PR050 Scenari 3

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

2023

Comune di Parma

Macro Strategie
Azioni

UNLAB

Il Piano Urbanistico Generale PR050
è stato elaborato e redatto dal
Raggruppamento Temporaneo d'Imprese
rappresentato dall'arch. Andreas Faoro -
(direttore dell'ufficio UNLAB) insieme e in
collaborazione con l'ufficio di piano del
Comune di Parma.

Sindaco:

Michele Guerra

Assessore alla Rigenerazione Urbana:

Chiara Vernizzi

Direttore e segretario generale:

Pasquale Criscuolo

Dirigente del Settore pianificazione e
Sviluppo del Territorio

arch. Emanuela Montanini

Ufficio di Piano Comune di Parma

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

Gruppo di lavoro incaricato

Capogruppo:

arch. Andreas Faoro (UNLAB)

RTI:

arch. Andreas Faoro (UNLAB), arch.
Carlo Santacroce arch. Piergiorgio
Tombolan (Studio Tombolan Associati),
ing. Alberto Mazzucchelli (MPMA), arch.
Luca Pagliettini (Collettivo di urbanistica),
arch. Fabio Ceci, arch. Raffaella Gambino,
arch. Federica Thomasset, arch. Paolo
Castelnovi, biol. Luca Bisogni, avv.
Roberto Ollari, geol. Francesco Cerutti
(Engeo s.r.l.)

SIT: arch. Federico Ghirardelli

Comune di Parma

UNLAB

EN GEO S.r.l.
ENGINEERING GEOLOGY

MPM
INGEGNERIA
URBANISTICA
ARCHITETTURA

ubi urbs

Collettivo di Urbanistica
Studio Professionale
Arch. Luca Pagliettini

03
SCENARI

3.0.1	Note per la lettura	**7**
3.0.2	Sfide per la città del XXI secolo: le strategie e le sue implicazioni	**9**
3.0.3	Scenarie e strategie: congetture sul futuro di Parma	**11**
3.0.4	Il progetto della strategia	**13**
	Scenari	
3.1	Parma “Alta Capacità”	**18**
3.2	Parma “Productive City”	**28**
3.3	Parma Eco-City	**36**
3.4	Parma Città-Parco	**44**
3.5	“Living” Parma	**54**
3.6	SuperParma	**62**
3.7	Natura Espansiva	**70**

3.0.1
Note per la lettura

Gli Scenari e la Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico Ambientale

La Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale costituisce uno degli elaborati fondamentali della nuova pianificazione urbanistica prevista dalla Regione Emilia-Romagna e, per questo, viene descritta e richiamata in numerosi articoli della nuova Legge n.24 del 21 Dicembre 2017.

L'articolo 34 è dedicato interamente alla descrizione degli obiettivi e dei contenuti che devono essere affrontati all'interno della Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale. Attraverso la Strategia, il PUG deve "rafforzare l'attrattività e competitività dei centri urbani e del territorio, elevandone la qualità insediativa ed ambientale".

Gli scenari sono il documento in cui sono state inserite le macro-strategie del PUG PR050 e rappresentano di fatto la prima parte della SQUEA. Gli Scenari insieme l'Altlante (seconda parte) ne costituiscono la versione completa.

Le sette macro-strategie vengono rappresentate da quelle che sono state chiamate sette "figure della trasformazione", ossia, sette elaborazioni cartografiche in cui sono inseriti livelli progettanti ed elementi condizionati lo sviluppo. Ogni scenario, e quindi ogni strategia, è composta da un numero di Azioni capaci di attivare la strategia stessa e quindi di raggiungere gli obiettivi prefissati.

3.0.2
SFIDE PER LA CITTA' DEL XXI SECOLO

La Strategia e le sue implicazioni

Nelle pagine che seguono sono esposti i risultati di valutazioni sequenziali svolte sulla città di Parma e il suo territorio, sulle sue potenzialità e le possibili linee di sviluppo, di un una città che utilizzi appieno le proprie opportunità, e sia in grado di valorizzarne i contenuti esistenti e quelli a venire. La riflessione si è avvalsa delle analisi ed interpretazioni derivate dal QC e dagli obiettivi esplicitati dalla VISION. Si è avvalsa anche di alcuni intensi sopralluoghi del territorio della città di Parma e di una serie di importanti scambi di informazioni e pareri attraverso il progetto partecipativo organizzato all'inizio del percorso del PUG. Le strategie che seguono assumono la forma di "scenari", i quali vengono supportati da un sistema di "azioni" con lo scopo di attivare e strutturare le trasformazioni necessarie per il raggiungimento degli obiettivi definiti dalla Vision. Il contributo operativo delle azioni, insieme a linee guida e politiche urbane saranno in grado di "disegnare" il futuro della Parma lungo la transizione, verso una città climaticamente neutra.

Il PUG quindi, attraverso l'identificazione di 7 scenari (macro-strategie) traduce, declina e interpreta gli obiettivi inseriti dalla legge Regionale 24/17 a partire dal contenimento del consumo di suolo e allo sviluppo sostenibile. Infatti l'articolo 34 descrive gli obiettivi e i contenuti che devono essere affrontati all'interno della Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale, ovvero, quello di "rafforzare l'attrattività e competitività dei centri urbani e del territorio, elevandone la qualità insediativa ed ambientale". La legge indica quindi le azioni che la strategia deve perseguire per il raggiungimento di tale obiettivo: la crescita e qualificazione dei servizi e delle reti tecnologiche; l'incremento quantitativo e qualitativo degli spazi pubblici; la valorizzazione del patrimonio identitario, culturale e paesaggistico; il miglioramento delle componenti ambientali; sviluppo della mobilità sostenibile; miglioramento del benessere ambientale; incremento della resilienza del sistema abitativo rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico e agli eventi sismici. Per la struttura che il PUG di Parma PR050 ha sviluppato va ricordato che le strategie definite dagli scenari vengono inoltre illustrate e indagate alla scala del quartiere nell'ATLANTE insieme ad alcune progettulità specifiche.

La Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale costituisce quindi uno degli elementi fondamentali della nuova pianificazione urbanistica prevista dalla Regione Emilia-Romagna e, per questo, viene descritta e richiamata in numerosi articoli della nuova Legge n. 24 del 2017.

Sulla base delle "politiche urbane territoriali perseguite dal piano", la Strategia indica i criteri e le condizioni generali, che "costituiscono il quadro di riferimento per gli accordi operativi e per i piani attuativi di iniziativa pubblica".

In particolare, la Strategia definisce linee guida generali che riferiscono ai livelli quantitativi e qualitativi del sistema delle dotazioni territoriali, delle infrastrutture per la mobilità e dei servizi pubblici da realizzare; e il grado di riduzione della pressione del sistema insediativo sull'ambiente naturale, di adattamento ai cambiamenti climatici, di difesa o di delocalizzazione dell'abitato e delle infrastrutture a rischio e di miglioramento della salubrità dell'ambiente urbano.

Tali obiettivi generali devono essere perseguiti "attraverso l'indicazione di requisiti prestazionali e di condizioni di sostenibilità" indicati in accordo con la VALSAT.

Alla Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale vengono più nello specifico assegnati compiti relativi:

- **alla conferma, al rafforzamento e all'ammodernamento delle opere e delle infrastrutture pubbliche (articolo 9 "Standard urbanistici differenziati"). La Strategia deve, in particolare, individuare le aree caratterizzate da maggiore carenza, ove favorire il potenziamento delle dotazioni, e quelle che non presentino ulteriori esigenze, per le quali può prevedere anche dotazioni minori rispetto a quelle minime previste dal DM n.1444 del 1968. L'articolo 34, ai commi 5 e 6, specifica inoltre come la Strategia debba indirizzare gli atti di programmazione dei lavori pubblici comunali, sulla base delle priorità delle azioni che deve definire per l'utilizzo delle risorse pubbliche (articolo 34, commi 5 e 6).**
- **alla definizione del fabbisogno complessivo di alloggi di edilizia residenziale sociale necessari in relazione alle esigenze e alle caratteristiche demografiche del territorio, anche specificando le modalità con cui possono contribuire gli interventi di riqualificazione e riuso; (tema introdotto nell'articolo 9, e toccato anche nell'articolo 34, comma 3);**
- **alla determinazione del fabbisogno di "Dotazioni ecologiche e ambientali" (articolo 21) e dei requisiti che le stesse devono soddisfare.**

Nel definire quest'ultimo fabbisogno la Strategia persegue specifiche finalità così sintetizzabili:

- **riequilibrio idrogeologico e funzionalità della rete idraulica;**
- **miglioramento della qualità dell'ambiente urbano e periurbano nel quale vivere, anche attraverso azioni per incrementare la biodiversità, tutelare la risorsa suolo e per la costituzione di reti ecologiche;**
- **miglioramento delle caratteristiche meteo climatiche locali, per favorire anche la riduzione di inquinanti in atmosfera;**
- **miglioramento del clima acustico;**
- **miglioramento delle prestazioni in caso di emergenza sismica.**

La Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale fornisce indirizzi per ogni trasformazione del territorio, sia all'interno, che all'esterno del TU.

