente include ovviamente gli aspetti positivi di ciascuna modalità mitigandone gli effetti negativi. Riducendo i conflitti e lo stress dei veicoli a motore, gli utenti della strada più vulnerabili ne trarrebbero beneficio. Aumentare anche la sostenibilità (sociale, ambientale) del sistema di trasporto locale. Abbiamo delineato una serie di principi che guideranno lo sviluppo del sistema di mobilità a Parna. Questi principi devono essere applicati in tutti i progetti di mobilità e di trasporto pubblico, e in tutti i programmi di sviluppo urbano. Creare un nuovo modo di creare un cambiamento tangibile nella sistema di trasporto cittadino, fornendo ai cittadini maggiori opzioni di mobilità.

Questi principi si basano sulla premessa di priorità invertita. Molte città nel mondo tempo la priorità a quindi lo spazio urbano verso l'automobile privata. Questo è visibile anche a Parna. Ridelendo le priorità dei modi di trasporto pubblico, Parna può affrontare la congestione stradale in generale, le "pressioni" dei parcheggi, il deterioramento della qualità dell'aria, l'accessibilità e le questioni di equità. Per realizzare questa strategia, i seguenti principi sono stati sviluppati per guidare la pianificazione e la progettazione del sistema di trasporto pubblico e di tutto il sistema. Dalla pianificazione della rete alla progettazione stradale e ai problemi di manutenzione.

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

Parma città della mobilità condivisa offre un'analisi interpretativa del sistema della mobilità nel comune di Parma seguendo diversi punti di vista.

L'immagine restituisce una visione sulle capacità in essere della città di Parma di rafforzare la propria dimensione sulla mobilità pubblica, le modalità e la sostenibilità degli spostamenti.

La visione con cui Parma Città della mobilità condivisa e sostenibile si misura è quella della *Post-car* e *Carbon-free* essendo la prerogativa del PUG di delineare una strategia ecologico-ambientale orientata al 2050 e quindi coerente con quanto previsto dalle direttive europee.

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

Per quanto riguarda la presenza fermata del TPLV viene data anche restituzione secondo un'analisi quantitativa che ne definisce la "densità" all'interno del territorio comunale. Quello che emerge è che l'area più accessibile in termini di alternative di fermata del TPLV è quella che la stazione ferroviaria segna il lungo Parco sul lato centro-terreno per arrivare a Piazzale Barberis, dove come Viale Montena e Viale San Michele per arrivare allo Stadio "Tardini".

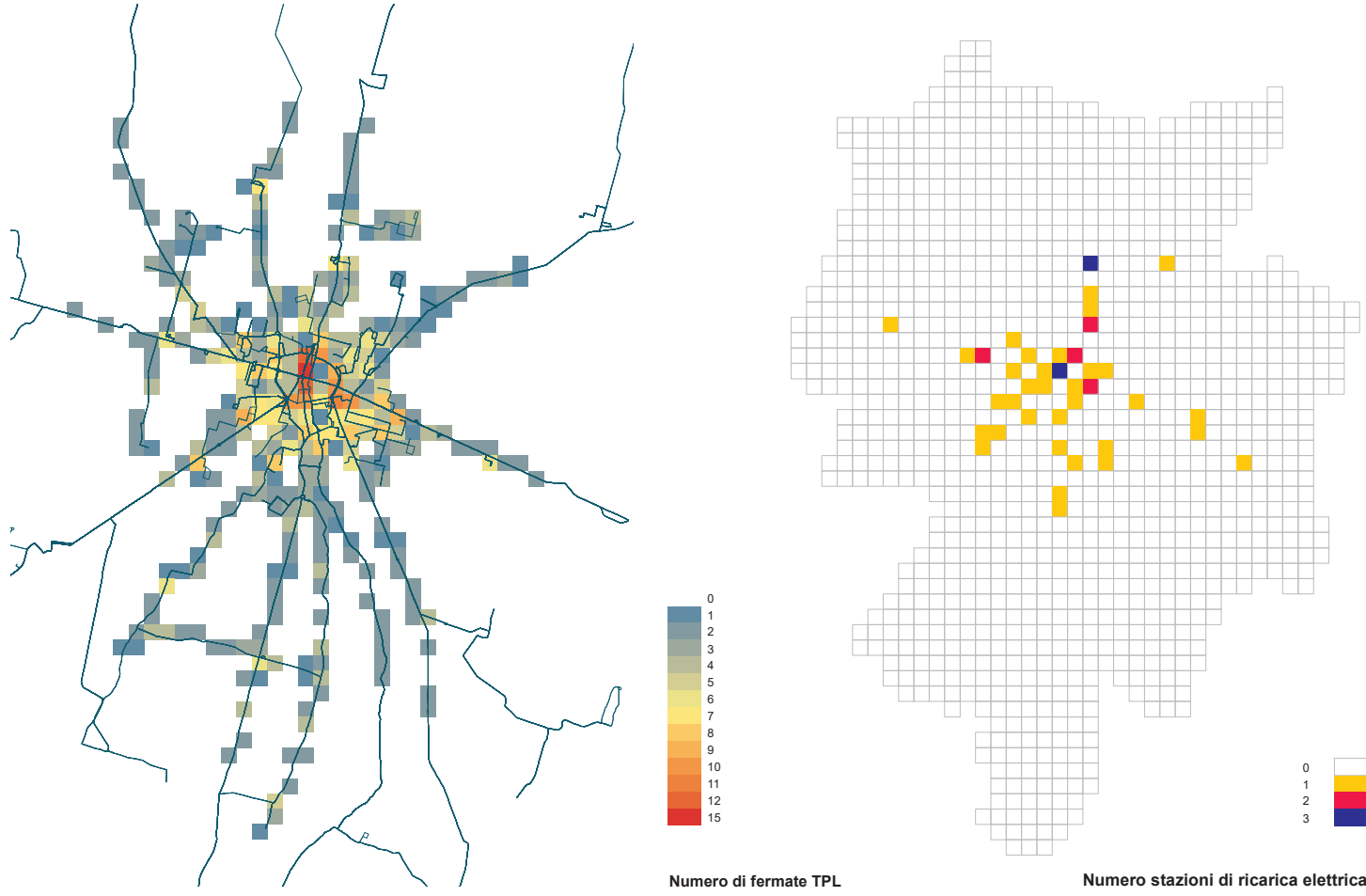
La seconda area di maggiore accessibilità è quella che si trova tra la stazione ferroviaria e la stazione di Sesto San Giovanni alle fermate e alle stazioni del trasporto pubblico. Pertanto, attorno alle centralità urbane definite a priori (Parco Ducale, Ospedale Maggiore, Cittadella, Piazza Garibaldi, Stadio "Tardini", Campus università, Stazioni Ferroviaria, Area Ex-Bormio, Parchi Ex-Erdiana) sono stati definiti dei "Buffer" che identificano le aree della città in cui è possibile accedere al servizio di trasporto pubblico, all'interno della quali è possibile accedere ai servizi essenziali a piedi o su biciclette nell'arco temporale dei 15 minuti.

