c_g337.Comune di Parma - Prot. 05/07/2023.0122587.E Documento firmato digitalmente da: ANDREAS FAORO con certificato valido dal 14/11/2021 al 28/01/2025 e con firma qualificata Si attesta che la presente copia cartacea è conforme all'originale digitale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento informatico originale è conservato negli archivi di Comune di Parma

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

PR050

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

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 il 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 un 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. 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 collegano 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 ed altri 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.ASS 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.AS. 4.2.3 e verrà realizzato come detto grazie alle trasformazioni di grande portata individuate nel TU (Schema di assetto strategico delle trasformazioni ST.AS. 4.2.2). 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 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 concorrere alla definizione degli scenari (living Parma, 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 per legna 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 (definiti nelle tavole). Fuori dal TU il bordo deve avere la funzione di caratterizzare, anche dal punto di vista del colore, la frazione abitata che delimita.

3) Disposizioni urbanistiche e Azioni
Tra le più importanti strategie riferite al progetto strategico rientrano l’implemetazione dell’eco rete ambientale (Green Infrastructure), la mitigazione dei rischi ambientali e favorire l’attratività oltre all’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.ASS.4.3.1)
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. **Azione 3. 1. 13** Promuovere l’alta qualità del TPL e sviluppare linee di collegamento strutturali a livello territoriale. **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. **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 deli parchi territoriali **Azione 3. 1. 11** Favorire l’espansione delle aree naturalistiche protette.

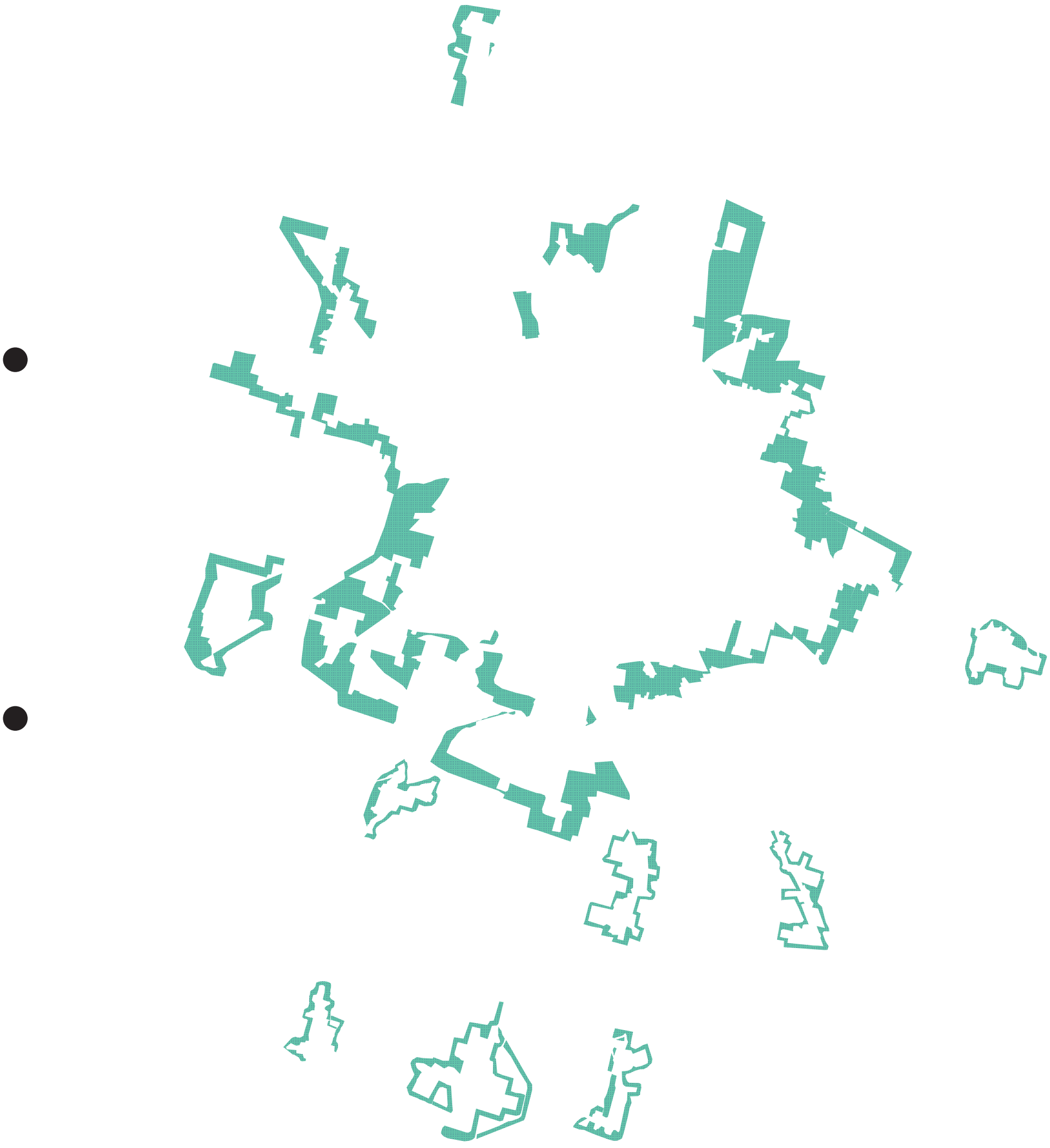
4) Vision e obiettivi del Piano
Le strategie individuate supportate dalle Azioni, richiamate precedentemente, concorrono al raggiungimento dei seguenti obiettivi dichiarati nella Vision: **2 - Parma città policentrica e dei quartieri; 6 - Parma città dello sviluppo e delle opportunità; 1 - Parma città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

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 (DOTE) le dotazioni territoriali fuori comparto (cioè fuori dalle aree Strategiche di Trasformazione), ma che sono veri e propri “progetti strategici” (green infrastructure, piazza verde etc.), che tuttavia al loro interno non prevedono trasformazioni edilizie in grado di finanziarli. Fanno parte di tali dotazioni (DOTE) anche il “BOSCO ORBITALE”, le “CINTURE VERDI” , parte integrante dei BORDI e della “Green Infrastructure” (GI). Le aree DOTE 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 GI). Le aree DOTE contengono progetti necessari alla realizzazione della Strategia, forti nei contenuti, ma deboli nella costruzione senza adeguato supporto economico, perché al loro interno non sono previste insediamenti e, pertanto, i privati proprietari delle aree DOTE (Schema di Assetto delle Correlazioni e Servizi ST.SAS 4.3.1) 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 (DOTE).

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 atrezzature 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 si trova in un’area strategica di trasformazione (Schema di Assetto delle trasformazioni ST.ASS.4.2.1);
Esso è anche costituito da edifici che sono compresi nel bordo (fuori dal TU ma ad esso contigui) che possono consumare il 3% (quota di consumo di suolo ammissibile), con le precisazioni che seguono.
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 uguale o maggiore desigillazione, attraverso la rimozione dell’impermeabilizzazione del suolo, nel qual caso non consumano il 3% (quota di consumo di suolo ammissibile).
4) diritti edificatori, a compensazione della cessione gratuita al comune di aree destinate alla realizzazione di interventi di interesse pubblico o generale, di cui non sia prevista l’espropriazione.

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.



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. 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 Parma diventerà un’oasi naturale per piante e animali selvatici. Sarà ricolonizzato da specie animali che sono state espulse da queste zone. L’adozione di una prospettiva etica non antropocentrica proporrà logiche basate sull’autolimitazione al consumo e allo stesso tempo di innestare su ciò che esiste già nuovi usi e significati. Il PUG PR050 ripensa e definisce un sistema di aree protette (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 primaria.
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 protette, la creazione di corridoi verdi che possono occupare spazi anche residuali permetteranno di rinnovare l’equilibrio “fragile” tra uomo e natura.

1. Aree agricole con zone naturali protette, 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’efficientemente dell’apparato vegetativo svolgeranno un ruolo determinante per favorire la rigenerazione dell’ambiente abitato. Il concetto di biodiversità in ambito urbano va considerato anche attraverso l’utilizzo dei “tetti verdi” degli edifici, che possono favorie l’insediarsi di diversi tipi di piante e di specie animali.

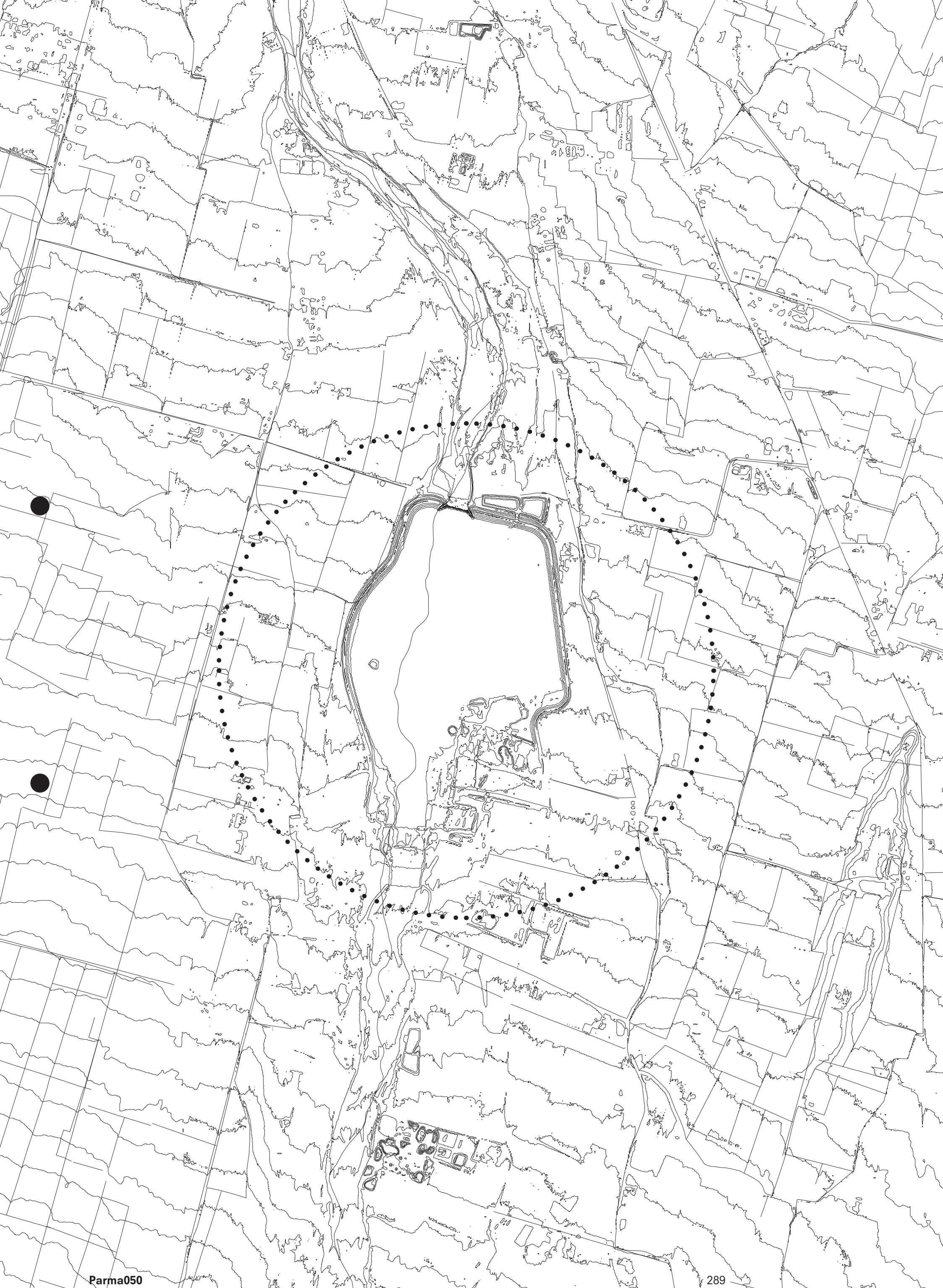
2. Criteri rigenerativi: tipologia di intervento
Il piano PR050 favorisce lo sviluppo dell’oasi della biodiversità anche attraverso il “FONDO”, ossia, il contributo alla realizzazione della Città Pubblica attraverso gli interventi complessi.

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 sono determinati:
a) possono essere indicati dal Comune, in sede di manifestazione di interesse di cui al precedente art.I.3, comma 4;
b) sono precisamente individuati durante in sede di stipula dell’AO o PAIP, ai sensi dell’art.38 della LUR

3) Disposizioni urbanistiche e Azioni
Tra le più importanti strategie riferite al progetto strategico “Oasi verde e blu della Biodiversità” rientrano l’implemetazione e lo sviluppo espansivo dell’eco rete ambientale (Green Infrastructure), la mitigazione dei rischi ambientali e favorire l’attratività oltre all’avvio di processi economici legati al turismo sostenibile.
L’intervento è attuabile attraverso la redazione di un masterplan anche per lotti funzionali, comprendente le porzioni di territorio intorno alle parti arginate della cassa di espansione. 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. Nel caso specifico la ciclovia Colorno Parma Sala Baganza proposta dal Piano PR050 comprende la possibilità di estendere dalla strada massese la ciclovia proprio per mettere in contatto della stessa l’oasi naturalistica. **Azione 3. 1. 13** Promuovere l’alta qualità del TPL e sviluppare linee di collegamento strutturali a livello territoriale. **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. **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 deli parchi territoriali **Azione 3. 1. 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.**


Parma050
289

PR050

Progetto “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 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 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 a 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 da 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” - RIgenerazione MArgini GREEN Ring - come evidenziato nella scheda dedicata (ST.RS.4.4.1) definisce le possibilità trasformative 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 (indicati 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 far confluire l’apporto economico degli operatori che propongono interventi all’interno delle “Aree strategiche di trasformazione”, per realizzare le DO.TE. (DOtazioni TErritoriali).

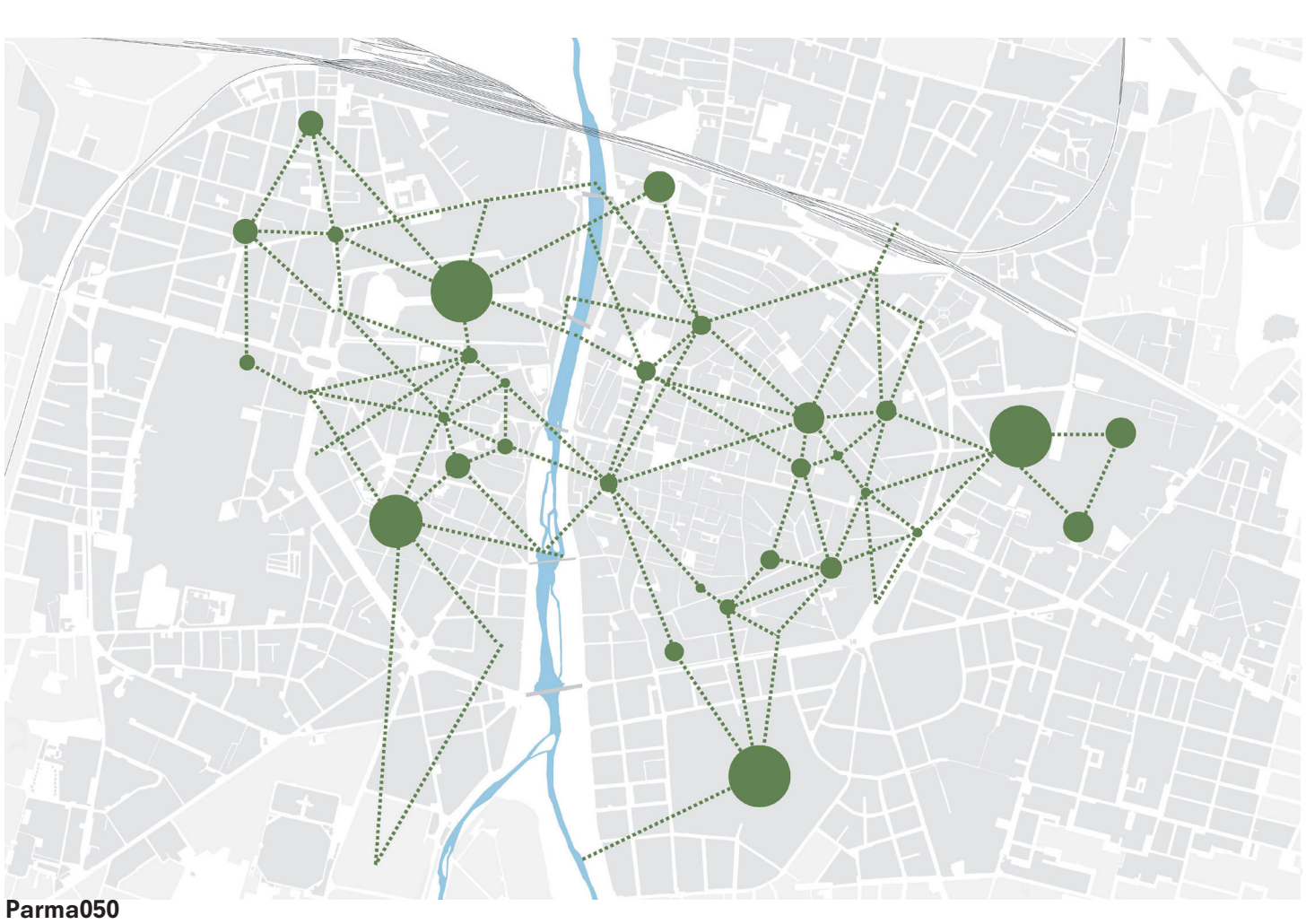
3. Disposizioni specifiche e Azioni
Tra le più importanti strategie urbane riferite al progetti strategici “**Green Ring**” parte dello sviluppo “**infrastrutture e città pubblica**” rientrano la qualificazione degli spazi pubblici, la mitigazione dell’isola d calore, l’avvio di processi di decarbonizzazione, di aumentare l’utilizzo da parte di mezzi pubblici e di corsie preferenziali per ciclisti, aumentare la presenza vegetale di mitigazione come parte della sezione stradale; sviluppare la 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, **3.1.4** Nuove linee strutturali TP **3.1.5** Valorizzazione del sistema dei viali e delle radiali **3.1.7/3.1.8** - Favorire la proliferazione di zone 30 e zone 20, e al contempo favorire opere di mitigazione ambientale per ridurre l’impatto di infrastrutture stradali molto frequentate, riabilitando gli spazi interclusi. **3.1.10** Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e territoriale, **3.1.11** “Favorire la ridefinizioni dello spazio carrabile a favore della ciclo-pedonalità e congiuntamente aumentarne la sicurezza e l’accessibilità” **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 **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, **Strategia 3.7 Azione 3.7.3/ 3.7.4** - Potenziare l’infrastruttura verde urbana. Sviluppare e costruire la “green infrastructure” a livello urbano e territoriale, **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.**

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 nonchè 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

Aree ad elevata concentrazione di funzioni

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.

Ambito della città monumentale/emergenze storiche di
valore monumentale/landmarks

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 relazioni 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.