Le eventuali trasformazioni da attivarsi all'interno del territorio urbanizzato devono avvenire nel rispetto delle strategie progettuali e localizzative che, sulla base dell'articolo 34 comma 2, devono essere definite per ogni areale urbano omogeneo individuato dal PUG nello "Schema di assetto del territorio urbanizzato" (ai sensi dell'art.33 comma 2).

Il tema della funzione di indirizzo della Strategia circa gli interventi di addensamento e sostituzione urbana è trattato anche all'interno del comma 1 dell'articolo 8 "Incentivi urbanistici per gli interventi di riuso e rigenerazione urbana".

L'articolo 35, dedicato alla "Disciplina delle nuove urbanizzazione", specifica come la Strategia abbia un altrettanto importante compito in relazione al territorio extraurbano.

Più in generale la funzione della Strategia come riferimento cardine per verificare la conformità delle trasformazioni proposte, con i diversi strumenti previsti dalla Legge, rispetto agli obiettivi e alle scelte del PUG viene evidenziata nell'articolo 38 "Accordi operativi e Piani di iniziativa pubblica".

Tutte le trasformazioni devono inoltre necessariamente dare attuazione, definendone modalità e tempi, alle eventuali misure compensative che la Strategia può definire per favorire il "miglioramento ambientale" e la "mitigazione degli effetti negativi riconducibili ai nuovi insediamenti", ai sensi dell'articolo 20 "Misure di compensazione e di riequilibrio ambientale e territoriale".

3.0.3 Scenari e Strategie

Congetture sul futuro di Parma

"Cosa succederebbe se...", questa è la forma tipica dello scenario che è quindi una esplorazione di un futuro possibile[1].

Lontano dalla sicurezza delle previsioni, consapevole dell'incertezza che connota diversi aspetti della vita economica, sociale ed istituzionale contemporanea, gli scenari definiti da PR050 cercano di indagare le conseguenze di azioni che possono essere intraprese per il raggiungimento degli obiettivi definiti nella Vision. Detto in altri termini, lo scenario è un modo di spingere i diversi attori che intervengono in un processo di modificazione o trasformazione di un territorio a valutare correttamente le proprie motivazioni, le proprie intenzioni e le proprie possibilità.

Gli scenari si interrogano circa le conseguenze di un'azione, e come questa azione riesca a far diventare Parma una città di più sostenibile ma anche più attrattiva per le nuove generazioni anche provenienti da diverse parti del continente europeo e non solo. Parma, prima città in Italia per qualità di vita nel 2021, dovrebbe far emergere ancora più fortemente le proprie qualità. Per essere attrattiva serve non solo conservare e preservare le bellezze del passato ma offrire infrastrutture e spazi sociali innovativi capaci di definire caratteri unici della città e il territorio.

La scelta di sviluppare degli scenari per tradurre le strategie del piano PR050 deriva dal fatto che lo scenario obbliga sin dalla sua stesura iniziale ad una severa selezione, sia degli obiettivi, sia delle azioni che i diversi attori pubblici e privati possono proporsi di intraprendere.

I sette scenari che propone PR050 non debbono essere intesi come mutuamente esclusivi e tra loro opposti. Essi, al contrario, si intersecano e si sostengono reciprocamente. Una forte attenzione ai problemi energetici è connessa ad un miglioramento delle strutture edilizie e delle condizioni di abitabilità di ognuno. Una politica energetica di eccellenza crea posti di lavoro e contribuisce al miglioramento della qualità della vita della popolazione parmigiana e parmense, così come vi contribuisce una maggior estensione della rete del trasporto pubblico con relativa diminuzione del necessario ricorso all'automobile come mezzo di trasporto. In modo analogo una più qualificata offerta di spazi sociali innovativi ha evidenti conseguenze anche sulla qualità della vita degli abitanti della città e del territorio. Lo sviluppo futuro di Parma sarà certamente assicurato da politiche che saranno in grado di affiancare e implementare le strategie e gli scenari individuati.

Gli scenari muovono risorse di differente entità e sollevano il problema della scelta: scegliere dove investire ed a cosa dare la priorità.

Come abbiamo detto, gli scenari sono strumenti utili per sottoporre a critica l'insieme di obiettivi che normalmente connotano un'azione amministrativa, per costruire un insieme di priorità, per selezionare gli attori coinvolti e per costruire attese realistiche da parte loro; in altri termini per costruire una strategia. Ciascuno dei 7 scenari implica anche una riflessione non ristretta al territorio del Comune di Parma, ma estesa all'area vasta e alla scala regionale.

Nelle pagine che seguono sarà preso in considerazione un territorio pluri-dimensionale. In modo analogo la riflessione che sta alla base degli scenari qui proposti si fonda su alcuni caratteri propri della scala urbana

1. Bernardo Secchi. http://www.planum.net/diary-10-projects-visions-scenarios-bernardo-secchi

di Parma: sui suoi caratteri climatici, orografici ed idrografici, sulle sue connessioni con il resto del territorio e del continente europeo, su alcune grandi attrezzature esistenti entro il territorio allargato, su di una serie di politiche e piani elaborati a diversi livelli istituzionali.

Ognuno degli scenari ha dato luogo ad alcuni schemi e linee guida che hanno portato alla definizione di 4 "mappe" strategiche: lo "Schema di assetto strategico strutturale" (ST.AS.4.1), lo "schema di assetto strategico delle trasformazioni" (ST.AS.4.2.1), lo "schema di assetto strategico delle correlazioni e dei servizi" (ST.AS.4.3.1) e uno "Schema di assetto strategico delle trasformazioni in regime ordinario" (D3).

Lo sviluppo delle strategie sarà vincolato alla definizione delle priorità e la conseguente selezione degli interventi che dovranno essere proporzionati alle risorse proprie e degli operatori che l'amministrazione riuscirà a mobilitare.

Le elaborazioni cartografiche rappresentative del PUG - PR050 hanno valore ideogrammatico quando sono riferite ai contenuti strategici, così come indicato nell'art. 24 della Lr 24/2017. Le rappresentazioni a cui si riferisce sono: QC.Vision / ST.Scenari, AS.Atlante .

Gli strumenti di attuazione del Piano possono precisare le rappresentazioni ideogrammatiche di cui sopra, per portarle a coincidere con lo stato dei luoghi in relazione alle finalità dell'intervento. Le predette precisazioni, non costituendo difformità tra lo strumento di attuazione e il presente Piano, non costituiscono variante allo stesso. Le rappresentazioni contenute nella "Carta" hanno valore di univoca rappresentazione cartografica esclusivamente nei casi esse siano riferimento per interventi diretti, secondo quanto stabilito dall'art. 33 della Lr 24/2017. Il medesimo valore è riconosciuto alle rappresentazioni cartografiche dalle Tavole dei vincoli, di cui all'art. 37 della Lr 24/2017. Le rappresentazioni cartografiche contenute in TEMI e Quadro Conoscitivo hanno valore informativo e conoscitivo.

3.0.4 Il progetto e la strategia

Dall'espansione urbana all'intensificazione di programmi, funzioni e attività

PR050 (Parma 2050) è il nome del nuovo PUG (Piano Urbanistico Generale), al quale è stata associata una visione strategica per la città Parma come entità intensa e policentrica.

PR050 propone una visione che proietta Parma nel futuro, attraverso una rilettura delle peculiarità del suo territorio, dello sviluppo dei suoi quartieri, dei villaggi, dei parchi, delle piazze, delle vie alberate e delle vie di percorrenza e accesso ai servizi.

Parma negli anni recenti ha cambiato "dimensione" aprendosi definitivamente al territorio. É per questo che il piano propone come progettualità strategica l'integrazione tra le diversi parti a partire dai quartieri formati intorno alla città di antica formazione, ma anche dai villaggi e insediamenti dispersi nel territorio comunale e oltre. La logica di espansione estensiva a macchia d'olio che ha coinciso con la crescita della città, ha prodotto una frangia urbana particolarmente frammentata con caratteristiche diverse ma, allo stesso tempo, non curante di trovare delle relazioni significative con la campagna e il territorio circostante.