Vengono mappate inoltre le piste ciclabili (esistenti e in progetto), gli stali per le biciclette presenti nel territorio comunale destinati al Bike-sharing. In un territorio pianeggiante come quello parmigiano la mobilità dolce assume un'importanza rilevante in termini di spostamenti e Parma risulta essere ben dotata anche se la rete necessita sicuramente di essere implementata non solo attraverso la creazione di piste e percorsi ciclabili in sede propria, ma anche grazie alla creazione di aree nella città escluse al traffico veicolare.

In termini di sostenibilità, si fa riferimento anche alla percentuale di veicoli elettrici presenti nel territorio comunale. Essendo una scelta privata possedere o meno un'auto a emissioni 0, la presenza di punti di ricarica elettrica è fondamentale per il diffondersi di tali tecnologie. Da quanto emerge Parma ha una buona dotazione di punti di ricarica per le auto elettriche e concentrata in punti di alta frequenza automobilistica.

Nel centro storico e sui viali di circoscrizione interna che ricalcano l'andamento delle mura antiche della città sono mappati inoltre quei segmenti stradali dove sussistono delle aree riservate ai percorsi autobus.

Infine viene data restituzione della presenza dei "parcheggi scambiatori" posti nei luoghi di intersezione delle principali infrastrutture viabilistiche e della gerarchizzazione dei sistemi di mobilità su gomma.



Sindaco:
Michele Guerra

Assessore alla Rigenerazione Urbana:
Chiara Vernizzi

Direttore Generale e Segretario Generale:
Pasquale Criscuolo

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

Ufficio di Piano Comune di Parma:

arch. Emanuela Montanini, arch. Lucia Sartori, arch. Beatrice Peri, arch. Samanta Maccari,
arch. Andrea Cantini, arch. Antonella Fornari, Geom. Alessandra Gatti, Dott.ssa M. Beatrice Corvi,
arch. Milena Mancini, arch. Bianca Pelizza, arch. Patrizia Rota, arch. Federica Zatti,
ing. Devis Sbarzaglia, arch. Nicole Mariotti, arch. Sabino Pellegrino

Gruppo di lavoro incaricato

Capogruppo:
arch. Andreas Faoro

RTI: arch. Andreas Faoro (UNLAB), arch. Carlo Santacroce, arch. Piergiorgio Tombolan (Studio Tombolan Associati) ing. Alberto Mazzucchelli (MPMA), arch. Luca Pedietti (Collettivo di

Urbanistica), arch. Raffaella Gambino, arch. Paolo Castelnovi, arch. Fabio Ceci, arch. Federica Thomasset, biol. Luca Bisogni, avv. Roberto Ollari, geol. Francesco Cerutti (Engeo s.r.l.)

SIT: arch. Federico Ghirardelli

QC.VS.2.3

Parma città della mobilità condivisa e sostenibile

Quadro Conoscitivo (VISION)
Scala 1 - 25.000

Assicurazione DELIBERA C.C.N. DEL 11/11/

Adozione	DELIBERA C.C. N. DEL/...../.....
Approvazione	DELIBERA C.C. N. DEL/...../.....