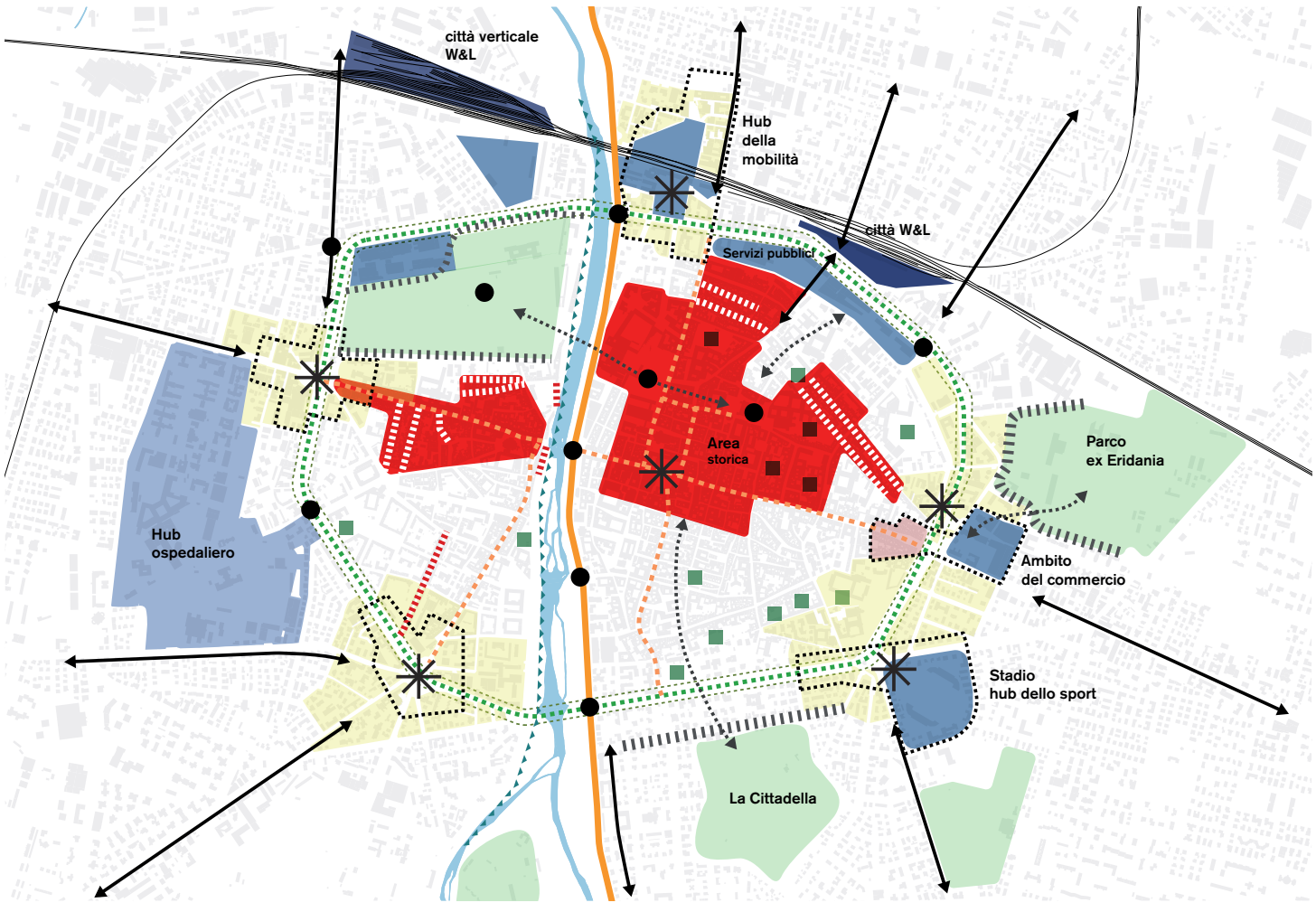
Connessioni sovralocali

Green belt

Luoghi di ricucitura urbana

Luoghi privilegiati dalla rigenerazione

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



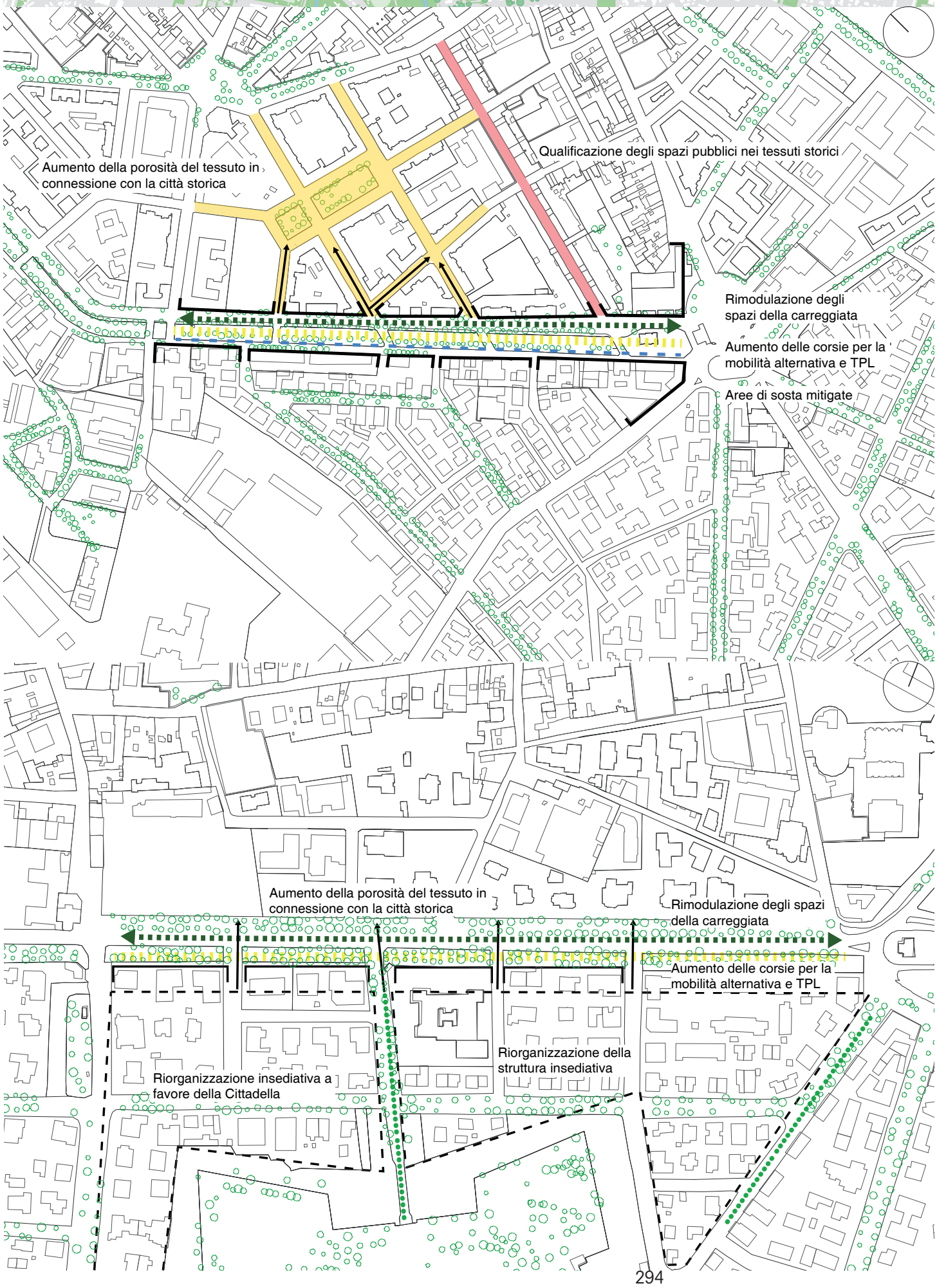
Gli elementi urbani strategici all'interno e all'esterno del "Gree Ring"

SISTEMA AMBIENTALE NELLA CITTÀ STORICA

Il rapporto tra città e componente "green" si rafforza attraverso la definizione degli ambiti prossimi alle aree verdi e ai fronti prospicenti 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 vegetazione 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, garantita dalla presenza di grandi corridoi ecologici naturali ed antropici, nonchè dalla presenza di stepping stone all'interno del tessuto compatto; la funzione sociale 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.

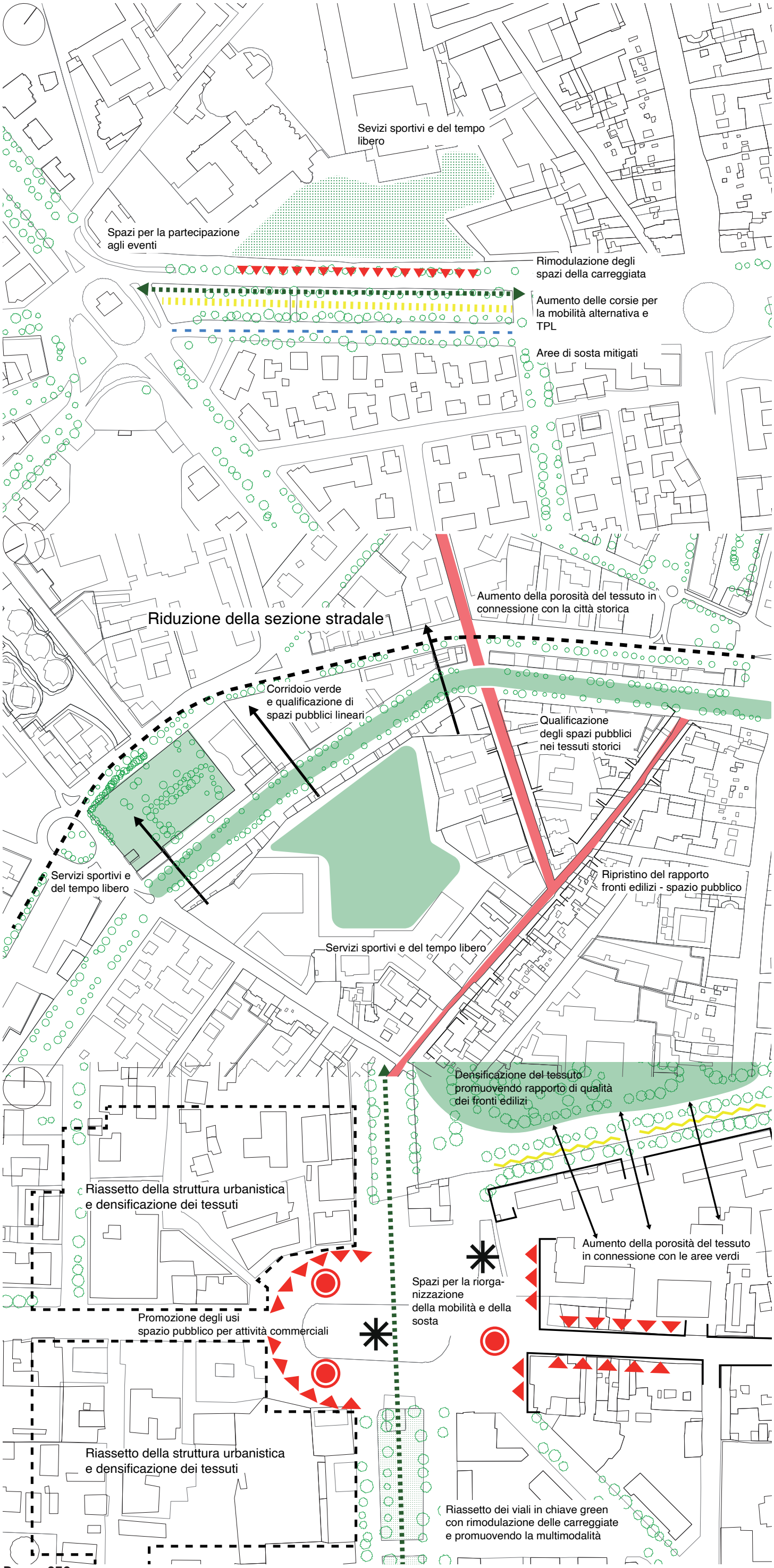
1
Proposta progettuale: Parco Lineare

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, pattini..), TPL e mobilità dolce.



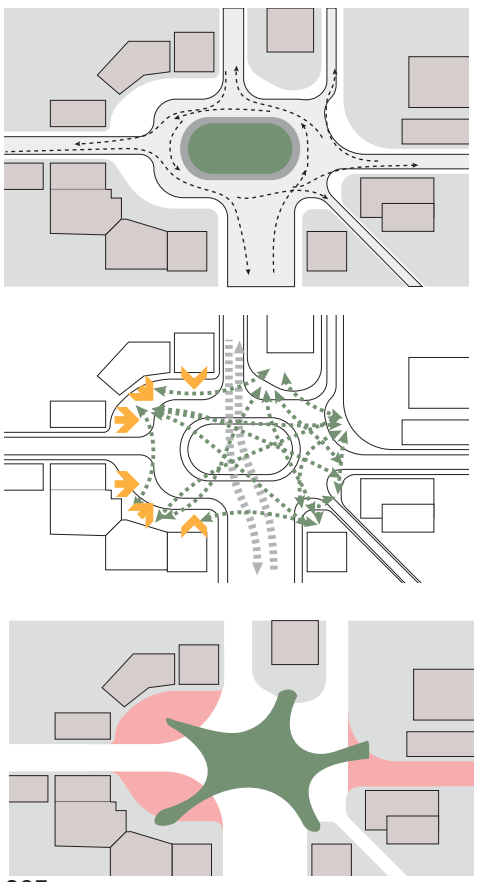
3
Proposta progettuale: Parco Lineare

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



Legenda

1. Green Ring

2. Qualificazione degli assi urbani ridisegno degli spazi a terra funzioni in rapporto con lo spazio

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 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 re-inserire nel contesto

13. Ambito dell'agricoltura urbana

14. Elementi detrattori di qualità paesaggistica e urbana

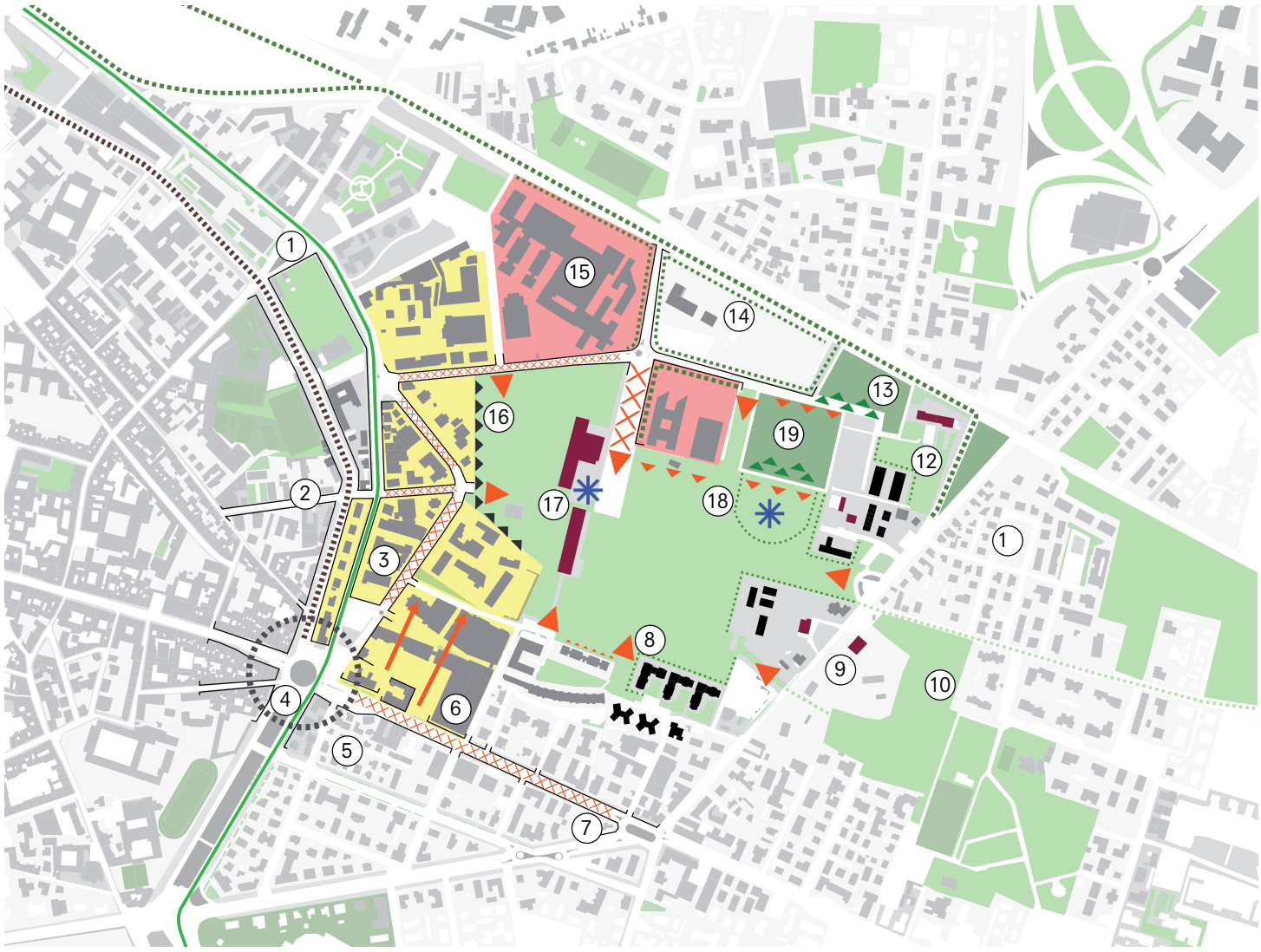
15. Spazi dell'istruzione; riconfigurazione degli elementi

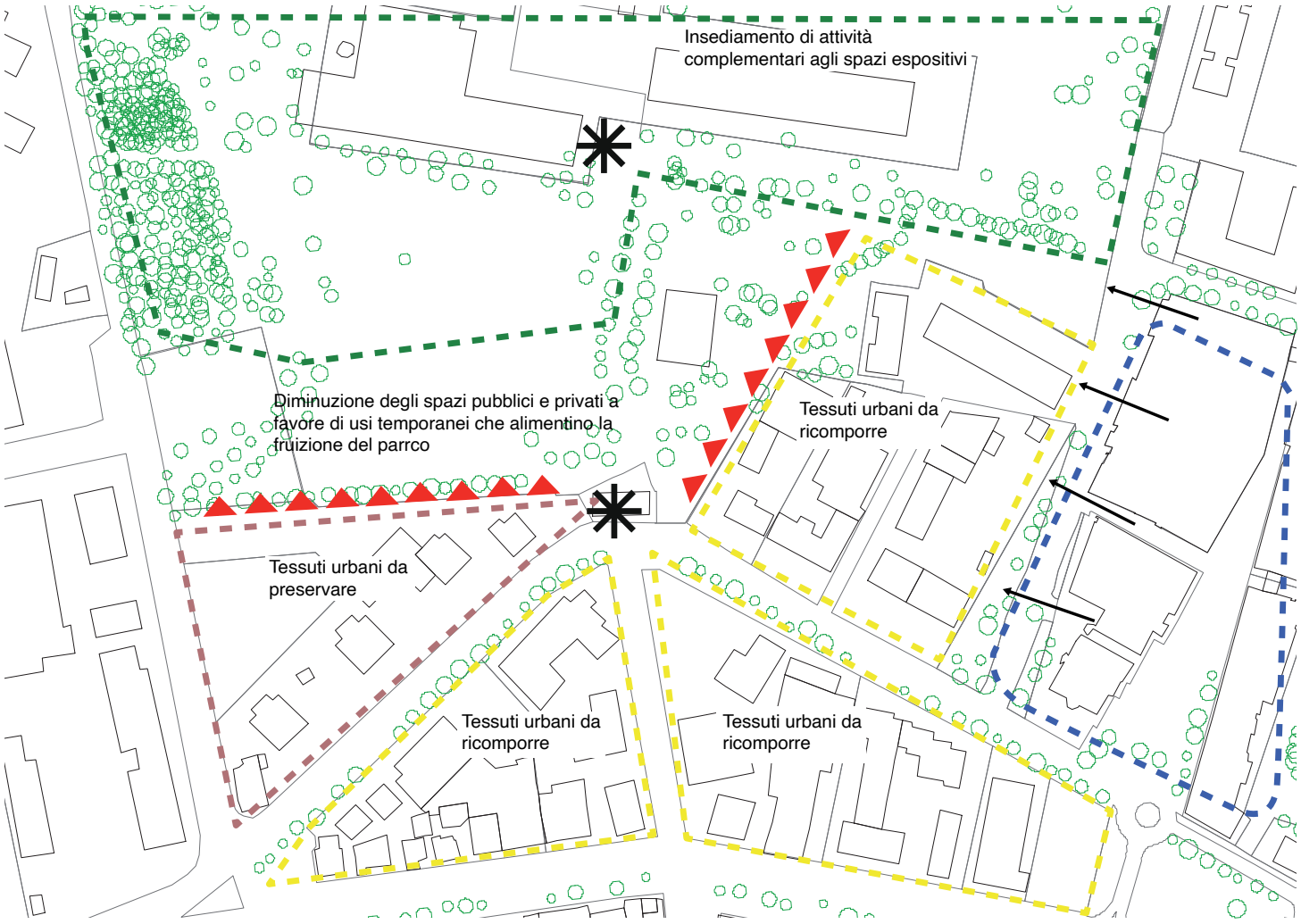
16. Progressione controllata della città. ambito delle attività temporanee

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 semenze, coltivazioni specifiche, vendita dei prodotti, formazione ecc..
• Estensione dell'area per la creazione di giardini "sensoriali"
• Rigualificazione delle pertinenze delle emergenze storiche

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

PR050

Parco Verde-Blu: il torrente Parma da "corridoio ecosistemico" a "centralità lineare"

1. Descrizione

Il Parma è un torrente attraente a "causa" della temporalità e all'alternanza occasionale delle sue acque e quindi delle sue banchine. Chi non vorrebbe vivere vicino alla Parma? Perché non aumentarne le possibilità? 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 parco territoriale, darebbe più importanza al torrente Parma nella città. Trasformare l'alveo del torrente nel segmento all'interno dei viali "Green Ring" in uno spazio pubblico "Verde e Blu" potrebbe introdurre una nuova scala di valori in città. Questo progetto favorirebbe anche l'insediamento lungo le banchine di nuovi sistemi di discesa e risalita con piccole attività di ristoro, playgrounds e spazi per la sosta e lo svago.
Ripensare l'alveo del torrente Parma e le sue banchine 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 superare molteplici vincoli normativi. Le "vie d'acqua" di Parma sono caratteristiche essenziali del paesaggio: ma come renderle "presenze" integrate? La storia è quella del "disincanto". La città infatti, 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 fa notare come la città sia vulnerabile) [1]. PR050 propone la "riconquista" e l'appropriazione temporanea dell'alveo del torrente con percorsi pedonali e ciclabili sterrati e congiuntamente alla riqualificazione delle banchine. Questo progetto è la premessa per ripensare un nuovo (e piacevole) rapporto con l'acqua.

1. 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 ciclovia Colorno-Parma-Sala Baganza con il percorso che si snoda per gran parte lungo le sponde e gli argini dei due torrenti.