La strategia quindi pone come questione fondamentale la necessità di una connessione tra le parti che compongono la città e il territorio

L'integrazione tra le diverse "patch" e parti che compongono il sistema insediativo intorno alla città storica il piano propone una rete, o meglio una trama di percorsi ciclabili e pedonali di collegamento tra le diverse patch.

La mobilità è sicuramente un tema importante per far funzionare tutto il territorio, per evitare che sia un territorio totalmente dipendente dall'automobile ad esempio. Lo stesso vale per servizi e infrastrutture sociali innovative. Grazie o a causa del covid ci siamo resi conto che non possiamo essere totalmente dipendenti da un centro, dal centro della città, ma che tutte le varie parti, tutti i vari "nuclei" possano e debbano avere delle forme di autonomia, che possono essere legate al commercio, ai servizi e all'aggregazione tra "working & living".

La strategia del piano parte da alcune considerazioni contenute nella Legge Regionale 24/17. Essa infatti indica direttamente e indirettamente le invarianti principali del piano, a partire dalla presevazione del suolo. La crescita senza consumo di suolo (o limitando al massimo il suo consumo) richiede di riformulare il patto tra città e natura. Parma ne ha assolutamente bisogno, per la presenza importante di aree verdi come i parchi, ma anche di ambienti naturali di attraversamento come i torrenti e per la presenza della stessa agricoltura intorno al TU, e tutte le forme con cui la natura si manifesta. La riduzione delle isole di calore, un rinnovato equilibrio "modale" ovvero come muoversi all'interno della città, fanno parte di un percorso di transizione che è sicuramente un percorso aperto alla negoziazione, ma che allo stesso tempo è chiaro nei suoi obiettivi; a partire dall'obiettivo 0 emissioni al 2050. Esso è un obiettivo chiaramente definito e il piano deve rispondere attraverso le strategie e linee guida su come la città possa riorganizzarsi affichè questo obiettivo sia possibile.

La Legge regionale inoltre, indicando la riduzione del consumo suolo esplicita la "figura" di limite urbano o territorio urbanizzato (TU). Questi elementi ci pongono di fronte alla questione di come poter crescere senza consumare suolo agricolo. A questa domanda PR050 risponde con uno strumento e strategia: la densificazione. Essa ha una doppia implicazione: da una parte consente uno sviluppo cosidetto "centripeto" (all'interno del TU) e dall'altra impone una rinnovata attenzione alla qualità degli insediamenti.

Si tratta di un elemento centrale, una risposta concreta all'esigenza di frenare la dispersione ed espansione (orizzontale) degli insediamenti e correggere, laddove necessario, relazioni spaziali inefficienti. Lo sviluppo di Parma come città "intensa" e multicentrica mira a favorire una maggiore densità insediativa non solo da un punto di vista quantitativo ma anche e sopratutto qualitativo. Densità significa infatti densità delle attività umane che possono interfacciarsi in un determinato ambito urbano e la capacità di interazione funzionale e aggregazione di servizi tali da permettere una sorta di autosufficienza.

Gli ambiti, ma anche i luoghi che si prestano - per posizione, conformazione e vicinanza a infrastrutture esistenti o pianificate - saranno in grado di accogliere non solo nuovi abitanti ma anche servizi, usi del suolo e luoghi del lavoro. PR050 individua aree e luoghi strategici dove perseguire la concentrazione attravero e a partire da una esplicita valorizzazione degli spazi aperti e aree verdi (parchi) esistenti e nuovi, (asset strategico di Parma) congiuntamente ad operazioni di riordino generale degli edifici esistenti lungo i perimetri, in cui l'aumento mirato delle possibilità edificatorie viene bilanciato da elementi qualitativi potenziali da sviluppare legati ad esigenze contestuali e specifiche. L'intensificazione e l'addensamento viene consentito solo se capace di qualificare gli ambiti "verdi", in uno scambio simbiotico tra i sistemi.

La priorità d'azione va posta alle riserve legate alle parti sotto sviluppate e poco sfruttate, al rinnovamento della sostanza edilizia vetusta e obsoleta, alla riconversione delle aree dismesse e alla riqualificazione urbanistica dei quartieri più deficitari di servizi e attrezzature.

Tutto questo dovrà essere in grado di valorizzare i contesti e introdurre aspetti qualitativi dati dalla somma e l'interazione di molteplici fattori: la rete di spazi e funzioni d'interesse pubblico, l'equilibrio fra gli spazi vuoti e l'edificato, le funzioni degli edifici e il rapporto con lo spazio pubblico, la conformazione delle strade e la mobilità lenta.

In questo insieme di fattori, particolare importanza rivestono gli spazi liberi verdi come sfogo ed equilibrio rispetto alla maggiore intensificazione edilizia e umana indotte dallo sviluppo policentrico. La rete degli spazi liberi verdi, pubblici e privati, è stata pensata alla scala di area vasta fino a quella di quartiere in modo tale da costituire una maglia di percorsi entro la quale inscrivere l'edificato. Gli spazi liberi quindi non più come risultato o risultanza della pianificazione dei volumi e delle infrastrutture, ma, al contrario, come spina dorsale per lo sviluppo multicentrico.

PR050 persegue lo sviluppo attraverso concentrazioni discrete e di intensificazione sensibile degli insediamenti come strategia per migliorare la qualità dei tessuti urbani e del paesaggio urbano a beneficio dell'ambiente, dell'economia e della società, attraverso un uso più efficiente del suolo. Per migliorare la qualità di chi vive, lavora e passa il suo tempo libero a Parma e nel suo territorio.

Se una densità insediativa è possibile ed auspicabile come contributo ad una evoluzione urbana sostenibile, la domanda da porsi è: quale densità realisticamente è sostenibile? Non esiste chiaramente una risposta univoca e dal carattere universale.

In passato le esigenze di sviluppo insediativo venivano soddisfatte prioritariamente creando nuove zone edificabili: ciò ha condotto nel tempo a

espandere in maniera importante le superfici da destinare all'edificazione, creando, soprattutto nelle zone esterne il centro storico, un fenomeno estensivo e di dispersione che compromette la qualità di vita e la funzionalità dei territori insediati. Basti pensare, per esempio, al traffico veicolare, ai costi delle opere d'urbanizzazione e all'uso frammentato del suolo.

Un utilizzo consapevole, razionale ed efficiente del suolo finalizzato alla concentrazione degli insediamenti e alla valorizzazione degli spazi liberi contribuisce a riportare qualità sul territorio.

Lo sviluppo multicentrico mira a favorire una maggiore concentrazione di forme aggregate di "working and living" nei luoghi strategici (nodi del trasporto pubblico, dello svago, dei servizi e del commercio), incrementando la qualità del tessuto costruito e la rete di spazi liberi accessibili e multifunzionali, nel rispetto dell'identità, nonché delle tracce storiche e culturali dei luoghi e dei quartieri.

Considerare lo sviluppo multicentrico e l'intensificazione come mera densificazione, ovvero aumento degli indici edificatori e costruzione a tappeto dei terreni liberi, in maniera indiscriminata e senza la dovuta attenzione alle caratteristiche e alle potenzialità corrisponde ad una lettura superficiale e non aderente alla realtà proposta dal Piano PR050.

Ridurre al massimo il consumo di suolo significa ripensare la crescita non più come nel recente passato in modo espansivo (a macchia d'olio) ma in modo "centripeto", ovvero capace di intensificare alcune parti del territorio urbanizzato a partire dai tessuti con aree obsolete ed edifici a fine ciclo vita.

IL PUG - PR050 - all'interno del TU promuove uno sviluppo più concentrato rispetto al recente passato. Un'attenzione particolare viene rivolta alla densisficazione degli insediamenti, alla loro delimitazione, al loro sviluppo compatto nelle ubicazioni adatte e al miglioramento della loro qualità. Allo stesso tempo la densificazione può avvenire in ambiti con servizi e dotazioni che permettono un facile accesso ai cittadini. Lo stesso auspicabilmente deve essere perseguito anche al di fuori del TU:

- **La densificazione degli insediamenti comporta un aumento dello sfruttamento all'interno dell'area in gran parte edificata, mediante trasformazione, aggiunta edilizia, cambiamenti di destinazione e nuova edificazione della superficie insediativa esistente, salvaguardando la migliore qualità insediativa possibile.**
- **La limitazione della crescita al 3% degli insediamenti fissa un'espansione massima degli insediamenti tenendo conto degli spazi naturali e paesaggistici nonchè della necessità di misure di compensazione a favore della qualità urbana in generale e degli ambiti specifici.**
- **Lo sviluppo insediativo compatto nelle ubicazioni adatte contrasta gli sviluppi insediativi isolati e/o diffusi e garantisce una buona raggiungibilità con i trasporti pubblici (ubicazioni integrate).**
- **L'aumento della qualità degli insediamenti riguarda in particolare aree problematiche sotto il profilo tecnico-ambientale e sociale.**

Lo sviluppo multicentrico e "intenso" degli insediamenti è responsabile in modo determinante della funzionalità a lungo termine degli agglomerati e della qualità della vita.

L'armonizzazione del sistema dei trasporti integrato allo sviluppo

insediativo può contribuire in maniera essenziale a tenere sotto controllo la dispersione insediativa e l'aumento dei flussi del traffico. In tal modo è possibile ridurre il sovraccarico dei sistemi dei trasporti e le sue conseguenze economiche ed ecologiche. Per contro, uno sviluppo insediativo diffuso comporta l'onerosa costruzione e manutenzione di una rete estesa dei trasporti individuali motorizzati e dei trasporti pubblici (TP), il che grava inutilmente sulle finanze delle istituzioni pubbliche.

La strategia per lo sviluppo centripeto degli insediamenti offre molteplici opportunità. Essa infatti favorisce una modalità di pensare e pianificare su scala comunale e crea spazio per nuove forme di collaborazione (p. es. aree commerciali sovracomunali). Opportuno stabilire priorità dal punto di vista regionale e quindi individuare, sotto il profilo urbanistico e sociale, opportunità o sfide specifiche per singole aree e quartieri.

Lo sviluppo centripeto degli insediamenti fornisce contributi importanti anche allo sviluppo economico della città. Esso conferisce un profilo chiaro all'agglomerato e ne rafforza l'immagine, contribuendo a sua volta ad ottenere vantaggi concorrenziali dall'agglomerato stesso.

L'obiettivo è di mettere a disposizione, nelle ubicazioni adatte, lo spazio necessario per lo sviluppo di insediamenti residenziali e attività lavorative, senza che ciò comporti un sovraccarico del sistema dei trasporti e un deterioramento della qualità abitativa. Segnatamente la buona raggiungibilità e accessibilità favorisce l'attrattiva per l'economia (p. es. per gli investitori ma anche per i lavoratori).

La definizione e gestione delle zone edificabili è una delle attuali sfide per la pianificazione del territorio. In passato le esigenze di sviluppo insediativo venivano soddisfatte prioritariamente creando nuove zone edificabili: ciò ha condotto nel tempo a espandere in maniera importante le superfici da destinare all'edificazione, creando, soprattutto nelle zone intorno ai "centri storici", un fenomeno di periferizzazione e dispersione che compromette la qualità di vita e la funzionalità dei territori insediati. Basti pensare, per esempio, al traffico veicolare, ai costi delle opere d'urbanizzazione e all'uso frammentato del suolo.

Un utilizzo consapevole, razionale ed efficiente del suolo finalizzato alla concentrazione degli insediamenti e alla valorizzazione degli spazi liberi contribuisce a riportare qualità sul territorio.

Lo sviluppo aggregativo e policentrico favorisce una maggiore concentrazione di abitanti ma anche funzioni, programmi e quindi luoghi di lavoro negli ambiti strategici (nodi del trasporto pubblico, dello svago, dei servizi e del commercio), incrementando la qualità del tessuto costruito e la rete di spazi liberi accessibili a tutti e multifunzionali, nel rispetto dell'identità, nonché delle tracce storiche e culturali dei luoghi e dei quartieri.

Considerare lo sviluppo policentrico o centripeto come mera densificazione, ovvero aumento della capacità edificatoria e costruzione a tappeto, sarebbe riduttivo e fuorviante oltre che errato.

Il policentrinsmo promosso dal PUG PR050, pensa alla densificazione come strategia per aumentare le performanze e le qualità dei luoghi in cui viene proposto. In altri termini il policentrismo proposto per il PUG parte dal presupposto di trasformare la quantità in qualità, in cui la sovrapposizione, o aggregazione di usi del suolo e funzioni contribuisce a costituire potenziali sinergie. Questo viene altresì contestualizzato alle caratteristiche e potenzialità dei diversi luoghi e quartieri.

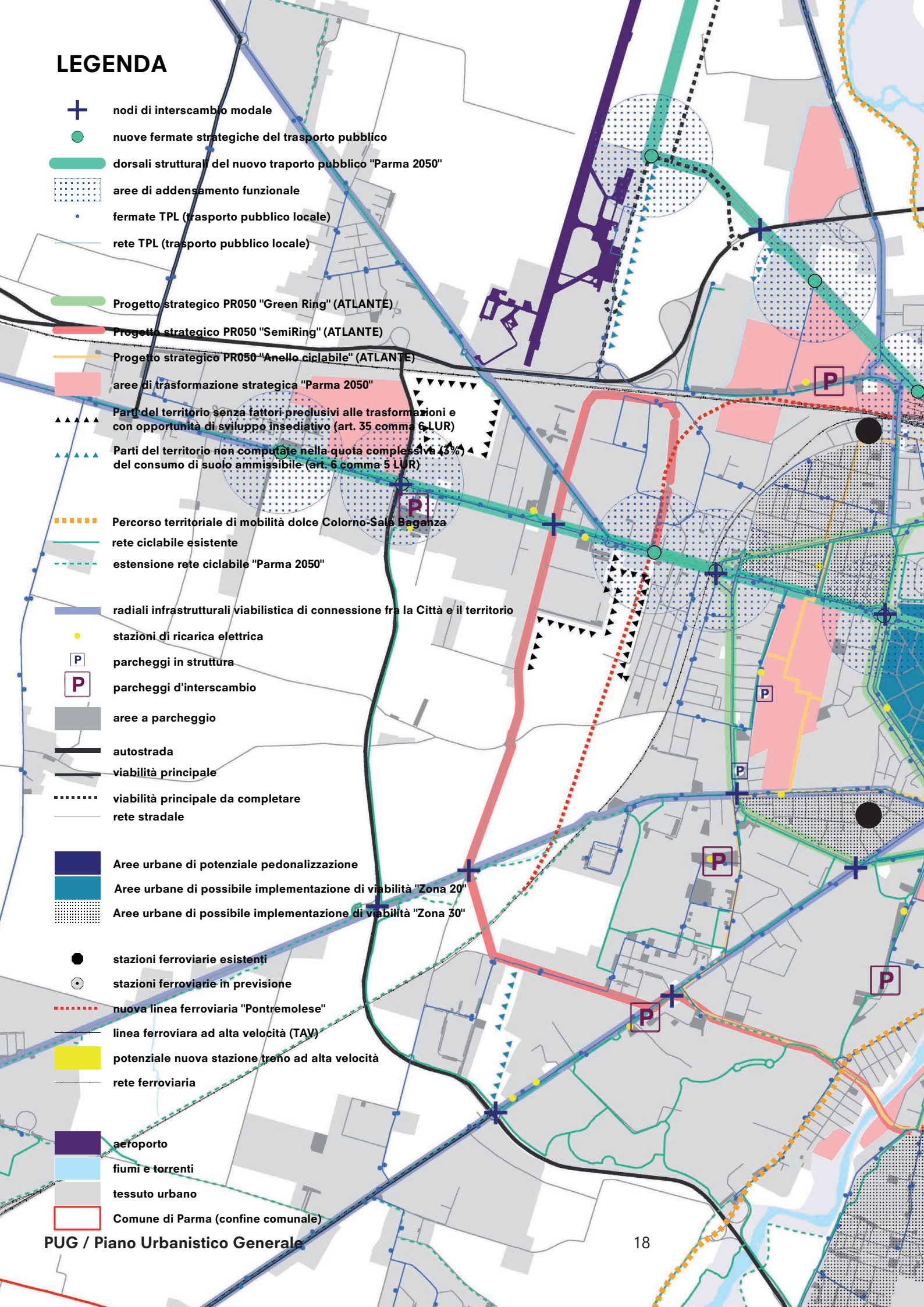
La qualità degli insediamenti incrementa la qualità di vita. È dunque fondamentale che la pianificazione promuova quartieri attrattivi, generatori di aggregazione sociale e di identità (quindi di benessere), poiché la qualità urbanistica e architettonica degli insediamenti e degli spazi liberi ha risvolti positivi dal punto di vista sociale, ambientale ed economico.

Al di là degli obblighi legali, creare insediamenti di qualità rappresenta un obiettivo condiviso sia dalle autorità pubbliche che dalla popolazione. Tuttavia una definizione e spiegazione univoca di cosa sia la qualità insediativa e di come la si può raggiungere non è possibile poiché molteplici sono i fattori che concorrono ad alimentarla.