2. Criteri rigenerativi: tipologia di intervento

Il Piano propone interventi di riqualificazione sulla sponda sinistra con l'implementazione di percorsi ciclopedonali, garantendo accesso anche ciclabile all'alveo del torrente. Il progetto strategico propone di reimmaginare il torrente e le sue sponde come un dominio pubblico sperimentale, dove scoprire e progettare l'identità della città futura. Il progetto dell'alveo del torrente Parma per il segmento indicato (con la possibilità di estenderlo nel tempo in modo progressivo ad altri segmenti fuori il 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, ricreazione: un'arena per l'azione, piuttosto che il consumo passivo, 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, agricoltori, esploratori, ricercatori, ecc.
Lo sviluppo dell'area definita dall' alveo e le banchine di ambo i lati deve assumere come cifra caratterizzante la resilienza ecologica ambientale. L'intervento deve infatti essere attuato entro le più diverse coordinate di sviluppo ed essere nella condizione di adattarsi a una ampia pluralità di orientamenti di carattere funzionale. A restare costante nei più diversi scenari deve essere la maglia delle infrastrutture ambientali cui si aggiungono i molteplici sviluppi dei servizi destinati alla comunità: la città pubblica diviene quindi il principio organizzatore.
Come anticipato il segmento di torrente considerato si sviluppa lungo un importante collegamento pedonale che permette di collegare la Pilotta e il Parco Ducale. Vi sono in totale 5 ponti che collegano la parte chiamata "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 del corso d'acqua quale spazio libero e ricreativo. Nel caso specifico l'obiettivo è raggiungibile creando:1) camminamenti lungo le sponde (possibilmente a più livelli) 2) accessi regolari all'acqua, anche attraverso sistemi gradonati 3) aree di sosta con panchine o altri oggetti 4) possibilità di attraversamenti dell'asta a contatto diretto con l'acqua, in particolare con discese e risalite nella parte "Oltretorrente" verso il corso d'acqua possono costituire un "ampliamento", espansione del parco Ducale; in alcuni settori il corso d'acqua può essere reso agibile da più punti secondo modalità differenziate. L'obiettivo è quindi quello di creare un nuovo "parco e piazza urbana" lungo un asse ecosistemico pedonale particolarmente fruito.

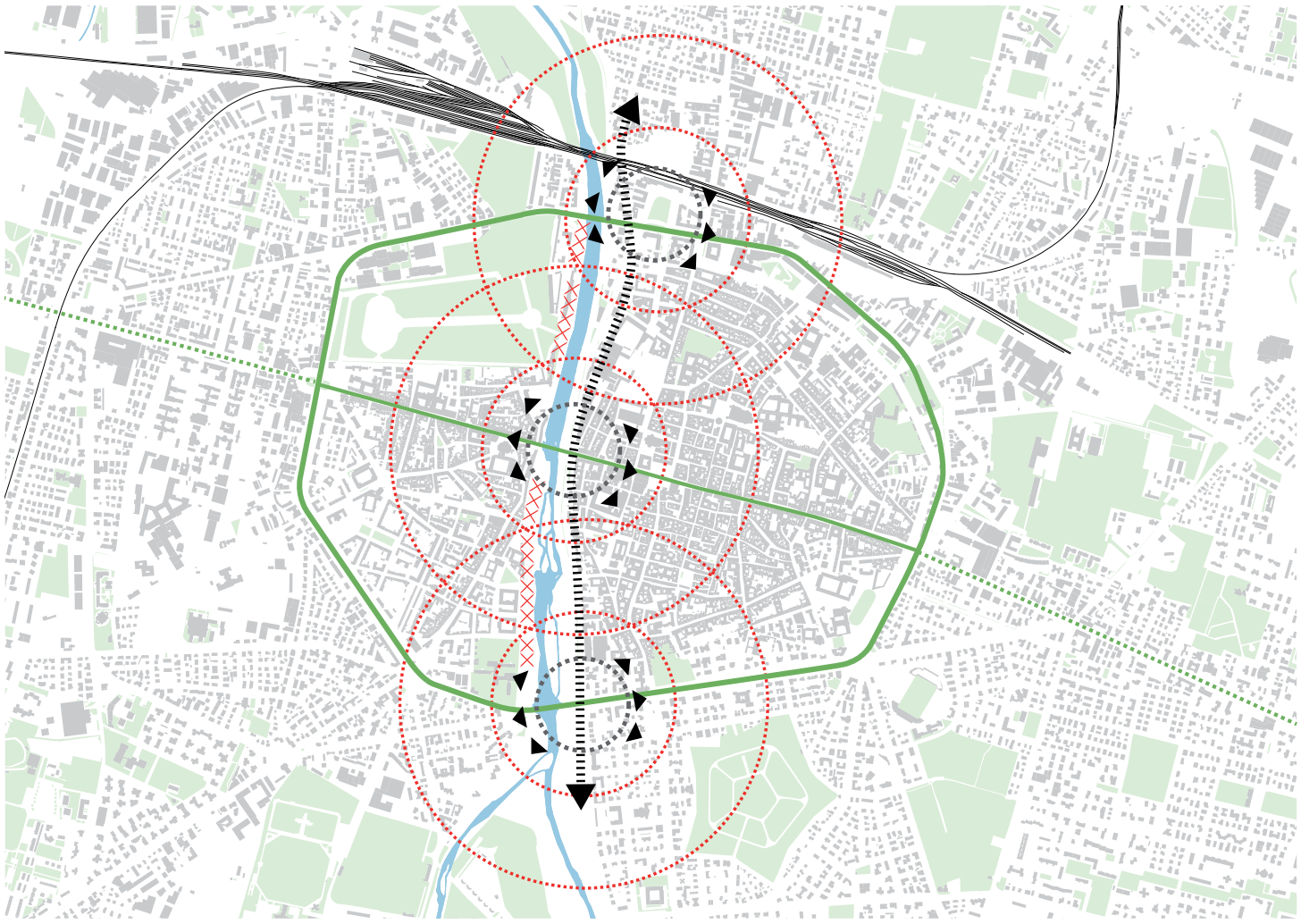
3. Disposizioni urbanistiche e Azioni

Il progetto dovrebbe essere sviluppato attraverso la redazione di un masterplan che deve considerare lo sviluppo integrato degli ambiti urbani lungo l'asta torrentizia e defenirne le relazioni morfologiche e funzionali con le banchine di destra e sinistra. L'area in questione deve proporre un simbolo per Parma come uno degli ultimi esempi di pianificazione di spazi pubblici con una certa consistenza e portata.
Tra le più importanti strategie urbane riferite ai progetti strategici "**infrastrutture e città pubblica**" rientrano la qualificazione degli spazi pubblici, la mitigazione dell'isola d calore, l'avvio di processi di decarbonizzazione, di aumentare la presenza di percorsi preferenziali per ciclisti e pedoni, aumentare la 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 Azione 3.1.7/3.1.8 - Favorire la proliferazione di zone 30 e zone 20 (riferite queste ultime alla parte di città racchiusa all'interno del futuro "Green Ring"), e al contempo 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, **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/ 3.7.4** - Potenziare l'infrastruttura verde urbana. 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 che sia funzionale alla mitigazione degli impatti climatici negativi

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.** Le Linee Programmatiche [2] di mandato sono allineate al progetto strategico come evidenziato nella nota a fianco.



IL TORRENTE PARMA COME CORRIDOIO INTERFUNZIONALE

- Promozione della "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)
- Densificazione delle funzioni sui nodi individuati
- Riqualificare il rapporto con il torrente Parma e la promozione di attività e funzioni alternative dell'uso degli spazi verdi nel torrente Parma
- Stabilire connessioni tra funzioni esistenti (Scuole ecc) e fruzione degli spazi disponibili antistanti
- Valorizzazione di aree ad elevata naturalità anche per scopi educativi

XXXXXXXXXXXXXX — Segmenti dove prevedere sistemi di discesa e risalita con accesso all'alveo del torrente; futuro Parco urbano

Aree verdi principali

Asse della mobilità Nord - Sud

Nodi principali di interscambio modale e di relazione con le funzioni

Linee di spostamento di prossimità rispetto ai nodi

Sistemi: Green Ring, Asse Via Emilia

Isocrone: 5' e 10'

Dettagli tematici:

1
Scambio tra sistemi
Funzioni della mobilità: interscambio tra i diversi sistemi (Green Ring, Via Emilia, Stazione). Concentrazione di funzioni nei nodi evidenziati

2
Funzionalità e relazioni
Utilizzo degli spazi verdi del torrente

3
Funzionalità ecosistemiche
Rafforzamento del corridoio ecologico e preservazione della vegetazione spontanea in determinati ambiti

Spazi verdi del torrente da utilizzare per scopi ricreativi temporane

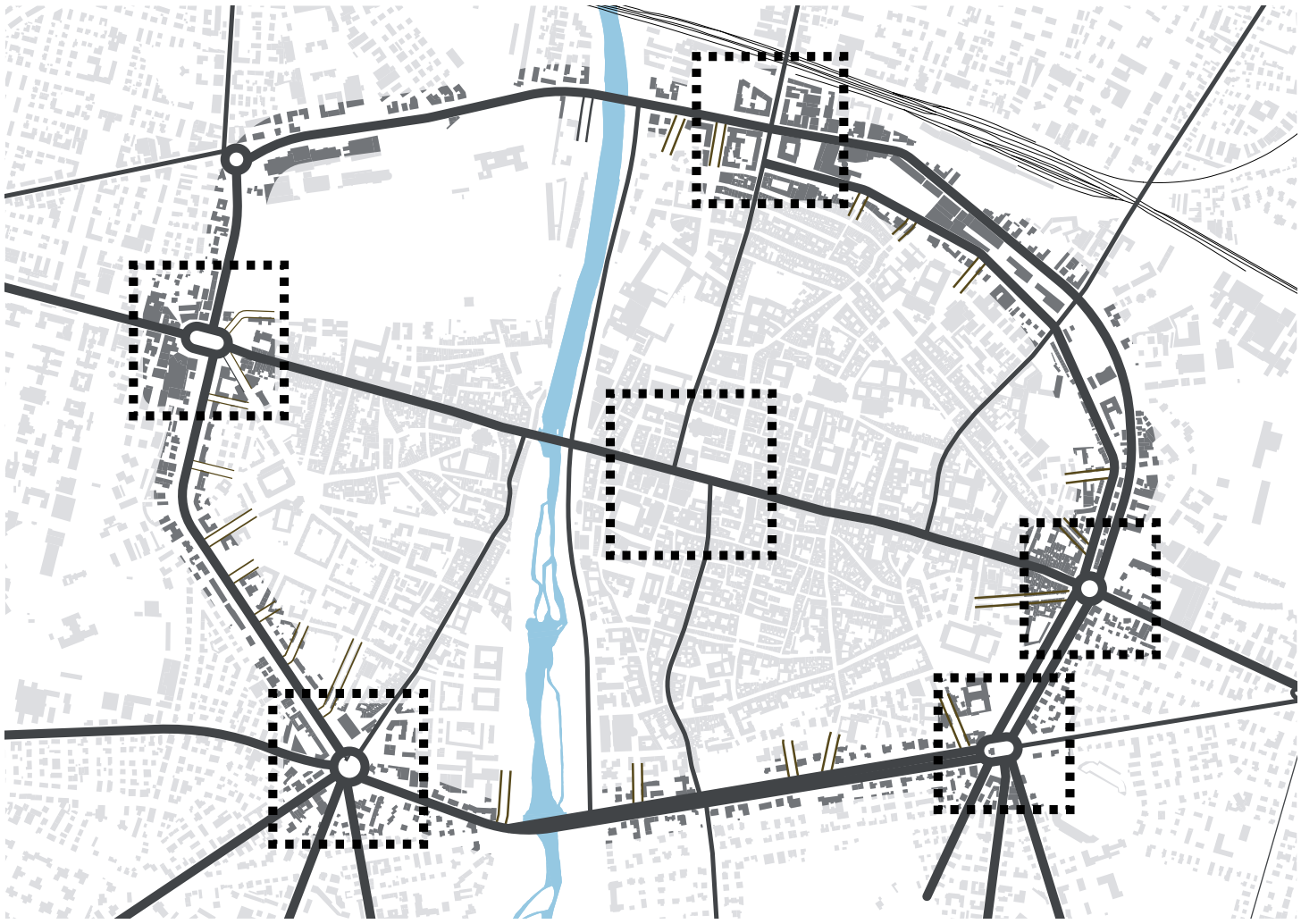
Luoghi d'interesse

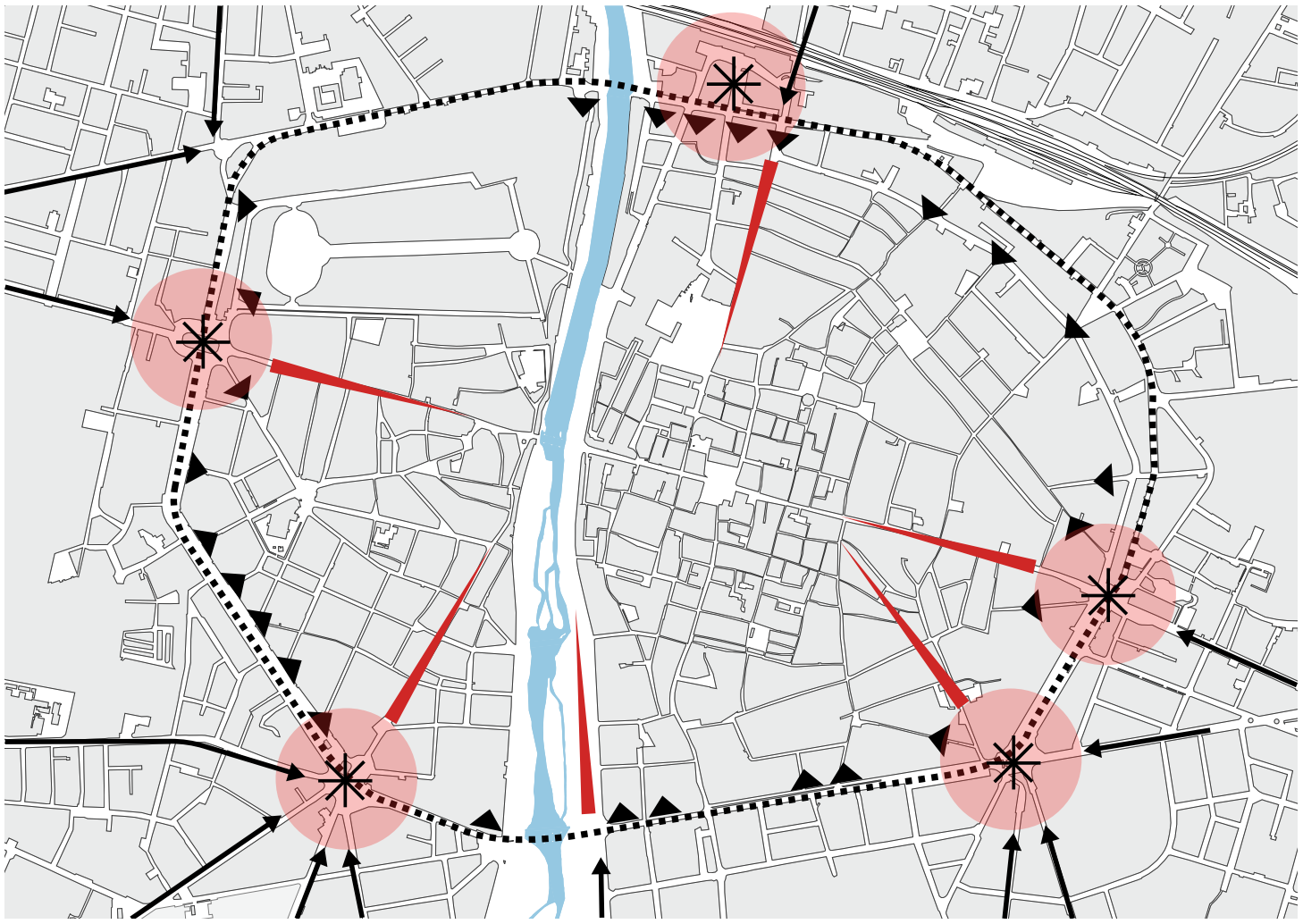
Green Ring

Asse via Emilia

SISTEMA DEGLI ACCESSI ALLA CITTÀ STORICA

La conformazione urbanistica della città di Parma, e lo sviluppo delle epoche più recenti ha 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 mantenuta e rafforzata 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.
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 diventerà 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) nonchè 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

PR050

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

1. Descrizione
La ciclovia 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 Disctrict (PED) e il parco del Naviglio, per poi entrare in città attraverso il DUC fino alla Pilotta/Parco Ducale. Continuando verso sud e costeggiando il waterfront (dx) fino al Campus per poi scendere in direzione Corcagnano e collegandosi 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, per poi risalire lungo il waterfront (sponda sx) del Parma collegando il Parco Ducale 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 ciclovia 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 e sostanzialmente collegando 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 ri-generazione di risorse non più utilizzate (manufatti contadini, beni monumentali e ambientali, paesaggi). In questo senso, lo sviluppo del tracciato come ciclovia 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, si compone di percorsi "vialari", superfici compatte e variegate di arbusti piantati lungo i tratti caratteristici. Il 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 ciclovia, 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 compone come un diagramma ordinanto 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 ciclovia dovrà essere oggetto di masterplan (anche per stralci funzionali) in rispetto del tracciato evidenziato dal Piano PR050 e con attenzione specifica alle valutazioni relative ad 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 qualificazione degli spazi pubblici e la relativa ridefinizione delle sezioni stradali, la mitigazione dell'isola d calore, di aumentare la presenza di corsie preferenziali per ciclisti, con aumento della presenza vegetale di mitigazione come parte della sezione stradale; sviluppare la città di prossimità. Aumentare le connessioni territoriali implementando ciclovie, piste ciclabili preferenziali 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, **3.1.10** Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e territoriale, **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 **3.3.2** Favorire processi di regolazione e mitigazione dell'effetto "isola di calore". **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, **Strategia 3.7 Azione 3.7.3/ 3.7.4** - Potenziare l'infrastruttura verde urbana. Sviluppare e costruire la "green infrastructure" a livello urbano e territoriale, **3.7.8 -** Sviluppare in ambito urbano una nuova infrastruttura ecologicamente attiva. **3.7.10 -** Valorizzazione e qualificazione dei parchi terrotoriali.

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**

Colorno

Parma

Sala Baganza

Parma050

PR050

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

1. Descrizione

Il Piano 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 sitema 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” a cui 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 qualititavi dello spazio pubblico.
Alle progettualità su citate si aggiungono le piste ciclabil urbane individuate. Esse concorrono allla riorganizzazione della città di prossimità e contestualmente alla riduzione del carico veicolare sulle strade urbane interne.