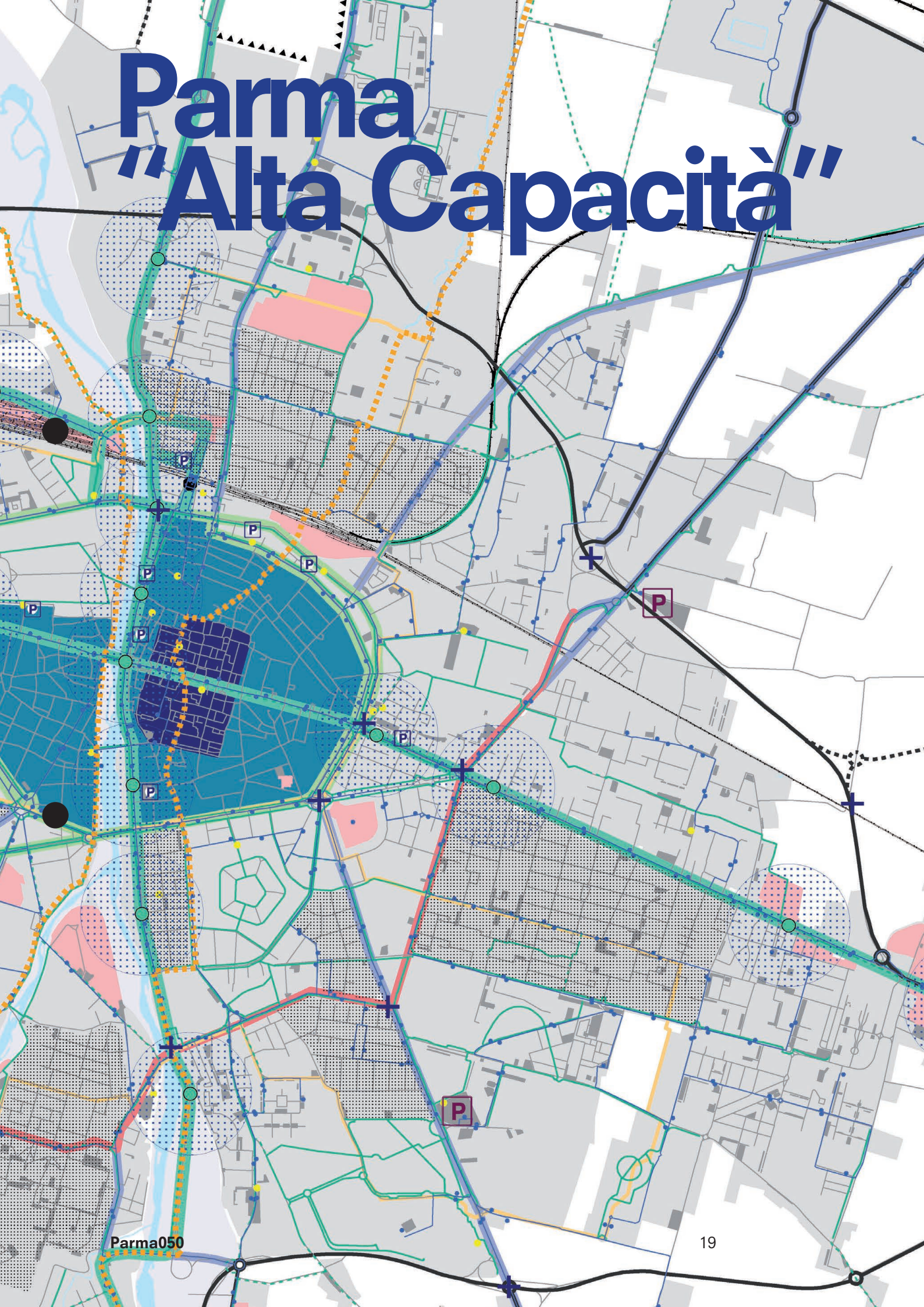
La qualità con cui gli insediamenti si sviluppano nel territorio e nel paesaggio si riflette nella qualità di vita di chi in questo territorio ci abita, ci lavora e ci trascorre il tempo libero.

Lo sviluppo aggregativo di funzioni, spazi e attività verso il quale va condotta l'evoluzione futura degli insediamenti significa maggiore densità costruttiva e umana (in termini di abitanti e posti di lavoro) nel tessuto edilizio esistente, in particolare in comparti ben "allacciati" al trasporto pubblico e ben equipaggiati in servizi e beni alla popolazione e all'economia. Tale concentrazione non può tuttavia prescindere dal rispetto del paesaggio naturale e antropico, nonchè da criteri di qualità urbanistica e architettonica.

La qualità insediativa può essere definita come una percezione di benessere e di gradevolezza nel percorrere a piedi, in bicicletta, in macchina o coi trasporti pubblici un comparto che può essere un quartiere, un paese, una città o il territorio allagato. Tale percezione è influenzata dalla somma e dall'interazione di diversi fattori che hanno un'incidenza sulla qualità di vita di tutti noi.


LEGENDA
nodi di interscambio modale
nuove fermate strategiche del trasporto pubblico
dorsali strutturali del nuovo traporto pubblico "Parma 2050"
aree di addensamento funzionale
fermate TPL (trasporto pubblico locale)
rete TPL (trasporto pubblico locale)
Progetto strategico PR050 "Green Ring" (ATLANTE)
Progetto strategico PR050 "SemiRing" (ATLANTE)
Progetto strategico PR050 "Anello ciclabile" (ATLANTE)
aree di trasformazione strategica "Parma 2050"
Parti del territorio senza fattori preclusivi alle trasformazioni e con opportunità di sviluppo insediativo (art. 35 comma 6 LUR)
Parti del territorio non computate nella quota complessiva (3%) del consumo di suolo ammissibile (art. 6 comma 5 LUR)
Percorso territoriale di mobilità dolce Colorno-Sala Baganza
rete ciclabile esistente
estensione rete ciclabile "Parma 2050"
radiali infrastrutturali viabilistica di connessione fra la Città e il territorio
stazioni di ricarica elettrica
parcheggi in struttura
parcheggi d'interscambio
aree a parcheggio
autostrada
viabilità principale
viabilità principale da completare
rete stradale
Aree urbane di potenziale pedonalizzazione
Aree urbane di possibile implementazione di viabilità "Zona 20"
Aree urbane di possibile implementazione di viabilità "Zona 30"
stazioni ferroviarie esistenti
stazioni ferroviarie in previsione
nuova linea ferroviaria "Pontremolese"
linea ferroviara ad alta velocità (TAV)
potenziale nuova stazione treno ad alta velocità
rete ferroviaria
aeroporto
fiumi e torrenti
tessuto urbano
Comune di Parma (confine comunale)

Parma "Alta Capacità"



3.1 Parma “Alta Capacità”

Strategie della mobilità sostenibile

SCENARIO #1
Parma “alta capacità”

Parma “alta capacità” rappresenta uno scenario e una strategia infrastrutturale su larga scala. La città di Parma allarga l’offerta e aggiorna la sua dotazione di infrastrutture: stazione alta velocità, potenziamento dell’aeroporto in relazione con la città e un sistema di alta qualità del trasporto locale. A questo si aggiungono le varie progettualità alcune già in corso di realizzazione quali TiBre autostradale, la Pedemontana, Cispadana, Emilia bis, sviluppo infrastrutture a sud verso Collecchio/Vicofertile, e altre opere.

Il rinnovo progressivo del parco macchine (nel 2035 lo stop alle auto nuove con motore a combustione interna) non solo per accedere nel centro storico punta soprattutto all’uso di autovetture elettriche con la conseguente predisposizione di infrastrutture green energy per la ricarica.

La costruzione della città pubblica con il completamento progressivo delle zone30 su tutta l’area del territorio comunale e le nuove opportunità suggeriscono le dimensioni di un progetto infrastrutturale di scala vasta, con interventi mirati di riorganizzazione e possibilmente conversione di segmenti (ora carrabili) in pedonali e ciclabili.

La predisposizione della cosiddetta “MINIMUN GRID” ovvero di un sistema di percorsi pedonali e ciclabili che si aggiungono alle esistenti attivando allo stesso tempo luoghi urbani ed extra urbani, rafforzano gli itinerari ciclabili strategici all’interno del TU e verso le frazioni.

Le reali dimensioni del “mobility network” assumeranno la scala territoriale. Il PUG definisce la strategia della mobilità come un sistema di traffico efficiente e inclusivo capace di incorporare gli aspetti positivi di ciascuna modalità, e allo stesso tempo mitigando gli effetti e impatti negativi di ogni modalità. Mitigando i conflitti e lo “stress” da veicoli a motore fossile ne beneficeranno gli utenti della strada più vulnerabili.