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

2. Criteri ri-generativi e tipologia di intervento

3. Disposizioni specifiche e Azioni
Tra le più importanti strategie urbane riferite ai progetti strategici “**infrastrutture e città pubblica**” rientrano la qualificazione degli spazi pubblici, la mitigazione dell’isola d calore, l’avvio di processi di decarbonizzazione, di aumentare la presenza di corsie preferenziali per ciclisti, aumentare la presenza vegetale di mitigazione come parte della sezione stradale; sviluppare la 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, **3.1.4** Nuove linee strutturali TP **3.1.5** Valorizzazione del sistema dei viali e delle radiali **3.1.7/3.1.8** - Favorire la proliferazione di zone 30 e zone 15, e al contempo favorire opere di mitigazione ambientale per ridurre l’impatto di infrastrutture stradali molto frequentate, riabilitando gli spazi interclusi. **3.1.10** Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e territoriale, **3.1.11** “Favorire la ridefinizioni dello spazio carrabile a favore della ciclo-pedonalità e congiuntamente aumentarne la sicurezza e l’accessibilità” **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 **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, **Strategia 3.7 Azione 3.7.3/ 3.7.4** - Potenziare l’infrastruttura verde urbana. Sviluppare e costruire la “green infrastructure” a livello urbano e territoriale, **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.**

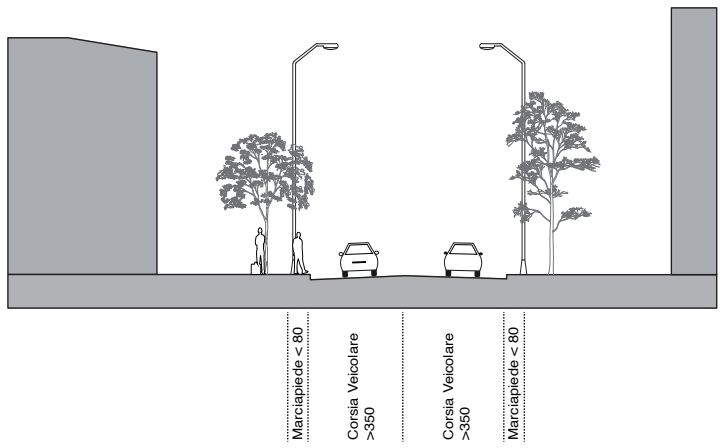
LEGENDA

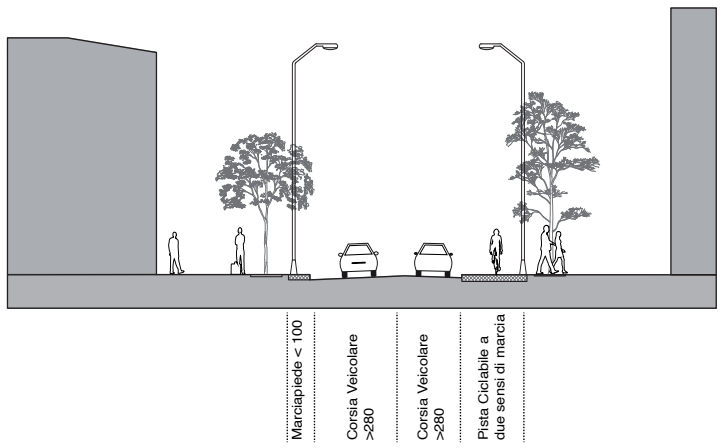
- Anello ciclabile di progetto
- Semi-Ring
- Semi-Ring (tratti da completare)
- Rete ciclabile esistente
- Estensione rete ciclabile
- nuovo attraversamento
- “Green Ring”
- Parco Tangenziale Nord

01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12

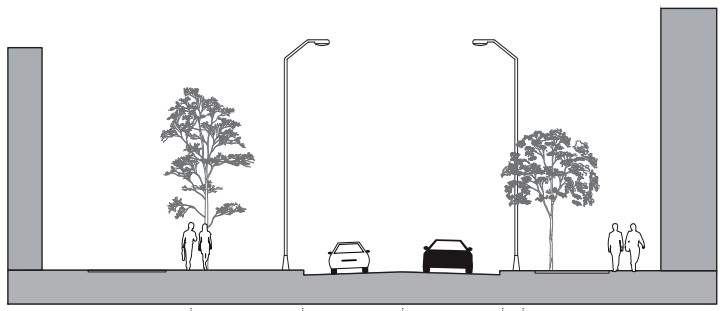
01. via Casa Bianca: esistente / progetto
02. via Casa Bianca: esistente / progetto
03. strada Santa Margherita: esistente / progetto
04. via Fermo Ognibene: esistente / progetto
05. via Chiavari: esistente / progetto
06. via Silvio Pellico: esistente / progetto
07. via Volturno: esistente / progetto
08. Interno Ospedale - via Osacca: esistente / progetto
09. via Anselmi - via G. Cesare esistente / progetto
10. Parco del Naviglio
11. via Toscana - via Lazio: esistente / progetto
12 . via Mantova: esistente / progetto

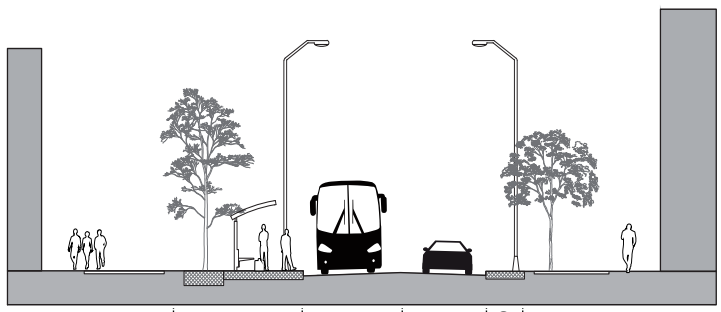
01



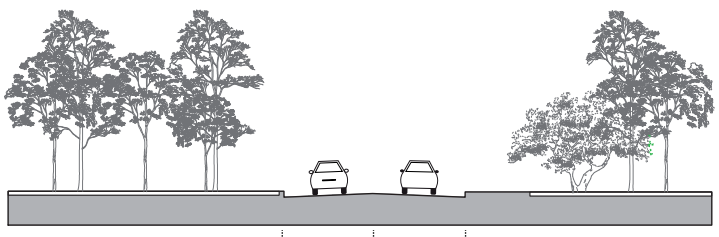


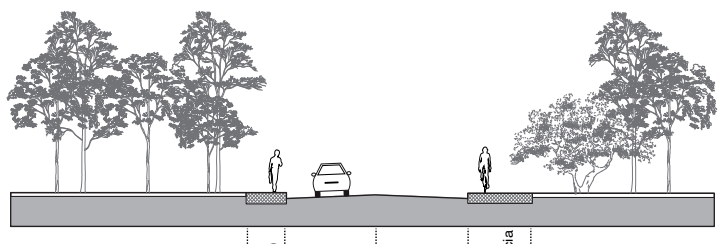
02



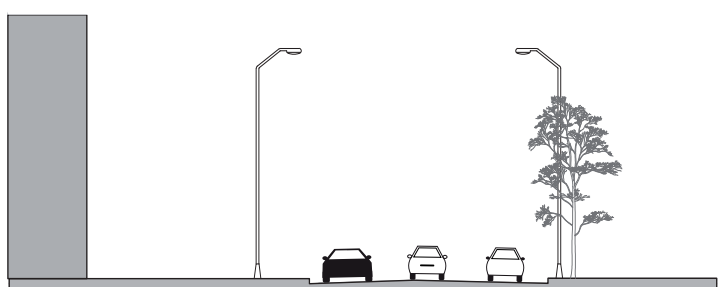


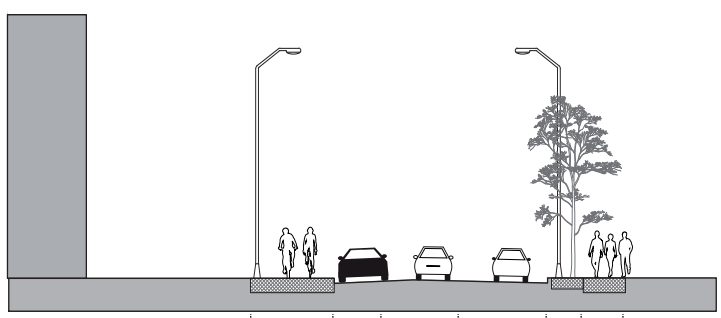
03



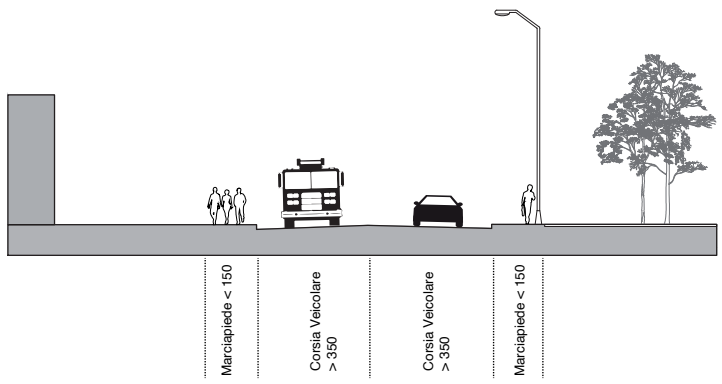


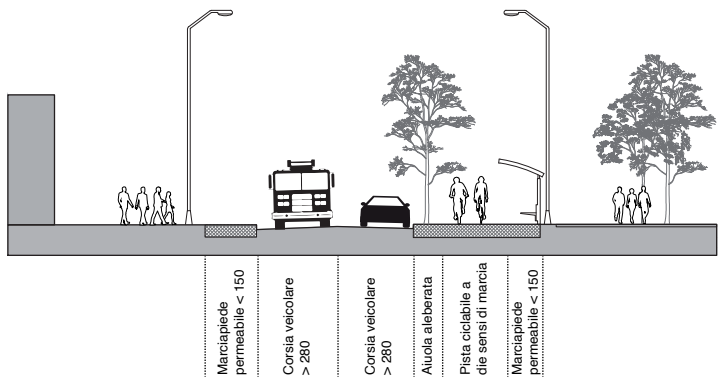
04

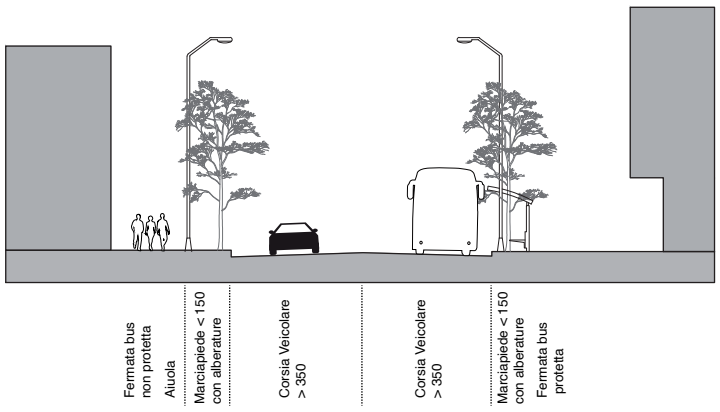


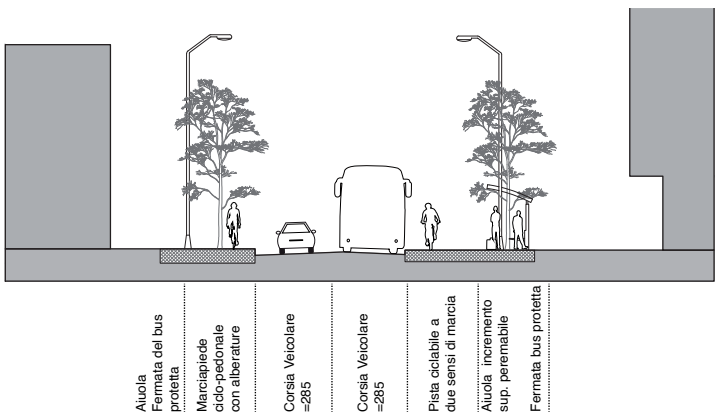


05

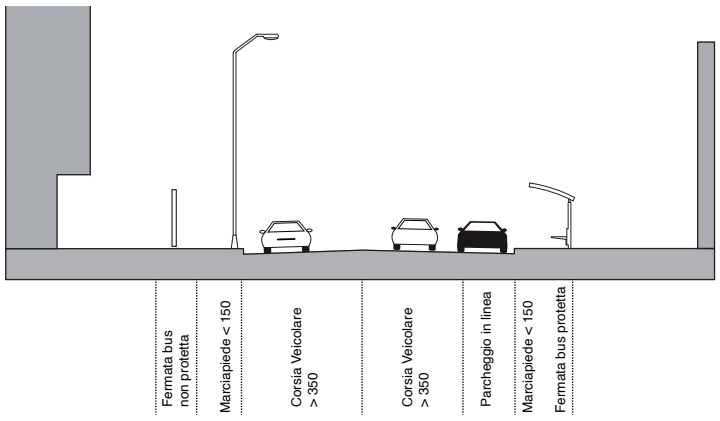


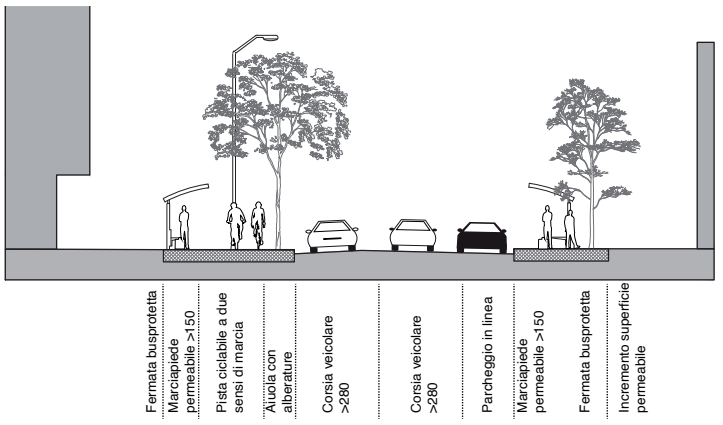






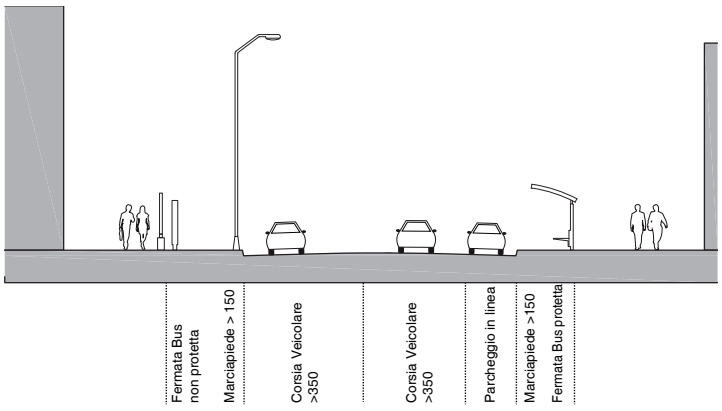
06

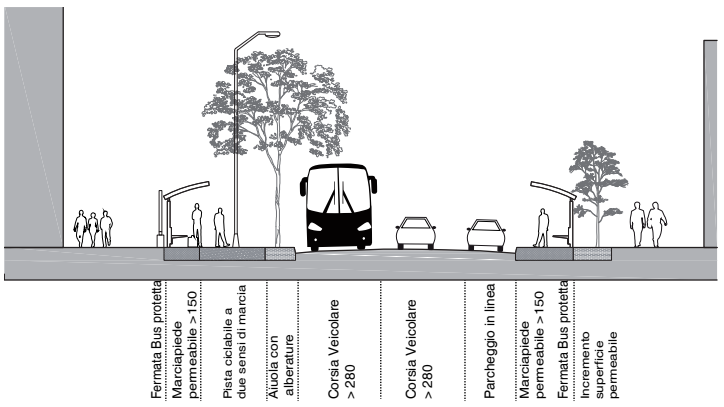




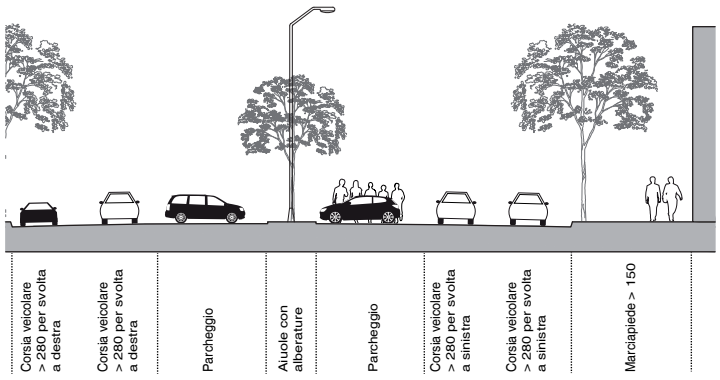
07

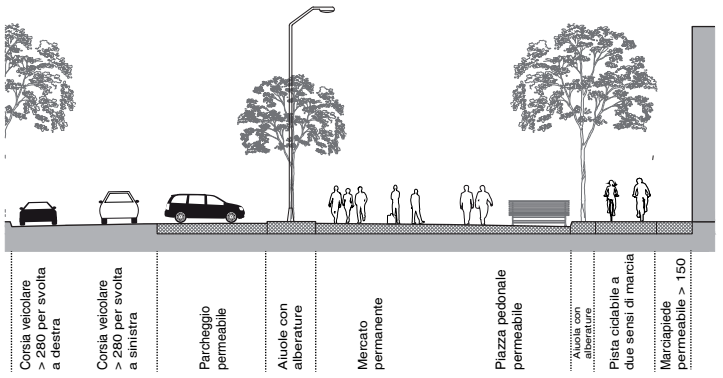
07_via volturno_esistente+progetto.pdf



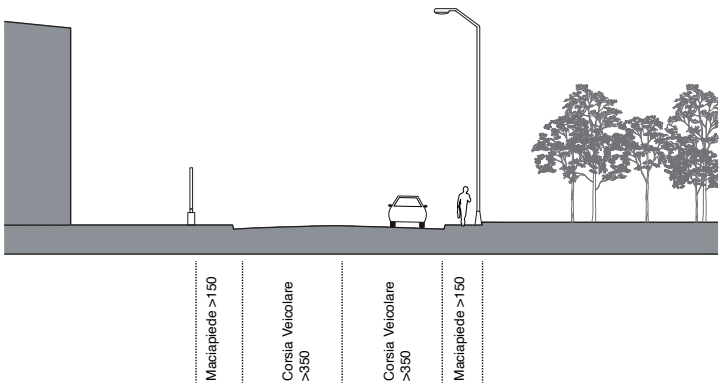


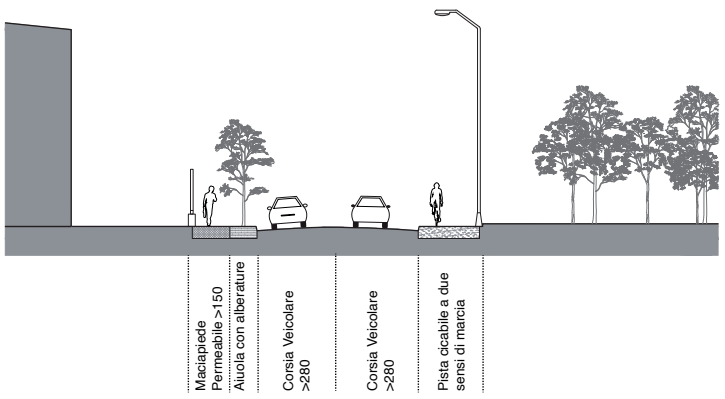
08





09

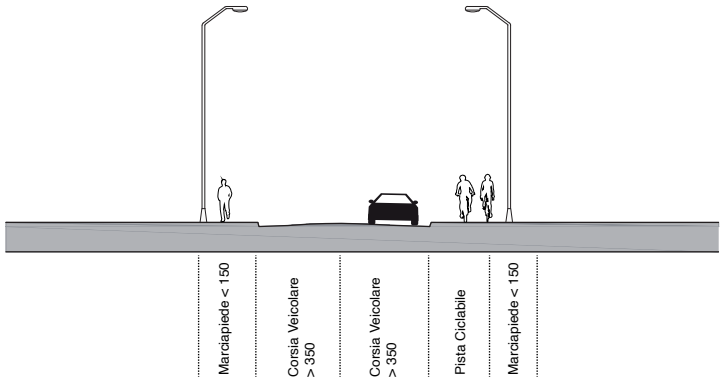


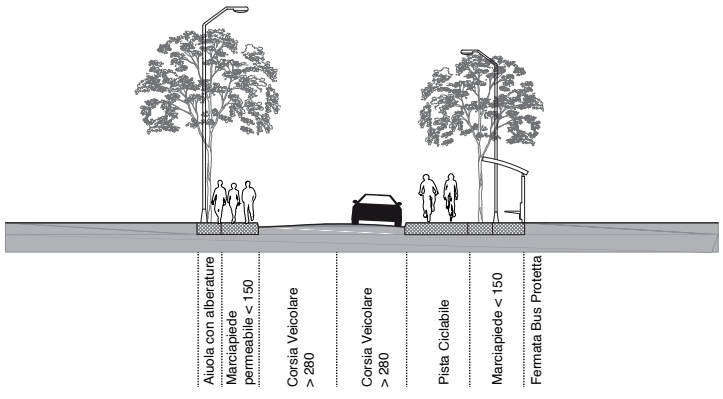


10

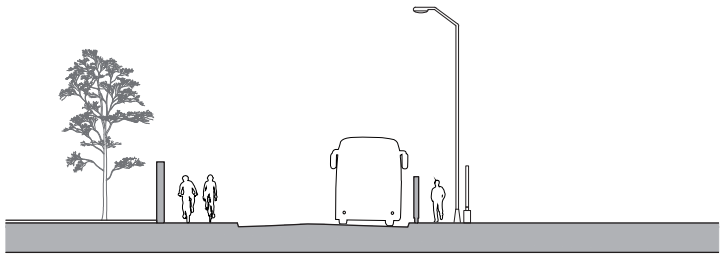
11. via Venezia: esistente / progetto
12. via Toscana: esistente / progetto
13. via Mantova: esistente / progetto