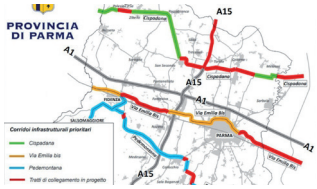
Aumenterà così la sostenibilità sociale, economica e ambientale del sistema di traffico nella sua totalità. Il PUG delinea una serie di principi che guideranno il futuro sviluppo della mobilità di Parma a partire da quelli individuati nel PUMS.

L’applicazione dei principi aiuterà il comune a creare un cambiamento tangibile nel sistema di trasporto della città, fornendo ai cittadini più opzioni di mobilità sostenibile.

L’immagine che ne deriva è quella di una città che si sviluppa intorno alle principali fermate delle linee e “arterie” della mobilità “sostenibile” su vari livelli. Altamente rappresentativa del sistema insediativo e appartenente a questo territorio, lo scenario “Parma alta capacità” vuole esplicitare la condizione e l’assetto infrastrutturale futuro. Infatti va ricordato quanto determinanti sono state nel passato le scelte e il ruolo che ha avuto l’apparato infrastrutturale per la crescita e la competitività di Parma.

Al progetto (potenziale) alta velocità si affianca un progetto di alta qualità del trasporto locale cittadino e verso i centri minori. L’aeroporto si potrà sviluppare in accordo alle prossimità, per diventare una porta di accesso privilegiata alla città e al tempo stesso predisporre l’infrastrutture capace di accogliere nuove necessità e nuovi mezzi aerei come i droni. La strategia proposta aumenta sensibilmente i sistemi di mobilità elettrica e allo stesso tempo ripensa l’accesso al centro storico (rimozione di aree a parcheggio a raso).

Entro il 2050, Parma avrà un sistema di trasporti forte ed equo che consentirà a tutti i cittadini di muoversi in città e nella regione in modo sicuro e sostenibile. Consentirà un efficiente flusso di traffico, fornendo al



Corridoi infrastrutturali prioritari Parma

Una notizia apparsa il 10 dicembre 2021 porta alla conoscenza gli esiti della quarta riunione del Cite, il (Comitato interministeriale per la Transizione ecologica), i ministri della Transizione ecologica Roberto Cingolani, delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili Enrico Giovannini e dello Sviluppo economico Giancarlo Giorgetti, sono state “definite le tempistiche di sostituzione dei veicoli con motore a combustione interna, decidendo, in linea con la maggior parte dei paesi avanzati, che l’eliminazione graduale (phase out) delle automobili nuove con motore a combustione interna dovrà avvenire entro il 2035, mentre per i furgoni e i veicoli da trasporto commerciale leggeri entro il 2040”. Lo rende noto il ministero della Transizione ecologica. Per quanto riguarda i costruttori di nicchia, misure specifiche potranno essere eventualmente valutate con la Commissione europea all’interno delle regole comunitarie.

La nota del Ministero sottolinea: “In tale percorso occorre mettere in campo

contempo un movimento più lento e facilità di scorrimento nei luoghi in cui la zona lo richiede.

Per questo, diverse modalità di trasporto sono la modalità prioritaria per diversi spostamenti:

- **Camminare e andare in bicicletta sono le scelte predefinite per i viaggi brevi sotto i cinque chilometri. Pedoni e i ciclisti vengono "celebrati" e protetti.**
- **Il trasporto pubblico è una soluzione veloce ed economica per viaggi più lunghi di più di cinque chilometri.**
- **L'auto è un lusso, non una necessità. È dominante sulle arterie importanti, ma è consentita come "ospite" in molte altre strade, dove la situazione richiede un traffico, ambiente calmo.**
- **Il trasporto pubblico ha la priorità sui movimenti di veicoli privati. La distribuzione nel centro città viene effettuata da piccoli veicoli elettrici (o non iquinanti) che si adattano alle infrastrutture della città "storica."**

Il Comune di Parma è oggetto di importanti progetti di potenziamento infrastrutturale, a seguito della previsione di realizzazione della nuova Emilia bis, la TiBre e delle opere ad essa connesse.

A tal proposito, a seguito dell'analisi del Quadro Conoscitivo, la Valsat nel quadro diagnostico ha infatti individuato le peculiarità di alcuni elementi che hanno portato alla definizione della strategia riguardo la mobilità sostenibile. In generale lo scenario "Alta capacità" definisce la strategia della mobilità sostenibile che viene supportata ed alimentata da un numero di Azioni che in forme diverse ne favoriscono l'attivazione. I progetti strategici individuati sono invece l'emanazione diretta delle azioni e quindi della strategia.

Il sistema delle azioni[2] individuato a corredo della strategia formano un elenco aperto e suscettibile di modifiche successive. Con il tempo infatti sarà necessario aggiornarne il numero e attualizzarne il contenuto a fronte di possibili cambiamenti o implementazioni dovute a nuove necessità e urgenze da considerare. Mentre il sistema di azioni può essere modificato il sistema degli scenari e quindi delle strategie non lo è, ammenochè non si cambino anche gli obiettivi. La relazione e le implicazioni tra le strategie e gli obiettivi individuati (rappresentati ed espressi dalla vision) infatti, costringono ad una attenta ri-lettura delle "connessioni" e relazioni, e quindi della loro capacità di innescare le trasformazioni necessarie per il raggiungimento degli obiettivi. Le azioni in questione vengono di seguito elencate e descritte.

La strategia della Mobilità sostenibile sta a indicare un modo di muoversi legato indissolubilmente al concetto di sostenibilità territoriale e orientato, quindi, verso la riduzione dei rischi di inquinamento e del potere inquinante, la salvaguardia della salute e dello spazio pubblico come bene comune, il risparmio energetico. Muoversi in modo sostenibile significa anche utilizzare tecnologie per strade e autostrade connesse (smart road) che garantiscano fluidità, efficienza e sicurezza negli spostamenti e allo stesso tempo comprende il concetto di mobilità integrata, ovvero, l'utente deve poter usufruire di vari mezzi di trasporto (servizi pubblici, in sharing, privati) senza soluzione di continuità, per completare il percorso quotidiano agevolmente e in modo conveniente. L'argomento non riguarda solo la parte centrale della città di Parma, ma l'insieme delle strutture e infrastrutture relative alla mobilità del territorio. Il Piano riconosce vari modi di muoversi in modo sostenibile, cioè evitando comportamenti inquinanti e limitando, o annullando del tutto, le emissioni di CO2, tra cui, alcuni dei principali: camminata a piedi (detta anche "mobilità dolce"), passeggiata a cavallo (detta anche "mobilità dolce"), utilizzo della bicicletta (standard, elettrica, a pedalata assistita ecc.), utilizzo di mezzi della micromobilità (monopattini elettrici, segway, hoverboard), trasporto pubblico, car sharing, car pooling.

tutte le soluzioni funzionali alla decarbonizzazione dei trasporti in una logica di neutralità tecnologica valorizzando, pertanto, non solo i veicoli elettrici ma anche le potenzialità dell'idrogeno, nonché riconoscendo - per la transizione - il ruolo imprescindibile dei biocarburanti, in cui l'Italia sta costruendo una filiera domestica all'avanguardia".

La Commissione Europea, con la pubblicazione nel 2019 dell' European Green Deal, ha proposto un sistema di indicazioni per attuare le misure necessarie a rendere l'Unione un'area ad impatto climatico zero (carbon neutral).

I trasporti, compresi i trasporti/spedizioni internazionali e l'aviazione, hanno prodotto nel 2019 il 32% delle emissioni ad effetto serra, valore che era del 24% solo all'inizio del secolo. Gli scenari proposti dal progetto **Decarbonising Transport in Europe** tengono conto oltre che del trasporto civile passeggeri anche di quello delle merci, arrivando a comprendere anche l'attività di trasporto urbano e non urbano delle aree vaste e ambiti metropolitani.

2. Mentre il sistema di azioni può essere modificato il sistema degli scenari e quindi delle strategie non lo è, ammenochè non si cambino anche gli obiettivi. La relazione e le implicazioni tra le strategie e gli obiettivi individuati (rappresentati ed espressi dalla vision) infatti, costringono ad una attenta ri-lettura delle connessioni, e quindi della loro capacità di innescare le trasformazioni necessarie appunto al raggiungimento degli obiettivi.

3. Obiettivo della mobilità sostenibile, secondo la definizione riportata nella strategia europea in materia di sviluppo sostenibile approvata nel 2006 dal Consiglio Europeo, è garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente.

Azione 3.1.1

Favorire la proliferazione di infrastrutture "smart mobility" con interscambio di modalità, a partire dai parcheggi pubblici.