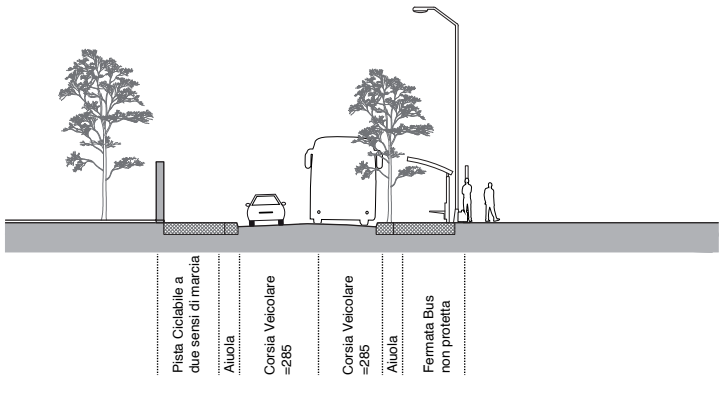
11



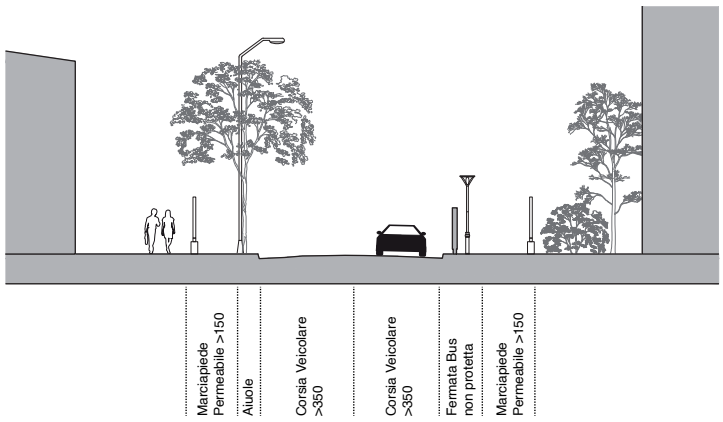


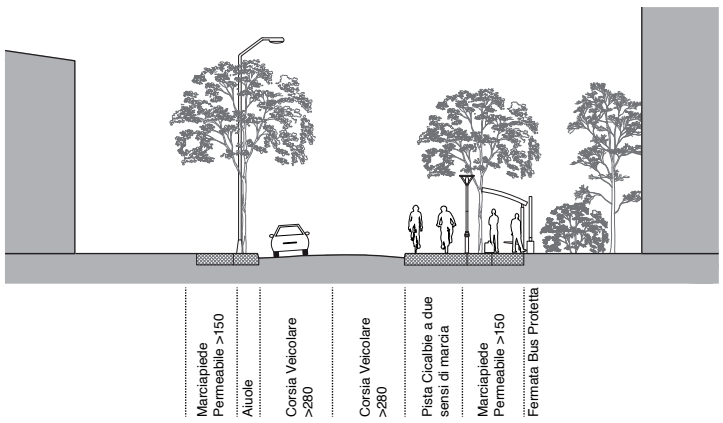
12





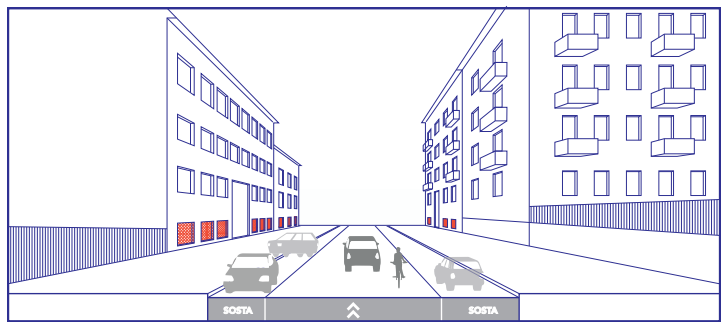
13

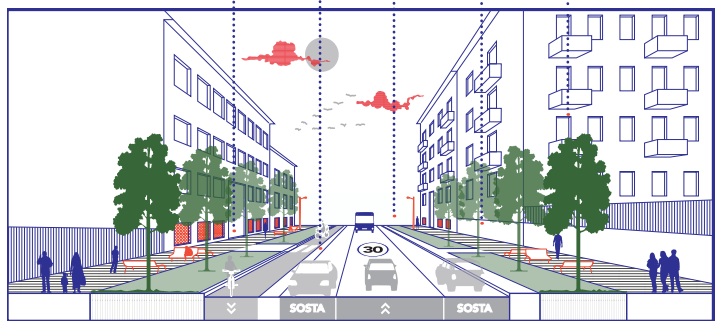




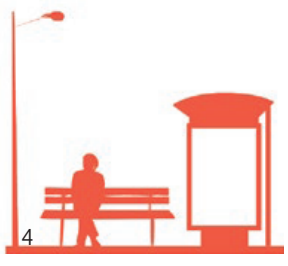
- garantire la ciclabilità in entrambi i sensi
- sosta residenti
- ottimizzare la corsia veicolare, moderare la velocità: limite velocità (15,20 o 30 km/h)
- razionalizzazione della distribuzione degli impianti per garantire la posa di nuove alberature
- depavimentare e piantumare: nuove aiuole, nuovi filari scegliere specie compatibili con le caratteristiche del luogo

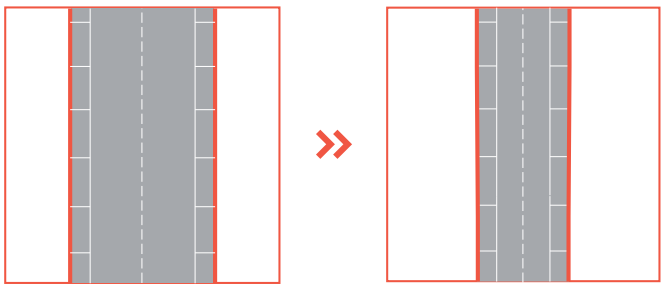
Isole ambientali - ambiti residenziali
(Sx: stato di fatto tipico)
Isole ambientali - ambiti residenziali
(Dx: scenario di miglioramento)





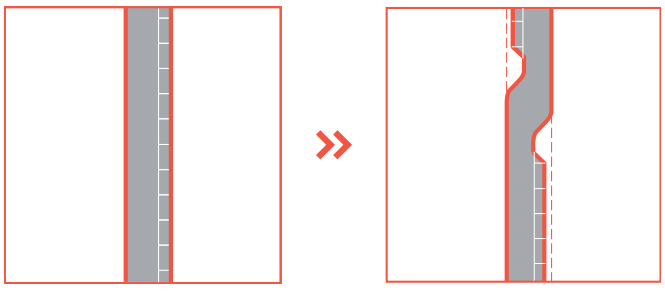
1. Riequilibrio tra carreggiata e marciapiede
2. Sicurezza per gli utenti della strada
3. Piantumazione per miglioramento microclima
4. Arredo urbano





Disassamenti di corsia

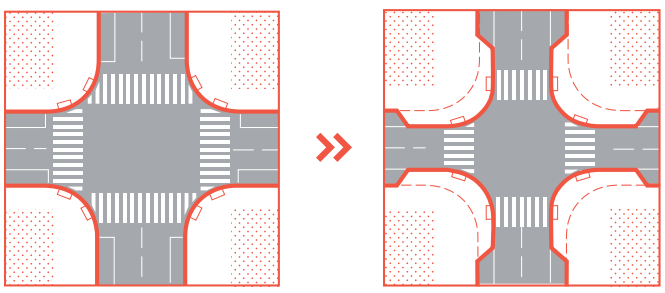
Alternare le estensioni del marciapiede in modo tale da definire un percorso ad "S", è un utile espediente per abbassare la velocità veicolare.



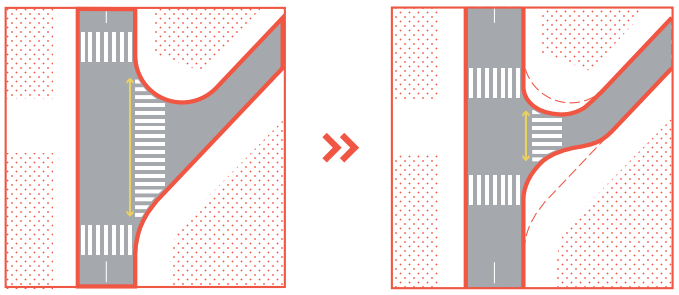
Riferimento schemi:
1.Global street design guide, Global Designing Cities Initiative&National Association of City Transportation Officials (2016)

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.

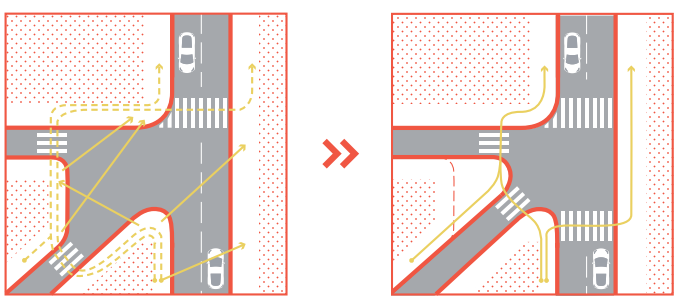


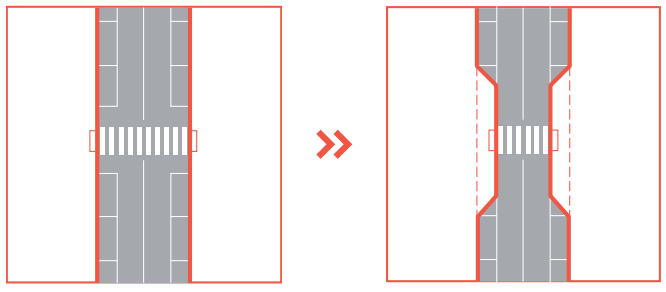
Riferimento schemi:
1.Global street design guide, Global Designing Cities Initiative&National Association of City Transportation Officials (2016)



Aumentare lo spazio pedonale

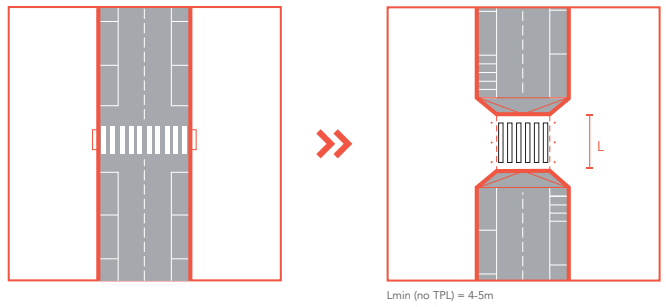
Estendere i marciapiedi in prossimità degli incroci migliora la pedonabilità, riducendo di conseguenza la velocità di svolta veicolare, e contribuisce a creare un ambiente qualitativamente migliore.



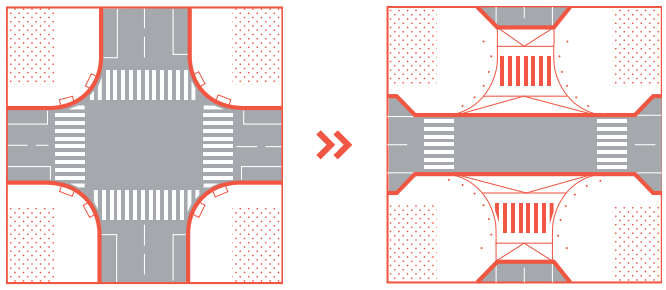


Rialzare l'attraversamento

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



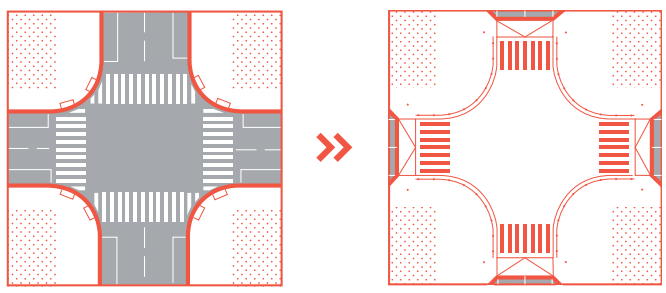
Lmin (no TPL) = 4-5m
Lmin (TPL) = 7m



Lmin (no TPL) = 4-5m
Lmin (TPL) = 7m

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.



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.

PR050

Progetto Strategico Viabilistico del Centro Storico (CS)

Aree pedonali, zone 30 e zone 20

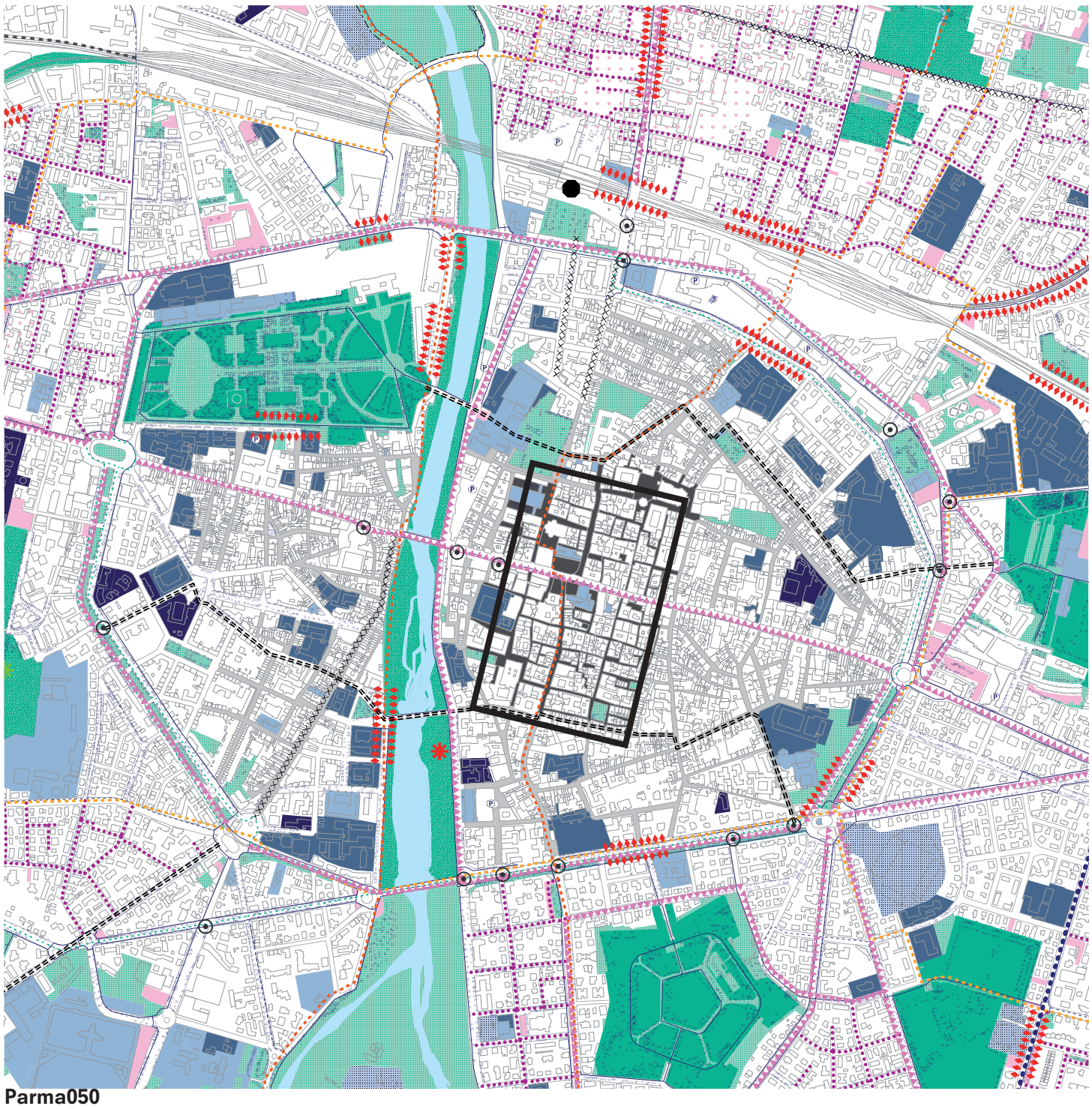
1. Descrizione
La strategia del PUG PR050 ripensa la viabilità del tessuto urbano definito Centro Storico (CS) come evidenziato nello "schema di assetto delle correlazioni, dotazioni e servizi". Attraverso una rappresentazione ideogrammatica sono state indicate 2 aree. L'ambito che definisce il cosiddetto "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 "Green Ring") viene indicata coma zona 20.Lo sviluppo e inserimentento 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:
- su strade dove i flussi di traffico sono contenuti e il traffico di transito può beneficiare di altri percorsi attrattivi e funzionali;
- in particolari situazioni locali, come nei centri delle località e nei centri storici;
- dove è presente un importante flusso di pedoni e dove la necessità di un utilizzo condiviso dello spazio pubblico prevale sulle necessità di viabilità, come ad 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 ri-generativi e tipologia 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 qualificazione degli spazi pubblici, la progressiva limitazione di circolazione veicolare, la mitigazione dell'isola di calore provvedendo a desigillazioni progressive di parti impermeabili a partire da strade che cambiano rango, l'avvio di processi di economia circolare, di aumentare la presenza vegetative in aree storiche di pregio (anche in forma temporanea) senza comprometterne la loro configurazione e aumentare la biodiversità nel centro storico.
Gli elementi vegetativi potranno essere associati a strutture di arredo urbano tra cui elementi per la seduta capaci di predisporre atrezzature per la sosta di persone. 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 3.1.7/3.1.8 - Favorire la proliferazione di zone 30 e zone 20, e al contempo favorire opere di mitigazione ambientale per ridurre l'impatto di infrastrutture stradali molto frequentate, riabilitando gli spazi interclusi. **Strategia 3.2 Azione 3.2.3 /3.2.4 -** Favorire la piccola produzione in aree urbane e sostenere i processi di economia circolare e cicli virtuosi. **3.2.7** Implementare le funzioni insediate contribuendo al loro rafforzamento promuovendo interventi di mitigazinone e desigillazione" **Azione 3.2.9** - Favorie una logistica urbana sostenibile. **Strategia 3.3 Azione 3.3.1** Desigillazione, deimpermeabilizzazione, demiralizzazione dei suoli permeabili e antropizzati 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/ 3.7.4** - Potenziare l'infrastruttura verde urbana. 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 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.**

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. I viali ossia il "Ring verde" definisce l'area di'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 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

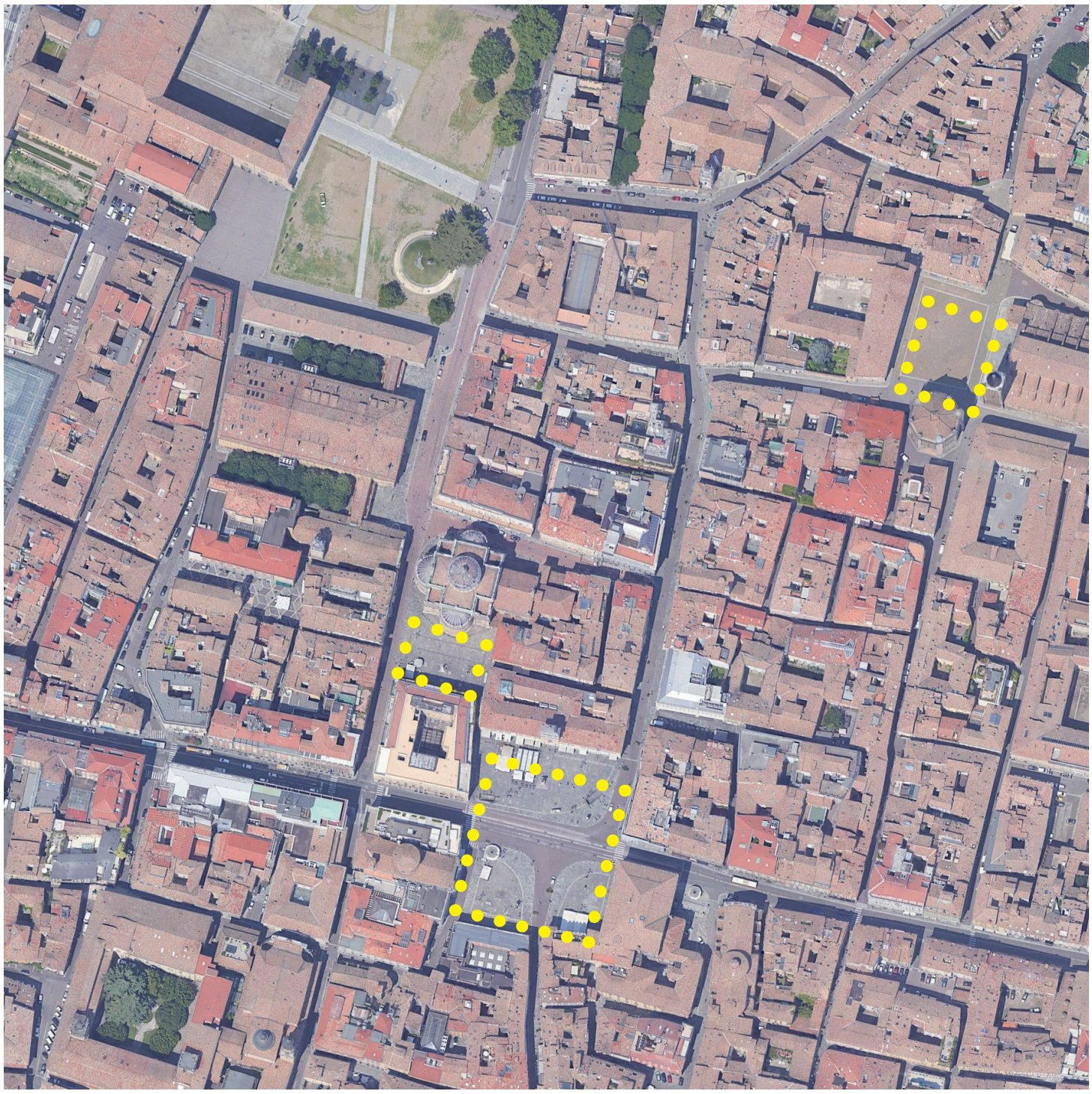
1. Descrizione
Il "Verde temporaneo" è una nuova categoria di verde che introduce il PUG PR050 e che potrà essere sviluppato nella città di Parma, inteso come sistema mobile che si contrappone a quello "fisso", pensato per introdurre una nuova forma di "vivaio mobile", ossia, di ospitare piante in vaso, che trascorsi due anni possono trovare fissa dimora in parti appropriate in città e nel paesaggio. Questo tipo di "verde" ha una duplice funzione. Da una parte quello di dotare degli 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 saranno in grado di formare, attraverso concentrazioni discrete, zone ombreggiate e quindi diminuire sensibilmente l'isola di calore senza quindi interferire con le visuali e la percezione dello spazio pubblico specifico.
La mobilità del Verde cosente di configurare differenti disposizioni all'nterno dello spazio di riferimento e quindi accomodare 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 ad 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, perchè ostacolerebbero la vista e nasconderebbero, 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 diventando 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 posso essere trapiantati lungo strade, nei parchi o altri luoghi in modo permanente ma avendo assolto il compito di mitigare aree senza comprometterne le qualità estetiche.

2. Criteri ri-generativi e tipologia di intervento
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 dell'isola d calore, l'avvio di processi di economia circolare, di aumentare la presenza vegetative in aree storiche di pregio senza comprometterne la loro configurazione e aumentare la biodiversità nel centro storico.
Gli elementi vegetativi potranno essere associati a strutture per la seduta capaci di predisporre atrezzature per la sosta di persone. 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 3.1.7/3.1.8 - Favorire la proliferazione di zone 30 e zone 15, e al contempo favorire opere di mitigazione ambientale per ridurre l'impatto di infrastrutture stradali molto frequentate, riabilitando gli spazi interclusi. **Strategia 3.2 Azione 3.2.3 /3.2.4 -** Favorire la piccola produzione in aree urbane e sostenere i processi di economia circolare e cicli virtuosi. **Azione 3.2.9** - Favorie 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/ 3.7.4** - Potenziare l'infrastruttura verde urbana. 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.

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. AS.4.1”). All’interno 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. L’area contiene una ricca diversità di elementi alcuni naturali di grande portata, come il torrente Taro e la fascia di connessione ambientale ad esso riferito, aree estrattative, aree di biodiversità e zone di tutela della struttura centuriata (art.21 PTPR - Zone ed elementi di interesse storico ed archeologico). L’aeroporto di Parma è posizionato a est, ortogonalmente rispetto le due infrastrutture di riferimento e allo stesso tempo si posiziona a nord ovest della città, nelle immediate 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 (uno dei più importanti corsi d’acqua emiliani, lungo 125 km) e l’interporto di Fontevivo mentre a est si trova l’aeroporto, il quale in una versione aggiornata, dovrebbe potenziare lo scalo passeggeri ed contestualmente pensare ad 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 sostenibilità[1]. L’agricoltura rigenerativa punta inoltre ad 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-territorio[3].

Quindi un’area con ottimi collegamenti con l’hinterland, nelle immediate vicinanze di un interporto di grandi dimensioni (Fontevivo) e collegato alla rete autostradale e ferroviaria che potrebbe collegarsi al retroporto di La spezia a sud lungo il Taro. 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[3]) 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 sostituisce 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 predisposto il KM Verde, opera di mitigazione e parte integrante della “Green Infrastructure” per abbattimento degli agenti inquinanti derivanti dal tyraffico veicolare dell’autostrada A1. (1.10 / VERSO LA CRESCITA SOSTENIBILE DELLA CITTA’)

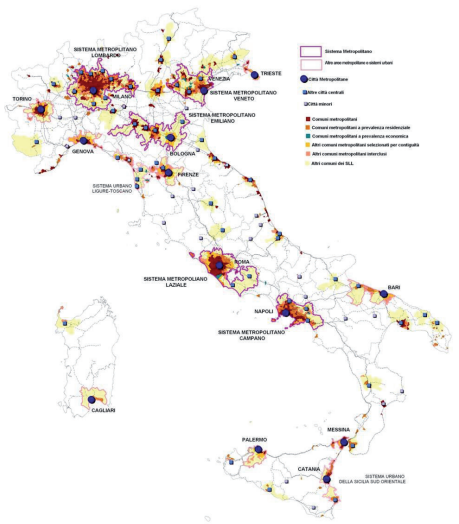
2. Criteri ri-generativi e tipologia di intervento

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. Essa infatti è stata inserita nell’agenda amministrativa e politica indicata nelle Linee Programmatiche di mandato 2022 –2027 / Comune di Parma (1.09 / SEMPRE PIÙ ATTENZIONE ALLE POLITICHE AGRICOLE). 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 naturalista allo stesso tempo. Del resto, gli obiettivi dell’agricoltura circolare possono essere raggiunti attraverso percorsi sostanzialmente diversi, dall’intensivo all’estensivo, dal piccolo al grande, dal low-tech all’high-tech. Mentre uno pensa principalmente all’agricoltura dei tempi lenti, l’altro immagina 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. Sulla base 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 “pulità” 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.

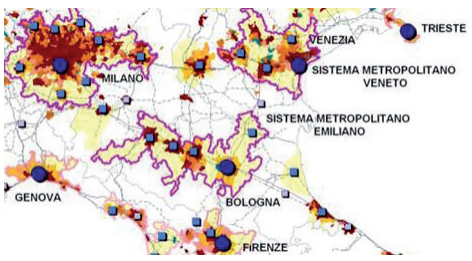
1. “A city or ecosystem, or complex structure of any kind, is sustainable if its conditions of production do not destroy over time the conditions of its reproduction”.(Manuel Castells, 2000, definisce il concetto di sostenibilità).

2. 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)

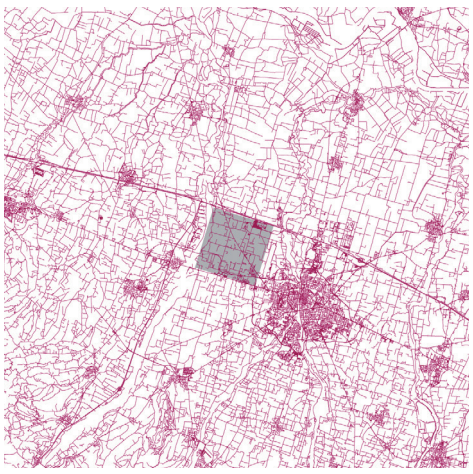
3. Massimo Cacciari, “La città“, Pazzini Editore ... “Allora i luoghi non possono essere quelli della Polis greca e nemmeno quelli della metropoli industriale. Dobbiamo inventare dei nuovi luoghi che siano questa volta connessi alle mobilità.
Il corpo umano è un luogo e ha bisogno di luoghi. A meno che la città post metropolitana non voglia metamorfosi in anime che non hanno bisogno di luoghi fisici.

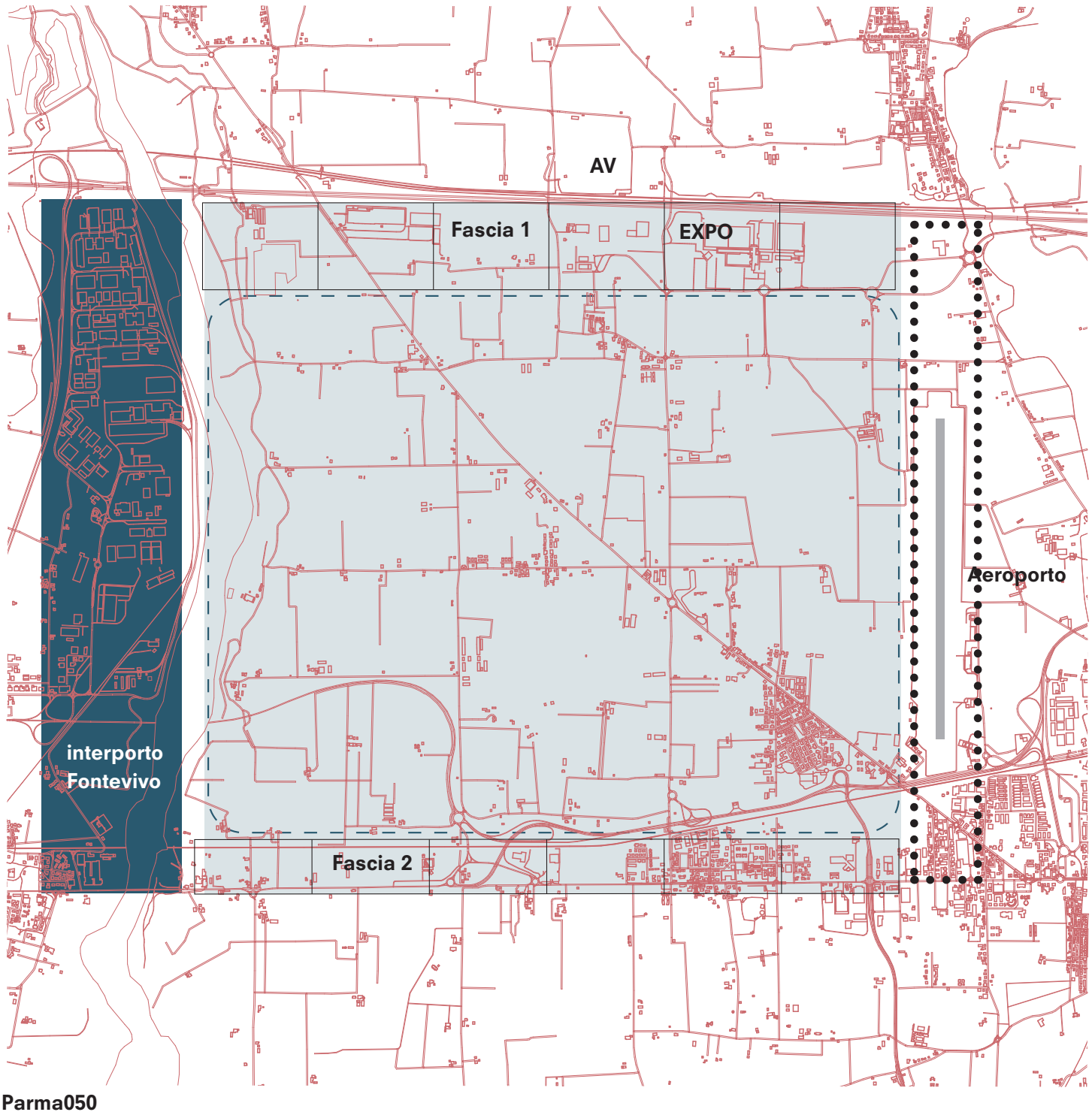


Mappa aggiornata dei sistemi metropolitani e urbani in Italia (elaborazioni Cresme su dati ISTAT, 2016). http://www.cittasostenibili.it/html/scheda%2016/scheda_16.htm



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

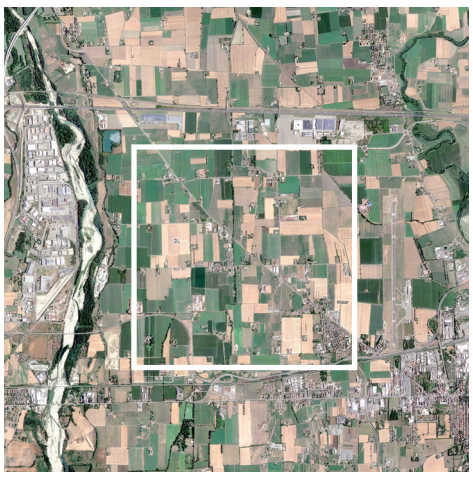




Sopra: Immagine da DTB regionale con evidenziata la “Superquadra” all’interno del fuso definito dall’autostrada A1 e AV con la via Emilia a sud.
A lato: ambito interno della “Superquadra” indicato come il futuro Bioparco di Parma. L’immagine a lato sotto evidenzia le fasce perimetrali della “Superquadra”. 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 processi di mixitè.

3. Disposizioni specifiche e Azioni
Tra le più importanti strategie urbane riferite all'ambito di trasformazione rientrano l'insediamento di forme alternative di sviluppo ambientale con attenzione alla rigenerazione del suolo inteso come bene non riproducibile. Questo, da attuarsi anche attraverso strategie che prevedono l'insediamento di nuove forme di produzione agricola biodinamica, il contestuale sviluppo dell'eco-rete ecologico-ambientale, urbana e territoriale, la mitigazione dei rischi ambientali e la transizione energetica oltre all'avvio 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 **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 / 3.1.9 / 3.1.13 -** Nuove linee strutturali TP (Trasporto Pubblico). **Strategia 3.1 Azione 3.1.10 -** Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e 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. **Strategia 3.2 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 rigenerarione rurale e ambientale (agrofotovoltaico, 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 /3.3.4 -** Introduzione di misure finalizzate all'adattamento climatico degli edifici, Mitigare l'esposizione agli inquinanti anche acustici e a rischi antropici, **Strategia 3.3 Azione 3.3.6** - Rendere accessibili i servizi energetici a basso impatto ambientale **Strategia 3.3 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. **Strategia 3.4 Azione 3.4.12** - Sviluppo di percorsi ciclo pedonali, sentieri e ippovie alla scala territoriale. **Strategia 3.6 Azione 3.6.5/ 3.6.9** - Sperimentare nuove forme di "working & living" e sviluppo di attività produttive innovative nel fuso tra ferrovia e via Emilia. **Strategia 3.6 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 / 3.7.2** - Salvaguardare ed implementare la biodiversità e sviluppare la matrice ecosistemica valorizzando la centuriazione ove presente. **Strategia 3.7 Azione 3.7.5** - Migliorare la qualità delle acque di falda e quelle superficiali. **Strategia 3.7 Azione 3.7.9** - Sviluppare e favorive pratiche sperimentali di agricolura estensiva. **Strategia 3.7 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 referente alla “superquadra”.

PR050

Dalla stazione ad alta velocità allo “Smart Mobility Hub”

Descrizione

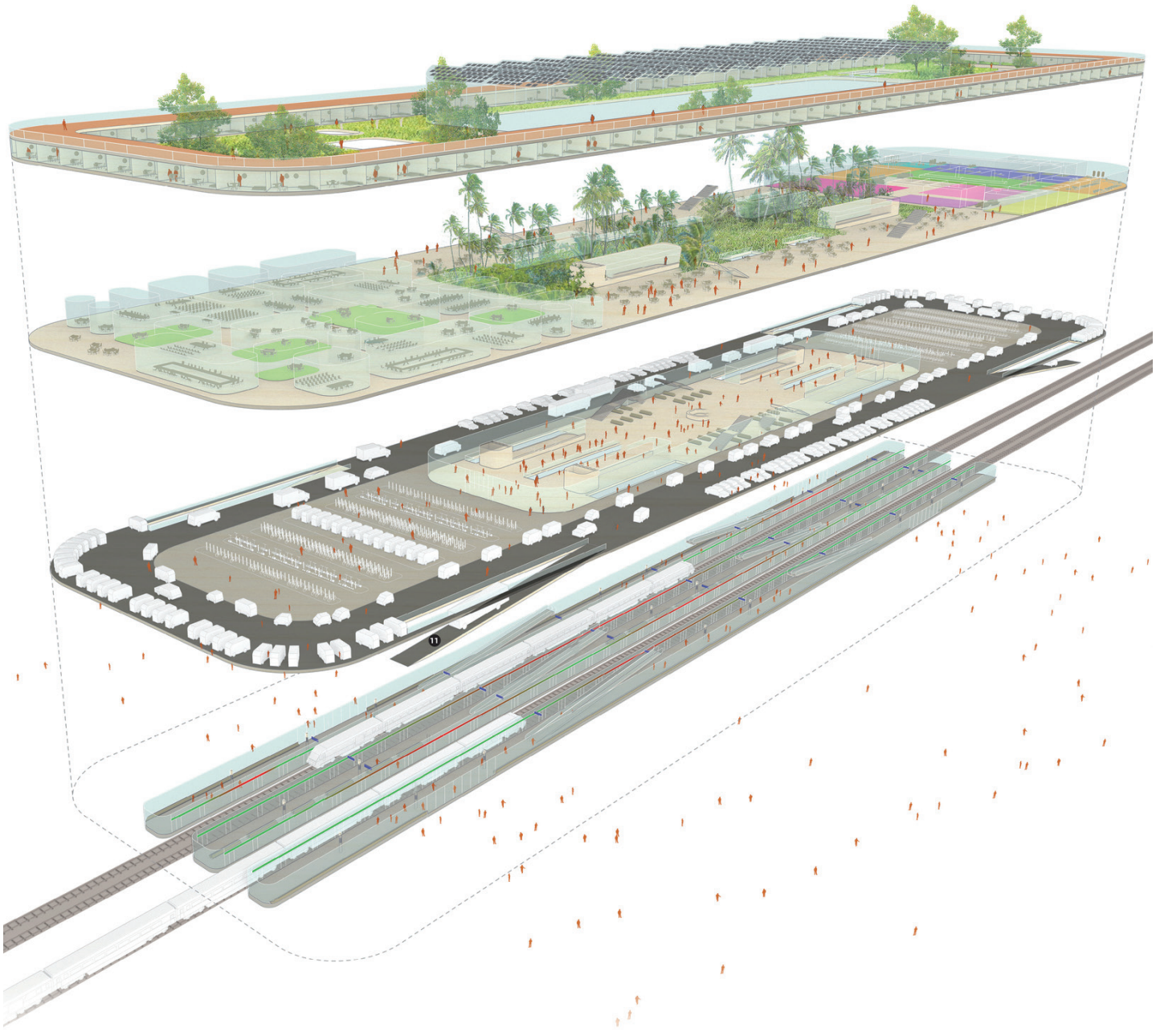
La stazione ferroviaria è un luogo speciale. È un luogo della città, snodo di più reti dove passano ogni giorno migliaia di viaggiatori. La società nel futuro, sarà sempre più connessa e nel caso specifico della stazione i viaggiatori, trasportatori, residenti locali e utenti “abiteranno” letteralmente l’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 stazione ferroviaria alta velocità di Parma potrà essere più di una stazione, un luogo, un pezzo di città/urbanità capace di attivarsi all’occorrenza anche come stazione. La nuova stazione infatti potrà trasformarsi da “stazione alta velocità” ad “luogo ad alta capacità”, ossia 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 (superquadra). La vicinanza non solo all’aeroporto ma anche all’expo con il “fuso” urbanizzato lungo l’autostrada e alla “superquadra” (giardino della metropoli emiliana), rende questa stazione un luogo del futuro.

Da questo punto di vista, il progetto strategico dello “smart mobility hub” (anche stazione AV), si inserisce nello scenario “Parma alta capacità” e non può che essere un tentativo per capire i vantaggi, di riconoscere le potenzialità, per andare oltre al pensiero di un’altra stazione capace di assolvere solamente alla funzione ferroviaria (quella si, avrebbe poco senso). L’operazione fondamentale è capire che l’oggetto stazione prima di essere landmark e far transitare i passeggeri è un 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 non tanto di costruire un edificio ma di costruire un nuovo pezzo di città. In questo senso, la sfida della stazione alta velocità è anzitutto una sfida geografica e relazionale.

Il mondo contemporaneo sollecita iniziative di nuovo corso e capaci di inserirsi esse stesse nell’era del cambiamento, della 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 riferiamo stanno andando a un ritmo molto veloce. Internet of Things, Bio-economia, blockchain, intelligenza artificiale, nanotecnologia. Guardare avanti è fondamentale per non perdere occasioni e poter scrivere un pezzo di storia urbana del XXI secolo.

Parma non è alternativa a Reggio Emilia, e non è neanche Reggio Emilia ad essere alternativa a Parma. Le due sono complementari e non competono tra di loro, perchè sono fondamentalmente due cose concepite in modalità e tempistiche differenti.
La stazione di Parma non potrà essere la stazione così come si è pensata nel passato anche recente. Non è uno spazio in cui la gente transita per uscire dalla stazione ed entra per prendere il treno. E’ piuttosto un’infrastruttura capace di diventare spazio. Le stazioni attuali (per questo anche quella di Reggio) sono spazi molto frequentati e poco vissuti esattamente perchè assolvono alla funzione richiesta. La stazione di Parma ha la possibilità di diventare uno spazio frequentato e anche molto vissuto grazie alla capacità di “aggiornarsi” alle possibili necessità in relazione alle funzione di grande fortata come le Fiere di Parma. Uno spazio sinergico legato alla trasformabilità delle funzioni e alla capacità di adattamento rispetto condizioni programmatiche necessarie e future (sistema resiliente).
Parma dovrebbe e deve puntare su un’altra idea di stazione ferroviaria. Il contesto nel quale potrebbe inserirsi concorre alla definizione di uno spazio che non assolve solamente al transito (come avviene per Reggio Emilia e le altre stazioni) ma potrebbe e dovrebbe collegarsi alle attività “EXPO” tale da diventare un ambiente adattivo e resiliente al cambiare delle condizioni e capace di rispondere a un quadro esigenziale che nel tempo sarà comunque chiamato a cambiare. 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 configuare 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 sè e per le altre strutture quando necessario. Questo tipo di spazi saranno sempre più importanti nel contesto postmetropolitano, capaci di offrire vantaggi e garantire nuovi servizi alla comunità in senso lato.
Una stazione così concepità, 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.



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 STRATEGICI:
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.

PROGETTI PILOTA:
P1: De-impermeabilizzazione di ambiti permeabili a partire dai parcheggi e piazzali.
P2: Riqualificazione 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

PROGETTUALITÁ SPECIFICHE:
Da fonti statistiche emerge che una percentuale elevata di imprenditori veda 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 dell'elevato costo dell'operazione, costo che sta 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, dovuto alla riduzione della quantità a disposizione, 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 stato localizzato in corrispondenza dell'area denominata SPIP comprendente anche la fascia a sud dell'autostrada: l'area "Chiesi", a est l'area Barilla, includendo 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 Distritto (Parma Eco District), ossia, un distretto capace di rispondere in modo adeguato alle necessità e alle sfide legate alla produzione, ma riducendo allo stesso tempo le esternalità a favore di una trasformazione capace di rispondere efficacemente alla transizione energetica, ecologico e ambientale.
Il Piano PR050 concepisce il **Parma Eco District** come "**productive smart neighborhood**": un unico sistema generato dall'integrazione tra 3 componenti strutturali: produzione, natura e sostenibilità. 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 parchi e aree verdi che funzionano da dispositivi ambientali, corridoi ecologici, rain gardens, bioswales e "smart walls" per la purificazione 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. PR050 favorisce l'insediamento di un sistema di spazi per lo stoccaggio, il riuso e drenaggio delle acque meteoriche, per una loro regimentazione sostenibile, con l'obiettivo di una completa invarianza idraulica sull'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; utilizzando materiali e colorazioni che permettano un alto albedo; attraverso l'uso di materiali catalitici ad alta percentuale di componente riciclata; integrando ricettori fotovoltaici nei sistemi di facciata e coperture; utilizzando materiali che riducono l'effetto isola di calore (SRI>80, ossia un Solar Reflectance Index superiore a 80) e il tasso di smog ambientale. Come riportato nella scheda relativa al quartiere di appartenenza (Unità Strutturale CS Martino - SPIP), il Piano prevede lo sviluppo di un masterplan specifico che dovrà seguire le linee guida e indirizzi utilizzando il formato "DOCA" (Data, Opportunities, Challenges, Anecdotes) anzichè "SWOT" e definire i metabolismi capaci di innescare cicli virtuosi circolari riguardo gli aspetti energetici, di riciclo e riuso dei rifiuti, degli scarti "verdi" da trattare in loco ad alto valore aggiunto derivanti dalla 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 - https://jpi-urbaneurope.eu/ped/). 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" come del resto può eventualmente 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 conseguente stoccaggio per il possibile riuso. Le sezioni stradali di tutto il comparto dovranno contemplare l'innesto di filari alberati soprattutto 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, prosegue a sud attraverso il campus e scende 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 e da collegare ad attività e necessità al piano di campagna.
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 elettrica 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.