La riorganizzazione delle infrastrutture per la mobilità, a favore della logica sostenibile, comporta un complessivo riassetto di qualificazione dei nodi di interscambio e del "mobility network" che consentono il movimento di persone e merci dentro la città o quello che è stato individuato come TU. I nodi e le intersezioni principali che consentono l'accesso e lo scambio tra sistemi infrastrutturali per la mobilità sono oggetto di una specifica attenzione per il ruolo funzionale che svolgono in una logica di intermodalità, per il ruolo simbolico che assumono nel contesto dei significati urbani e per le logiche di accessibilità al contesto urbano e territoriale di riferimento.

Le intersezioni tra il sistema delle radiali con quello delle tangenziali, le circonvalazioni, semi-ring (ST.PS 4.5.6) fino al green ring (ST.PS.4.5.3), progetti proposti dal PUG, definiscono degli ambiti privilegiati per l'organizzazione di aree attrezzate capaci di offrire una gamma di servizi e possibilità per non solo cambiare mezzo di trasporto ma trovare infrastrutture che consentano agli utenti urbani ed extra urbani di ottimizzare le modalità del proprio viaggio e transito, a favore delle logiche sostenibili. Gli "Smart Mobility Hub " quindi ricoprono il ruolo di nuove Porte d'ingresso alla città e si configurano come nuove infrastrutture non solo legata ai trasporti e alla mobilità ma dove altri programmi possono articolarsi e costituire veri e propri clusters o aggregazioni funzionali innovativi.

Azione 3.1.2

Aeroporto G. Verdi da sviluppare in rapporto al contesto e alla città

L'aeroporto G. Verdi è un'infrastruttura strategica[3] per la città. L'aeroporto infatti deve essere cosiderato come la porta di accesso alla città alla stregua degli "Smart Mobility Hub" distribuiti sul territorio. La vicinanza al centro storico lo rende un ambito dal grande potenziale ma ne va esplicitata la vocazione e l'ambizione. L'aeroporto è un polo a scala territoriale per sua natura e la capacità di funzionare come un cluster integrato di funzioni e portale strategico dell'accessibilità europea e internazionale al sistema economico emiliano.

Gli interventi di trasformazione o di qualificazione funzionale sono stabiliti dal Masterplan per lo sviluppo aeroportuale, nelle forme previste dalla legge (Codice della navigazione aerea, procedure per opere di interesse statale).

Il Piano supporta la qualità architettonica e funzionale degli edifici e degli spazi di pertinenza dell'infrastruttura, promuove il miglioramento dell'accessibilità, delle condizioni di qualità ambientale e di sicurezza dell'aeroporto e del suo intorno, incentiva la qualificazione degli spazi e delle funzioni ad esso adiacenti, ai sensi art. 41 della LR n. 24/2017, disciplina le modalità di attuazione degli interventi di rigenerazione ed eventuale ampliamento dei poli metropolitani integrati, con particolare riferimento alla necessità di prevedere la sottoscrizione dell'Accordo Territoriale.

3. Come infrastruttura della mobilità va considerato l'indebolimento che negli anni è passato da 288.190 passeggeri annui nel 2008 a 79.014 nel 2018.

Azione 3.1.3

Stazione AV come "Smart Mobility Hub" integrata al sistema Expo

La stazione Alta velocità insieme a aeroporto definiscono due poli integrati di rilevanza territoriale. Il Piano supporta lo sviluppo della nuova stazione, infatti, si riconosce l'importanza strategica rispetto al contesto in cui è stata pensata. Lo "Smart Mobility Hub" consentirebbe di cambiare

lo status di stazione "alta velocità" ad "alta capacità", ovvero, con la possibilità di ospitare programmi e funzioni capaci di definire un nuovo tipo di cluster infrastrutturale, unico per caratteristiche e relazioni con la superquadra, l'ambito di riferimento individuato dal Piano. La vicinanza non solo all'aeroporto ma anche all'expo, all'ingresso autostradale e con il centro storico, rende questa stazione un luogo del futuro.

Azione 3.1.4

Nuove linee strutturali TPL

Il Piano riconosce l'importante funzione strutturale e strutturante delle linee di trasporto pubblico locale nel promuovere valori di mobilità sostenibile, nonché l'importantanza di sviluppo dei nodi a favore di una urbanità multicentrica e aggregata.

Il PUG propone tre linee strutturali nord-sud (dalla SPIP al Campus), est ovest (dalla ex-salamini a S. Pancrazio, lungo la via Emilia) e diagonalmente dalla stazione ferroviaria in direzione nord-ovest alla stazione "Alta Velocità" passando all'aeroporto e alla zona EXPO). Lungo le tre linee alcune delle fermate possono consentire interventi di qualificazione edilizia trasformativa da realizzarsi considerando l'aggregazione funzionale e la densificazione tali da promuovere i valori della città centripeta.

Azione 3.1.5

Valorizzazione del sistema dei viali e delle radiali

Il Piano riconosce l'importanza della struttura viaria definita dal sistema dei viali (che saranno trasformati in un "green ring" - ST.PS.4.5.3) sul quale si innestano le radiali, vie storiche di collegamento con il territorio. Tra le vie storiche la via Emilia rappresenta un importante segmento da valorizzare attraverso una logica di rigenerazione dei fronti e degli spazi commerciali che potranno godere di benefici derivanti dalla riorganizzazione degli spazi stradali antistanti, convertiti in spazio pubblico, rafforzandone ulteriormente il carattere di città aperta e dinamica. Nella logica di riassetto complessivo degli assi viari principali, va considerata la possibilità di piantumazione di alberature o elementi vegetali con funzione di ombreggiamento e quindi raffressacamento, (mitigando in questo modo l'effetto causato dall'isola di calore) soprattutto per i fronti esposti a soleggiamento diretto potranno goderne beneficio. I segmenti dei fronti commerciali (rappresentati in ST.SC.3.2.2 Scenario #2, Parma città produttiva), diventano l'occasione per sviluppare progetti specifici di città pubblica ma anche di viabilità, legata alla sosta e al carico e scarico merci.

Azione 3.1.6

Migliorare la funzionalità del sistema di "scambio" tra strade di rango diverso congiuntamente ad incentivare e rafforzare l'utilizzo dei P+R (Park and Ride) come hub della mobilità.

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete capillare di "P+R" tali da poter agevolare l'entrata e l'uscita in città ma non solo. Infatti i "Park and Ride" (parcheggio e mobilità) da intendersi come infrastrutture integrate sviluppano la strategia di un nuovo trasporto nella città di Parma e nell'area vasta contribuendo in maniera importante al miglioramento della situazione del traffico. I "Park and Ride" apportano benefici al trasporto pubblico e alla mobilità individuale. Il tema parcheggi merita una particolare attenzione nel campo della gestione collaborativa dei flussi veicolari. Infatti l'automobile risponde alle necessità di spostamento dall'hinterland alla periferia,

Le società, infatti, stanno diventando sempre più strutturalmente dipendenti dai propri sistemi di trasporto e, contemporaneamente, in tutte le nazioni economicamente avanzate si è assistito, negli ultimi decenni, ad un notevole incremento della domanda di mobilità. Negli ultimi anni, le esigenze commerciali profondamente mutate, i bisogni e le abitudini di mobilità delle persone e delle merci hanno determinato un cambiamento radicale del modo di intendere il sistema dei trasporti e, di conseguenza, la visione e la strategia alle quali le politiche di settore devono ispirarsi.

mentre il trasporto pubblico e mezzi non inquinanti risolvono i problemi di mobilità tra la parte esterna della città e la parte centrale. Questo sistema di infrastruutture protegge il centro cittadino dal traffico eccessivo, riduce la richiesta di spazi per il parcheggio nel centro storico con un flusso calmierato ed aumenta la qualità della vita. Ciò è particolarmente importante in una città come Parma, dove gli edifici storici e gli spazi inedificati tra di essi fanno parte del carattere urbano. I parcheggi diventano quindi ambiti dove poter sviluppare dei progetti di suolo con la possibilità di intervenire con opere di desigillazione o deimpermeabilizzazione, inserimento di elementi vegetali ed alberature capaci di abbassare l'isola di calore e favorire l'assorbimento di CO2. Alcuni parcheggi possono ospitare anche delle coperture con pannelli fotovoltaici per la produzione di energie elettrica per la ricarica assistita delle autovetture elettriche.