2. Criteri ri-generativi 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 delle possibilità trasformative uniche se comparate ad altre parti del TU. Viene infatti concesso in regime ordinario la possibilità di aumentare la superficie produttiva, degli edifici esistenti, fino al limite consentito, ossia, nel rispetto delle distanze dalla proprietà e/o dagli edifici confinanti, con l'obbligo di apportare migliorie di carattere prestazionale non solo della nuova parte aggiunta ma dell'intero edificio. In particolare devono essere attivati i "FATE" ossia utilizzare la copertura per il fotovoltaico e la conseguente produzione di energia elettrica. A questo dovrebbe essere associato anche il tetto verde (da disporre sotto il 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, ossia, provvedere ad interventi compatti, favorire e innescare cicli virtuosi riguardo gli aspetti energetici, di riciclo delle acque, dei rifiuti, isola di calore. Allo stesso tempo dovranno diminuire l'impatto delle grand superfici coperte dei fabbricati che insistono all'interno dell'aerale e correlare l'intervento stesso, alla realizzazione del "Parco Centrale PED, di isole ambientali ecologicamente attive e 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 qualificazione degli spazi pubblici e verdi presenti nel comparto, la mitigazione dell'isola d calore, l'avvio di processi di decarbonizzazione, di favorire l'innesto di corsie preferenziali per ciclisti, aumentare la presenza vegetale di mitigazione come parte della sezione stradale; sviluppare lla produzione di energia elettrica sfruttando la grande superficie di copertura dei capannoni esistenti e nuovi. Particolare attenzione dovrà essere posta al rafforzamento della 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 caratterizzi specificatamente il comparto e congiuntamente potenzi forme di produzione circolare. In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni

Parma050

321

di sostenibilità indicate nella "Strategia" declinata dai 7 scenari e le relative "Azioni", qui richiamate:

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 utilizzi di fotovoltaio, tetti verdi e dipinti di bianco.
Potenziare il verde di mitigazione rispetto alle barriere infrastrutturali (ferrovia e autostrada), .
Rafforzare la funzione produttiva C2C
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, (indentificare nella topografia esistente le aree più alte e più basse per la raccolta e/o concentrazione acque piovane. Eventualmente crearne di nuove per costituire "water ponds" e Bioswales.
- 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 (raccolta delle acque attraverso canali laterali di raccolta.
- Costituire un network di attività per lo sport attività fisica, educazione lo 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, di giardinaggio sperimetale 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 costituire 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 termovaslorizzatore 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 ricerca...
- "Identity system" dell'ecodistrict con risvolti alla sicurezza dell'ED
- Nella cassa di espansione sviluppo di un "Adventure Park" con playground innovativi
- 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

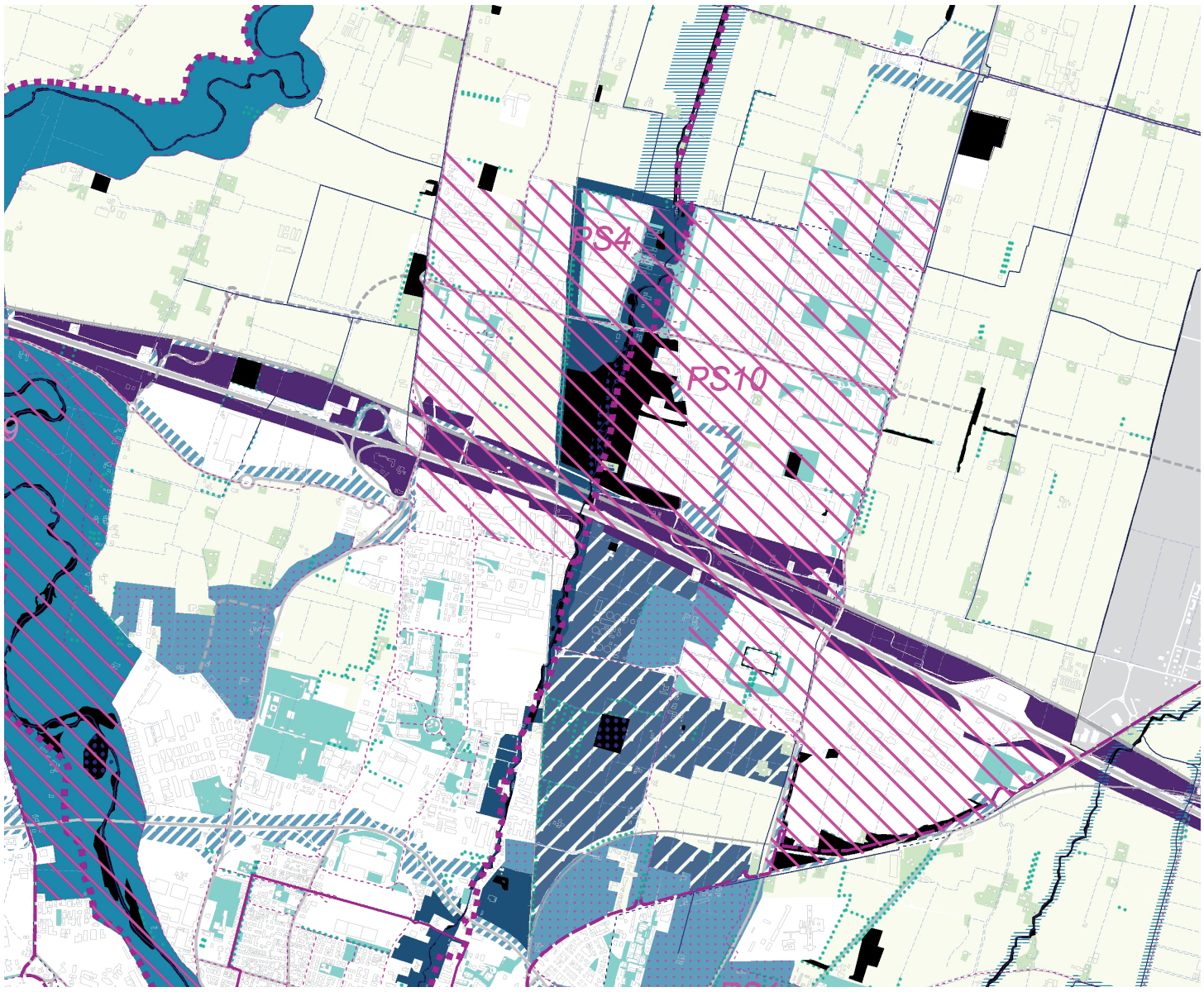
Parma Eco District (PED)

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 altre piante 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'energi. 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

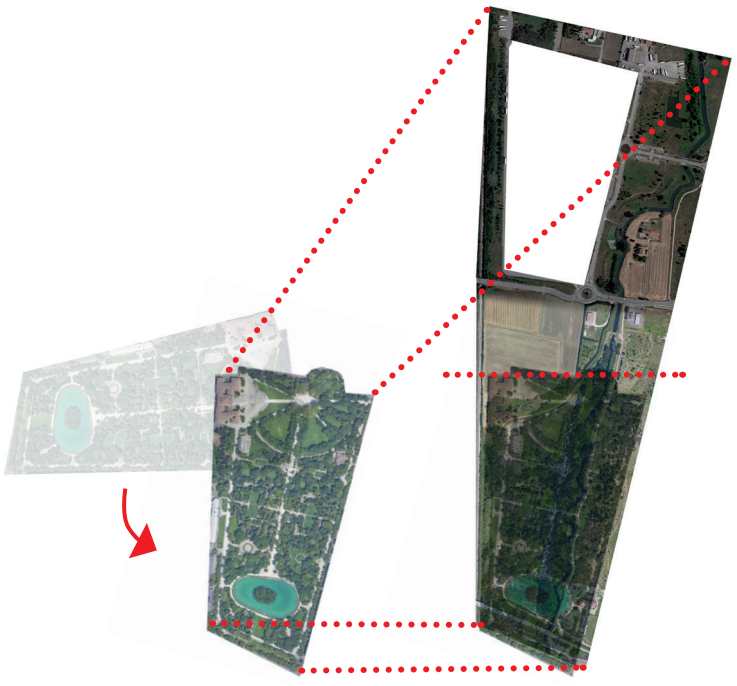
Qualità urbane, ecologico e ambientali dell'Ecodistrict

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

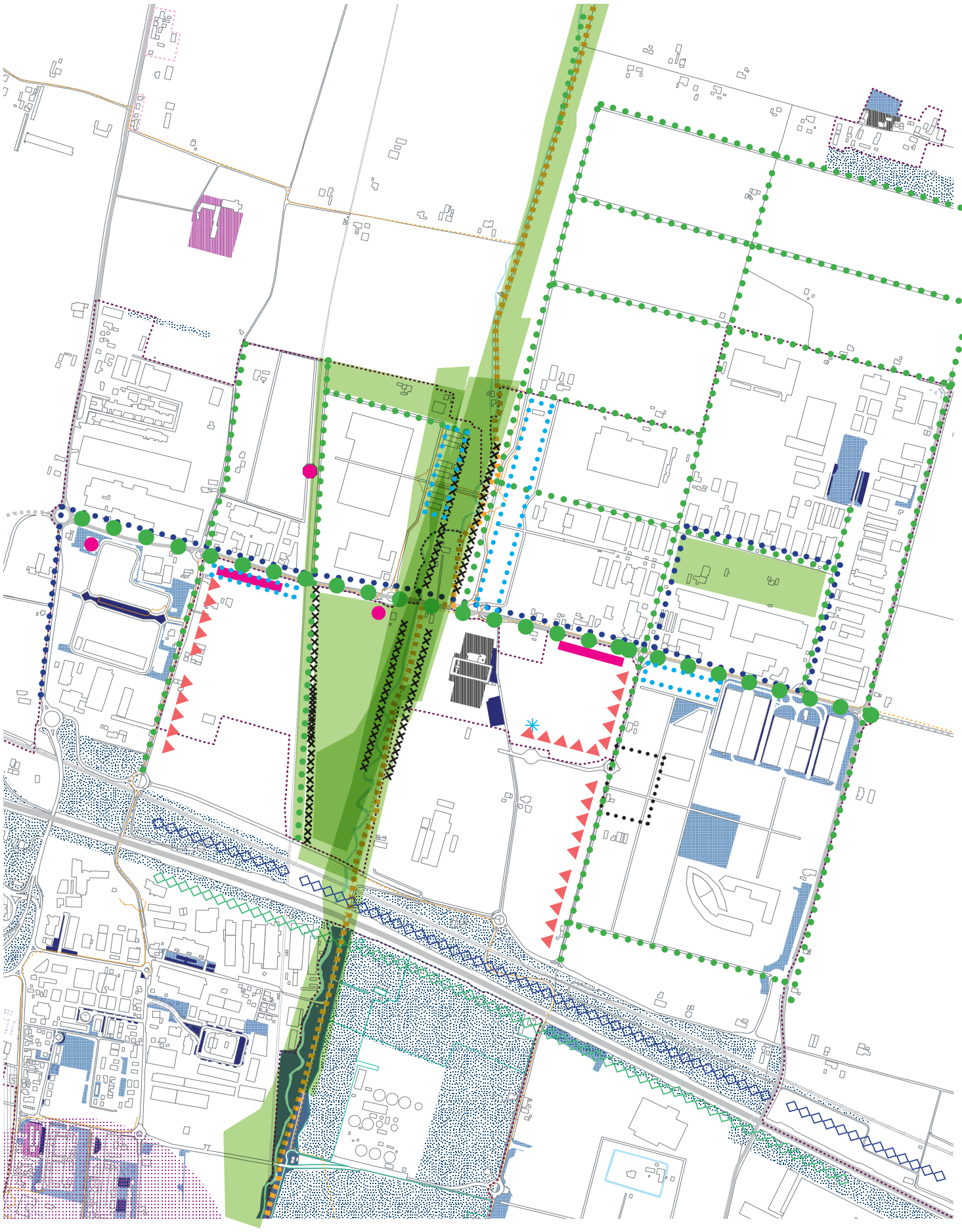
Parco territoriale Naviglio e
Ciclovia Colorno-Parma-Sala Baganza
Fermata ferroviaria
Parco attrezzato
Rete ciclabile PED
via Forlanini
“PED” BOULEVARD
Parco Centrale
Verde-Blu
PED
Cassa di
laminazione
KM Verde
Ferrovia
Parma-Brescia
“Bosco Orbitale”

Parco Ducale
21 ha

Parco Centrale PED
52,8 ha



Il nuovo Parco Centrale PED come gigantografia del Parco Ducale



PR050

“PARMA FOOD PORT”
Nuovo mercato agro-alimentare

1. Descrizione
Insieme al Parma Eco District (PED), il Parma Food Port (PFP) vuole essere la prima area a Parma ad applicare i principi di Cradle to Cradle (C2C). La prossima fiera CIBUS dovrebbe 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 rimpiazzi 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 commerciarlo 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.

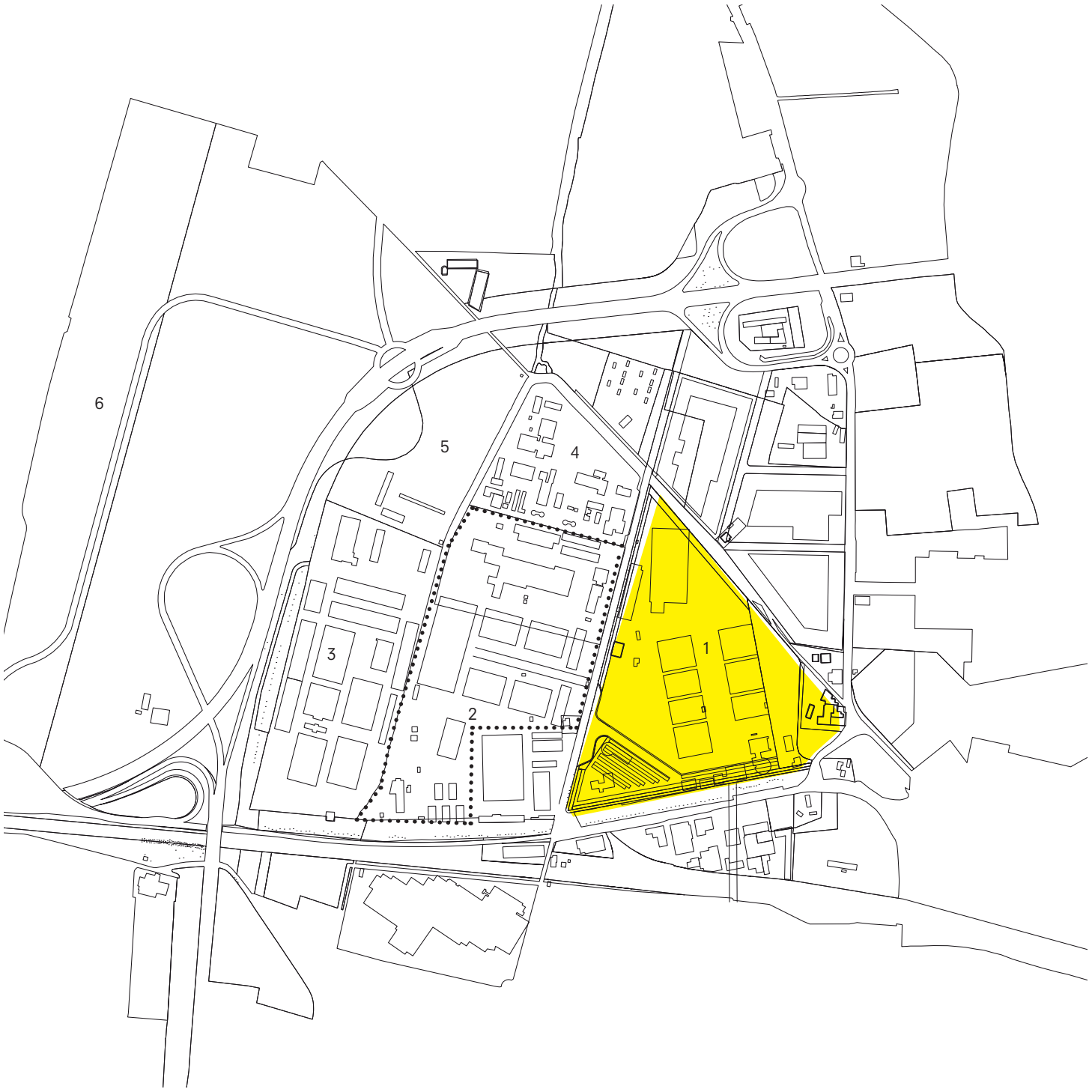
La capitale del cibo deve avere una struttura rappresentativa che agirà come nuovo epicentro catalizzatore, un magnete urbano (che potrà essere replicato in altre parti del territorio anche per esempio vicino ad EXPO), incarnando efficacemente il significato della complessa relazione fra Architettura 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’.

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 intermediarie 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 è stata identificata come una delle migliori città per buongustai e 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’areoporto e la tangenziale e al centro storico nelle vicinanze della stazione ferroviaria.

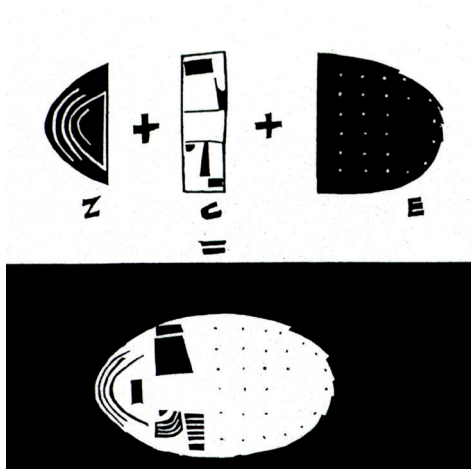
Il Food Port fornisce un’immagine completa dell’industria alimentare e sui suoi processi, ricollocando molti programmi tipicamente separati in un nuovo comparto della città. Definisce un nuovo modello e al tempo stesso ridefinisce il rapporto tra consumatore e produttore e affronta la domanda di mercato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

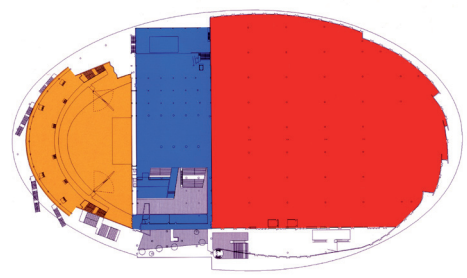
Indicazioni tecniche relative agli edifici del Food port
In fase di progetto verrà richiesta particolare attenzione alle prestazioni dell’edificio e/o edifici, in riferimento non solo ai consumi e all’efficienza energetica, ma prendendo anche in considerazione il suo impatto ambientale. L’obiettivo è 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. Nello specifico, nell’ottica di un orientamento al futuro, ai progettisti è richiesta l’osservazione della normativa vigente in tema di prestazioni energetiche degli edifici, nel rispetto dei valori limite indicati dal D.M. 26 giugno 2015 (decreto requisiti minimi) e quanto indicato nei Requisiti Prestazionali afferenti al R.E.

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)

PR050

Parco lineare ex-pontremolese

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 possa costruire continuità tra i sistemi urbani che affacciano su di essa.

2. Criteri ri-generativi e tipologia di intervento
Realizzazione della continuità viaria tra la strada Buffolara e la via Bernini.
Valorizzazione degli orti urbani come luogo di aggregazione per il quartiere.
Riutilizzo del sedime dei vecchi binari come 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, 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 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 tantenziale e lungo il lato nord, in corrispondenza della linea ferroviaria.
Dovrà essere garantito il rispetto delle distanze di prima approssimazione (Dpa) dall'elettrodotto AT (eventualmente anche attraverso l'interramento della linea).
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, (c) l'aumento della **mixitè urbana** attraverso la

TESSUTO URBANO ORDINARIO

progressiva riduzione 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.

AREE STRATEGICHE E TESSUTO URBANO ORDINARIO

Il PUG riconosce ad alcuni isolati (aree strategiche) del tessuto urbano consolidato una particolare valenza "pivotale" nel raggiungimento degli obiettivi indicati.

CORRIDOIO EX PONTREMOLESE

Per questi isolati (evidenziati nello schema planimetrico allegati in colore grigio) vengono fornite alcune indicazioni specifiche atte ad orientare la 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.

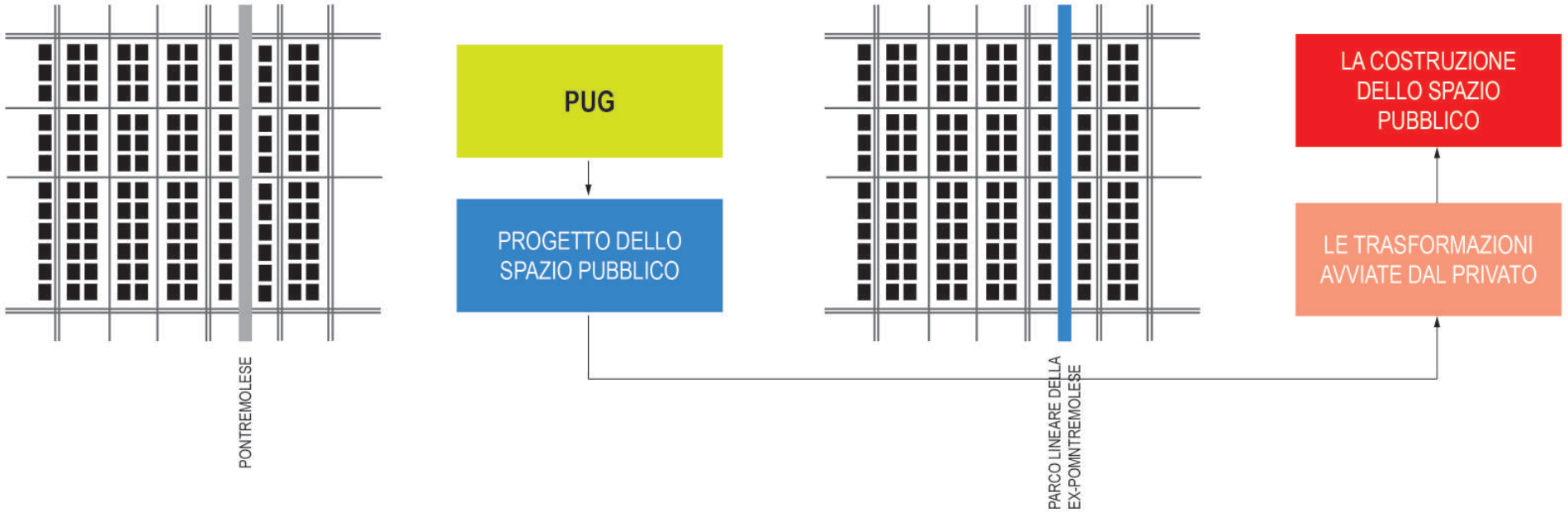
Tali indirizzi, esplicitati nelle rappresentazioni allegate, hanno lo scopo di orientare la negoziazione tra soggetto proponente ed amministrazione nel raggiungimento degli obiettivi sanciti dal PUG PR2050 individuando la procedura amministrativa più adeguata per conciliare interesse particolare e interesse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

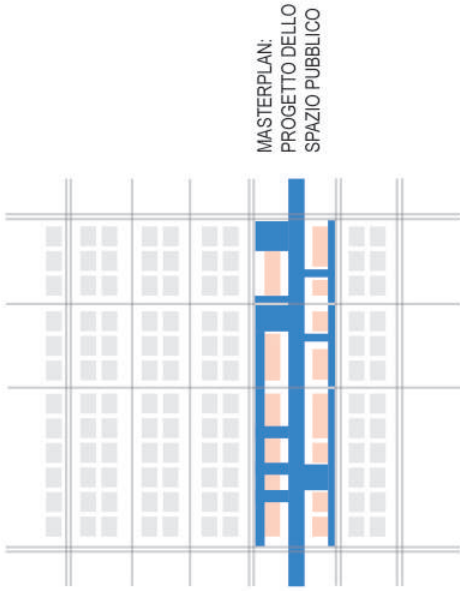
LEGENDA
altezza edifici (numero di piani)
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
16

L’area strategica lungo la linee ferroviaria che verra rimpiazzata da una nuova sotterranea è definita da una serie di edifici

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

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





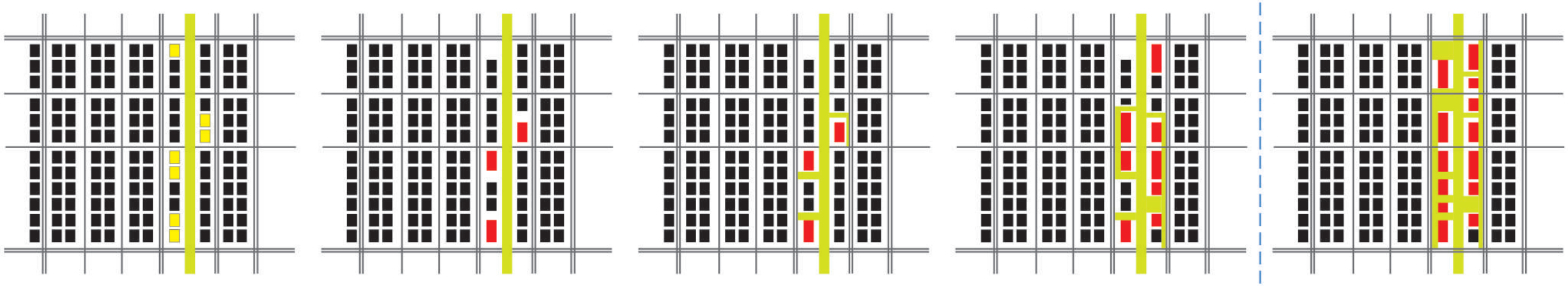
LE REGOLE DELLA TRASFORMAZIONE

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)

INTERVENTI DI RIGENERAZIONE AVVIATI DAI PRIVATI : ESEMPLIFICAZIONE DEL PROCESSO

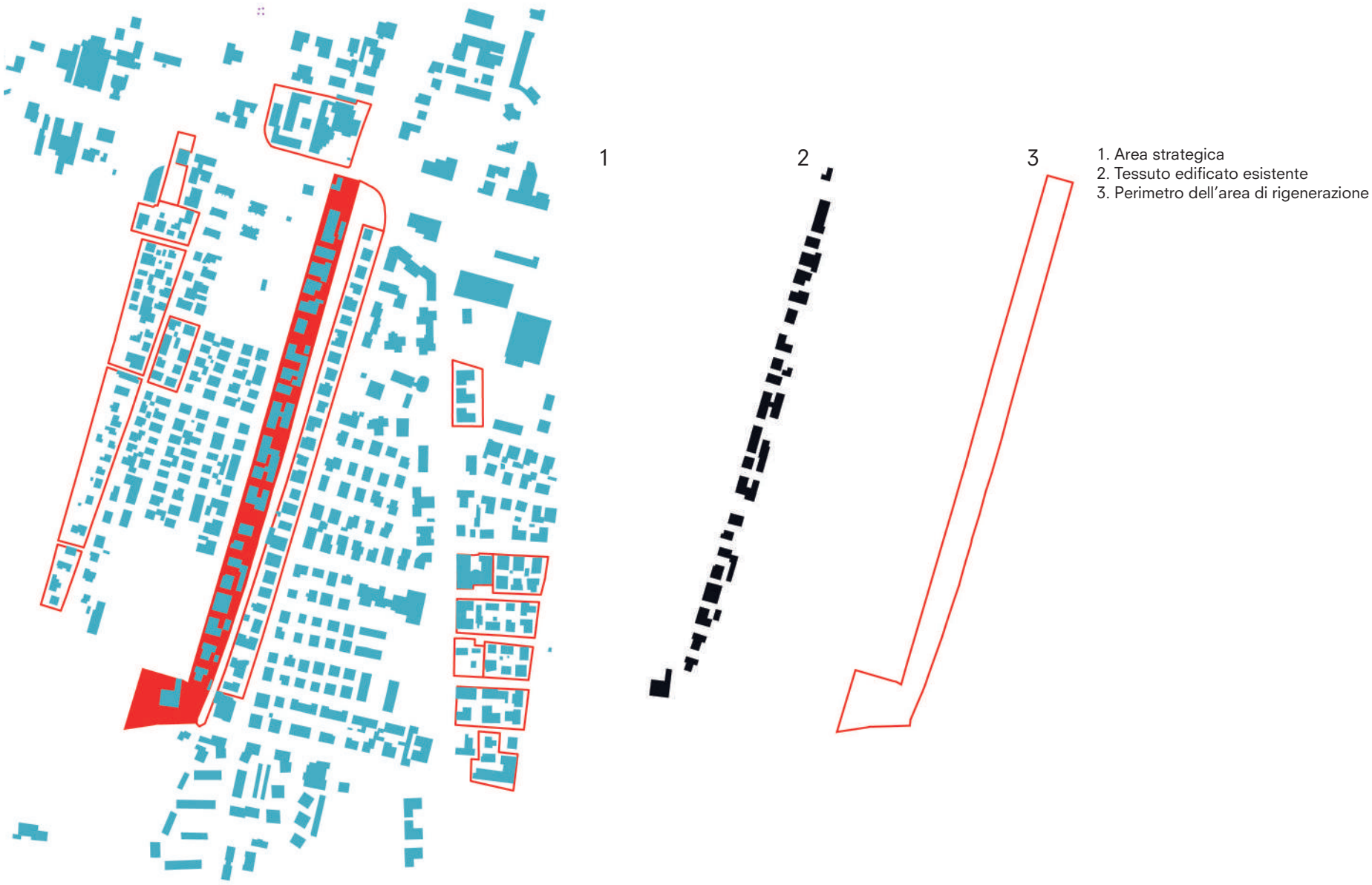


1
L'avvio del processo prende le mosse dalla prima fase di valorizzazione dello spazio pubblico del sedime della ex Pontremolese avviato dall'Amministrazione.
I privati, attese le potenzialità edificatorie espresse nella strategia di piano (intensificazione: possibilità in incremento del numero di piano 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 (attuati in regime di concessioni convenzionate) 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



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

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%

REGOLE

Ciascuna trasformazione edilizia con sostituzione beneficia dell'incremento volumentrico del numero di piani (fino a 6 o 7)
L'impronta al suolo dell'edificato dovrà essere contenuto entro il valore massimo pari al 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

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):
8.600/28.400 = 34.3%

Parametri urbanistici di progetto

Impronta edificato: circa **288** mq (-23%)
Volume edificabile residenziale: circa **7.077** mc
Numero medio di piani: **7**

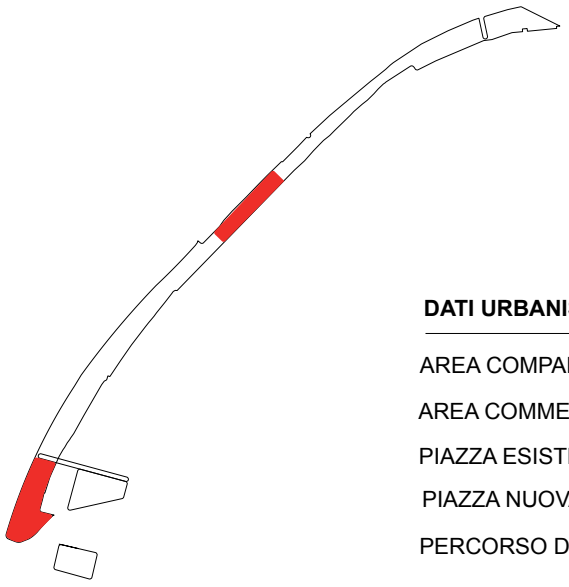
Rc di progetto:
6.600/28.400 = 22.9%

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

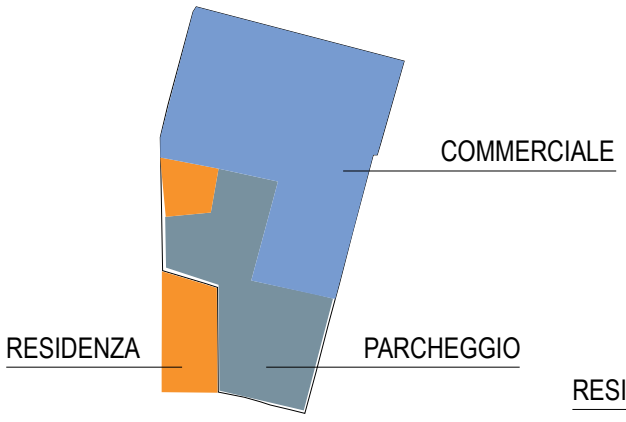


DATI URBANISTICI

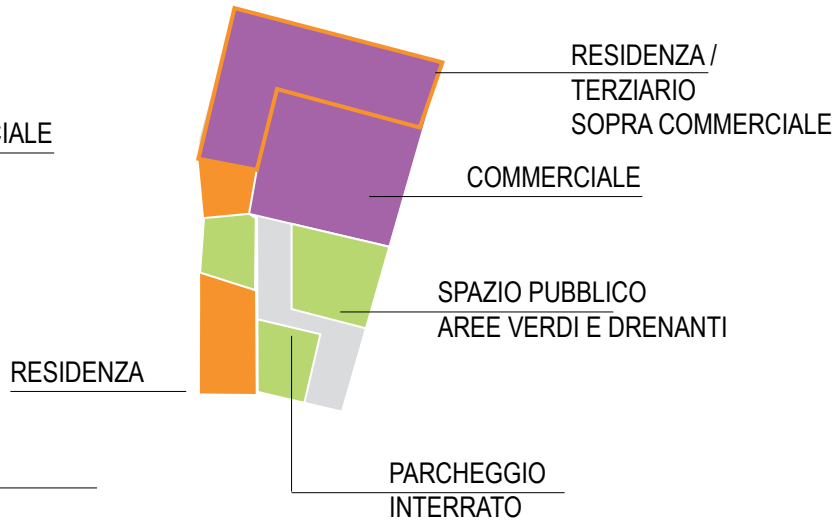
AREA COMPARTO	28.343 mq
AREA COMMERCIALE	5.660 mq.
PIAZZA ESISTENTE	2.985 mq.
PIAZZA NUOVA	1.993 mq
PERCORSO DI COLLEGAMENTO	881 mq

PARCO LINEARE PONTREMOLESE (SEGMENTO NORD)

AREA COMMERCIALE / RESIDENZIALE VIA FLEMMING - CAVEDAGNI

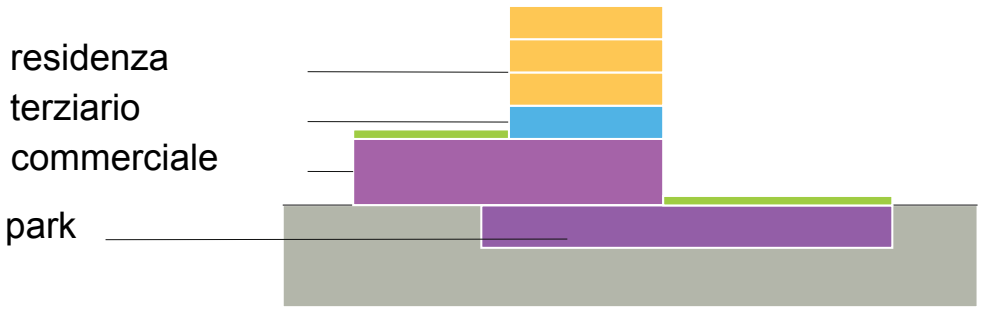


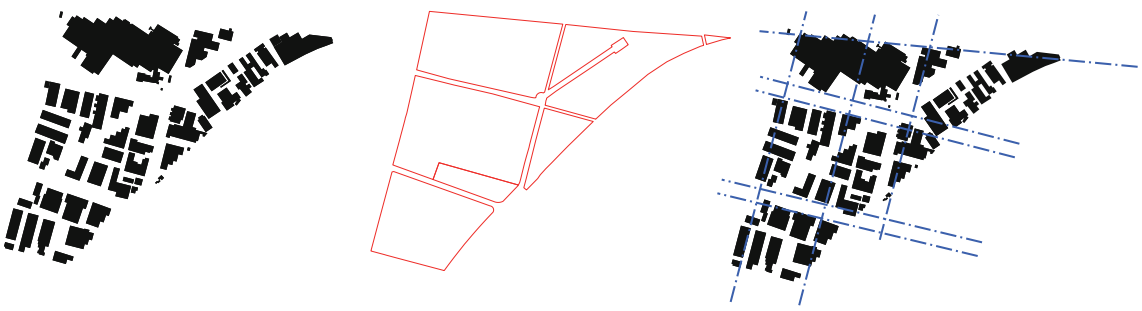
SCENARI COMPOSITIVI

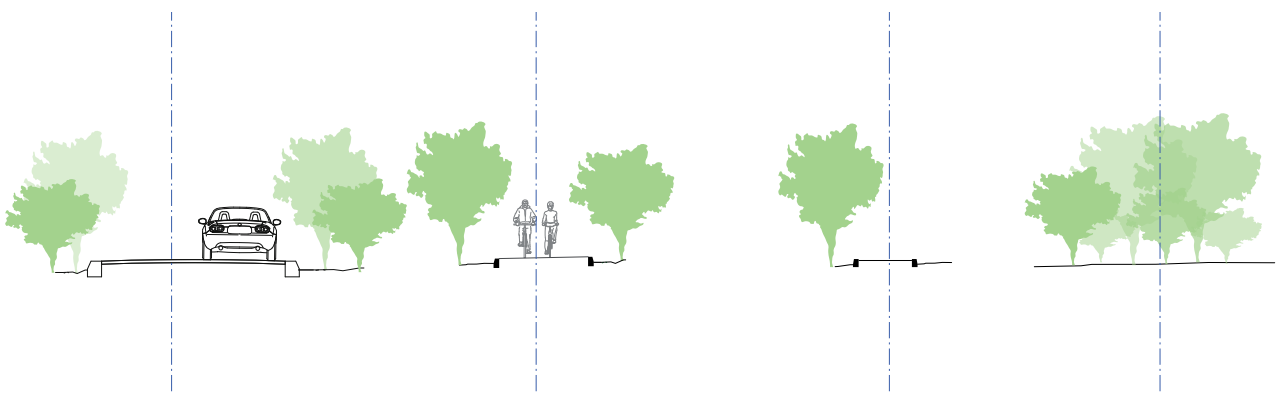


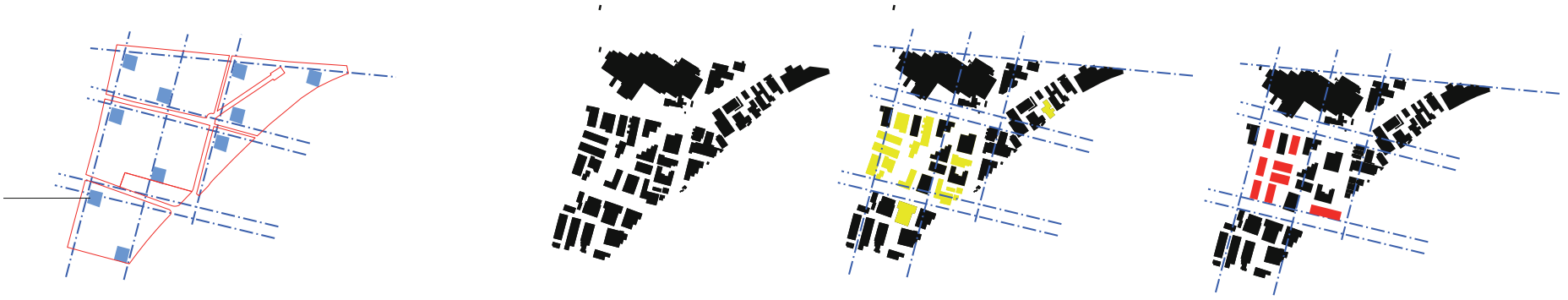
DATI URBANISTICI

AREA COMPARTO	33.904 mq
AREA AMBITO COMMERCIALE	30.880 mq
SC COMMERCIALE	15.641 mq.
PARCHEGGIO	9.598 mq
SLP RESIDENZIALE	3.300 mq



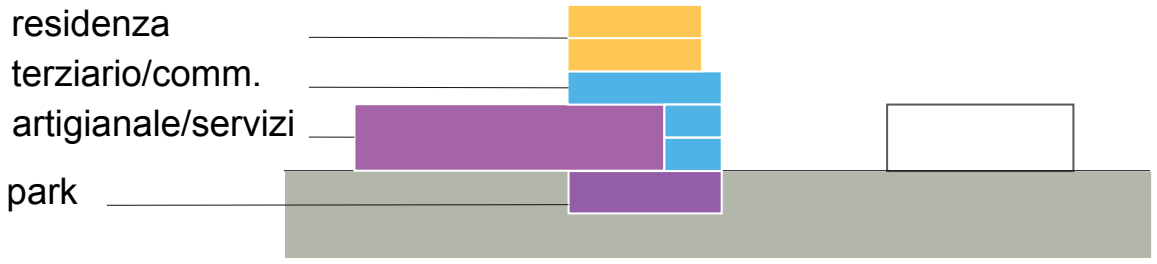






aree destinate ad ospitare:

- 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 varchia valenza ecosistemica per l'incremento delle connessioni ecosistemiche alla scala territoriale tra ambiti a differente grado di urbanizzazione.

RIORDINO COMPOSITIVO

Attraverso gli interventi di sostizione 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

MIXITE' URBANA

Negli isolati carratterizzati 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 mileau urbano.
In particolare nelle aree adiacenti il parco lineare della ex pontremolese è incentivato l'inserimento di destinanzioni residenziali in quota massima del 60% della slp.

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.