Azione 3.1.7

Favorire la proliferazione di zone 30 e zone 20

Il Piano riconosce le aree definite nel PUMS con specifico riguardo alle zone 30 allargandone i confini e allo stesso tempo istituisce un primo ambito di "zona 20" nel centro storico come evidenziato dalla cartografia dei progetti strategici contenuti nell'Atlante (ST.SC.4.5.7). Le zone evidenziate costituiscono degli ambiti privilegiati (ma non unici) dove ripensare non solo la velocità dei mezzi di trasporto ma di sviluppare, ridefinendo le sezioni stradali, il progetto di città pubblica. Rivedere la classificazione funzionale della rete stradale, restituendo a strade dense di servizi e residenza la giusta funzione, riducendo la domanda di traffico e aumentando la vivibilità è una priorità del PUG. L'individuazione di Isole Ambientali (Zone 30) nei luoghi più critici della città, rafforzando gli interventi di moderazione della velocità con interventi di riorganizzazione della circolazione, ridisegno dello spazio pubblico e valorizzazione del paesaggio, facilitano il passaggio richiesto, e allo stesso tempo necessario, dando risposta alla potenziale domanda di mobilità attiva. Le città per molti anni si sono adeguate alle esigenze dell'automobile, cui è stata destinata una grande quantità di spazio pubblico, spesso a detrimento di altri tipi di mobilità socialmente più vantaggiosi.

4. ISPRA - L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale ha predisposto delle linee guida per la corretta collocazione di elementi vegetali lungo le strade e la riduzione della frammenzazione ecosistemica e la conseguente valorizzazione paesaggistica. (https://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/manuali-lineeguida/mlg76-1-2011.pdf)

Azione 3.1.8

Favorire opere di mitigazione ambientale per ridurre l'impatto di infrastrutture stradali molto frequentate, riabilitando gli spazi interclusi

Il Piano riconosce l'importanza degli spazi lungo le arterie maggiormente frequentate come ambiti dove predisporre alberature e in genrale opere di mitigazione ambientale che fungano da "barriera" sonora e allo stesso tempo aiutino ad abbattere gli inquinanti derivanti dai veicoli o da fonti inquinanti. Il PUG sollecita fortemente questo tipo di interventi non solo lungo le maggiori arterie come l'autostrada del Sole A1 ma anche lungo la tangenziale in tutta la sua estensione e in generale affianco strade molto frequentate. Lo sviluppo di tale apparato ambientale deve svilupparsi nel tempo e in corrispondenza della realizzazioni di nuovi segmenti di opere primarie individuate nella mappa "Alta capacità". Uno degli obiettivi principali che si perseguono con il progetto di un'opera infrastrutturale è costituito dalla possibilità di evitare o minimizzare gli impatti negativi e di valorizzare quelli positivi. A tal fine è necessaria una continua interazione tra analisi degli impatti ed esternalità dell'opera.

Le misure di mitigazione e di compensazione.

Le "misure di mitigazione" possono essere di vario tipo e definire differenti categorie di interventi: le vere e proprie opere di mitigazione, cioè quelle direttamente collegate agli impatti (ad esempio le barriere antirumore); le opere di "ottimizzazione" del progetto (fasce vegetate); le opere di compensazione, cioè gli interventi non strettamente collegati con l'opera, che vengono realizzati a titolo di "compensazione" ambientale (ad esempio la creazione di habitat umidi o di zone boscate o la bonifica e rivegetazione di siti "sfruttati", anche se non prodotti dal progetto in esame).

Il Comune richiede che la progettazione delle infrastrutture in generale contribuiscano in maniera significativa alla mitigazione dell'impatto ambientale e paesaggistico con adeguati sistemi sia per quanto riguarda la realizzazione di sistemi antirumore e altre opere di carattere architettonico sia per quanto riguarda opere di piantumazione di vegetazione e sistemazione paesaggistica.

Azione 3.1.9

Estendere e potenziare il sistema e la rete di TPL

Il PUG in conformità al PUMS riconosce l'importante funzione strutturale delle linee di trasporto pubblico locale capaci di promuovere valori di mobilità sostenibile con importanti ricadute in termini di sicurezza, qualità ambientale e allegerimento del traffico veicolare. L'alta efficienza dei mezzi ha importanti ricadute sulla scelta del mezzo da utilizzare. Per questo il comune promuove servizi di trasporto capillari, efficienti e non inquinanti, con la possibilità di estendere la rete di corsie preferenziali dedicate ai bus e mezzi di trasporto pubblico. Questo garantisce tempi di percorrenza minori e più convenienza nella scelta del mezzo pubblico rispetto a quello privato.

Al tradizionale modello di mobilità che considera il trasporto di persone e merci come un insieme di spostamenti "monomodali", il trasporto su strada sta lasciando sempre più spazio a quello intermodale. Ne deriva che un singolo viaggio è costituito da un insieme concatenato di trasferimenti.

Azione 3.1.10

Estendere, implementare e gerarchizzare la rete ciclabile urbana e territoriale, e promuovere lo sviluppo di vie alternative in ambito rurale

Il cambio modale rispetto agli spostamenti in ambito urbano tramite l'utilizzo di mezzi motorizzati privati verso la modalità ciclistica è uno dei principali obiettivi della pianificazione comunale della mobilità (PUMS) che il PUG recepisce e implementa in alcune parti specifiche sia alivello urbano che extra urbano. La riconfigurazione e l'estensione della rete di percorsi e itinerari ciclabili è necessaria per rendere sempre di più la bicicletta un mezzo di mobilità quotidiano, garantendo ai ciclisti sicurezza e dignità, dando spazio a una nuova cultura della ciclabilità urbana.

Il PUG ha individuato, nuovi segmenti coerentemente con il PSC e il PUMS, una Rete Ciclabile Strategica, composta da vari percorsi, alcuni dei quali strutturali, 3 percorsi anulari, 2 percorsi verdi (greenway) e 1 percorso regionale: l'Eurovelo 7, denominato "La ciclovia del sole". Gli standard tecnici e prestazionali e i criteri per la progettazione della rete sono contenuti nelle Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità (L. r. n. 10/2017) in coordinamento con il Progetto Life integrato Prepair.

Per quanto concerne gli itinerari ciclabili è indicata anche la realizzazione di un nuovo sistema di segnaletica e di indirizzamento. Il Comune realizza e promuove servizi di supporto alla mobilità ciclistica e al suo consolidamento nel tempo (bike sharing, sosta e ricovero, politiche di enforcement, e-bike,

Il trasporto va ripensato come un sistema integrato e dinamico, nel quale l'informazione, la gestione ed il controllo operano contemporaneamente per ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture e l'organizzazione della mobilità. In questo contesto, rientrano gli "Intelligent Transport Systems" - ITS, introdotti dalla Direttiva 2010/40/UE, che contiene gli standard e le specifiche per gli ITS, comuni in tutto il territorio dell'Unione Europea. Affinché gli ITS svolgano un ruolo determinante per un uso più efficiente delle infrastrutture, dei veicoli e delle piattaforme logistiche devono subire un processo di digital trasformation e dotarsi di tecnologie in grado di supportare i processi di scambio delle informazioni, tra i diversi attori dei sistemi di trasporto.

logistica urbana sostenibile, la bici per la mobilità sociale, servizi per il cicloturismo e la bicicletta sportiva, informazioni per la comunità dei ciclisti); promuove azioni di comunicazione per mettere in luce le potenzialità positive derivanti dall'uso della bicicletta (la "bikenomics", la bicicletta come strumento di prevenzione e cura), per favorire la crescita dell'uso della bicicletta attraverso azioni sinergiche con la scuola e per agire sulla sicurezza urbana. Nell'approvazione dei progetti di ciclovie e di progetti che riguardano le piattaforme stradali interessate alle ciclovie, il Comune cura la coerenza dei progetti in relazione alle scelte di carattere generale compiute con il PUMS. Lo sviluppo delle ippovie e degli itinerari percorribili a cavallo, allarga l'offerta di mobilità e congiuntamente promuove forme di turismo che raggiungono e attraversano luoghi naturali come parchi, riserve, boschi, supera colline e valli, costeggia torrenti e fiumi, e raggiunge luoghi culturali come aree archeologiche, costruzioni e dimore storiche, borghi. Consente la pratica dell'equiturismo (turismo a cavallo), ma le ippovie possono essere utilizzate anche per la percorrenza a piedi (trekking) o in mountain bike (cicloturismo). Lungo il percorso vanno previsti stazioni di sosta attrezzate.

Azione 3.1.11

"Favorire la ridefinizione dello spazio carrabile a favore della ciclo-pedonalità e congiuntamente aumentarne la sicurezza e l'accessibilità"

Le proposte di trasformazioni urbanistiche che coinvolgono direttamente la rete ciclabile strategica devono contribuire alla sua realizzazione per tratti funzionalmente significativi; in ogni caso, se e dove necessario, i progetti devono prevedere un'integrazione della rete principale con reti secondarie di supporto in relazione al tessuto viario di nuova realizzazione. Il disegno urbano delle proposte di Accordo operativo o Piano attuativo di iniziativa pubblica deve essere redatto in coerenza con la normativa vigente per la progettazione della ciclabilità.

Azione 3.1.12

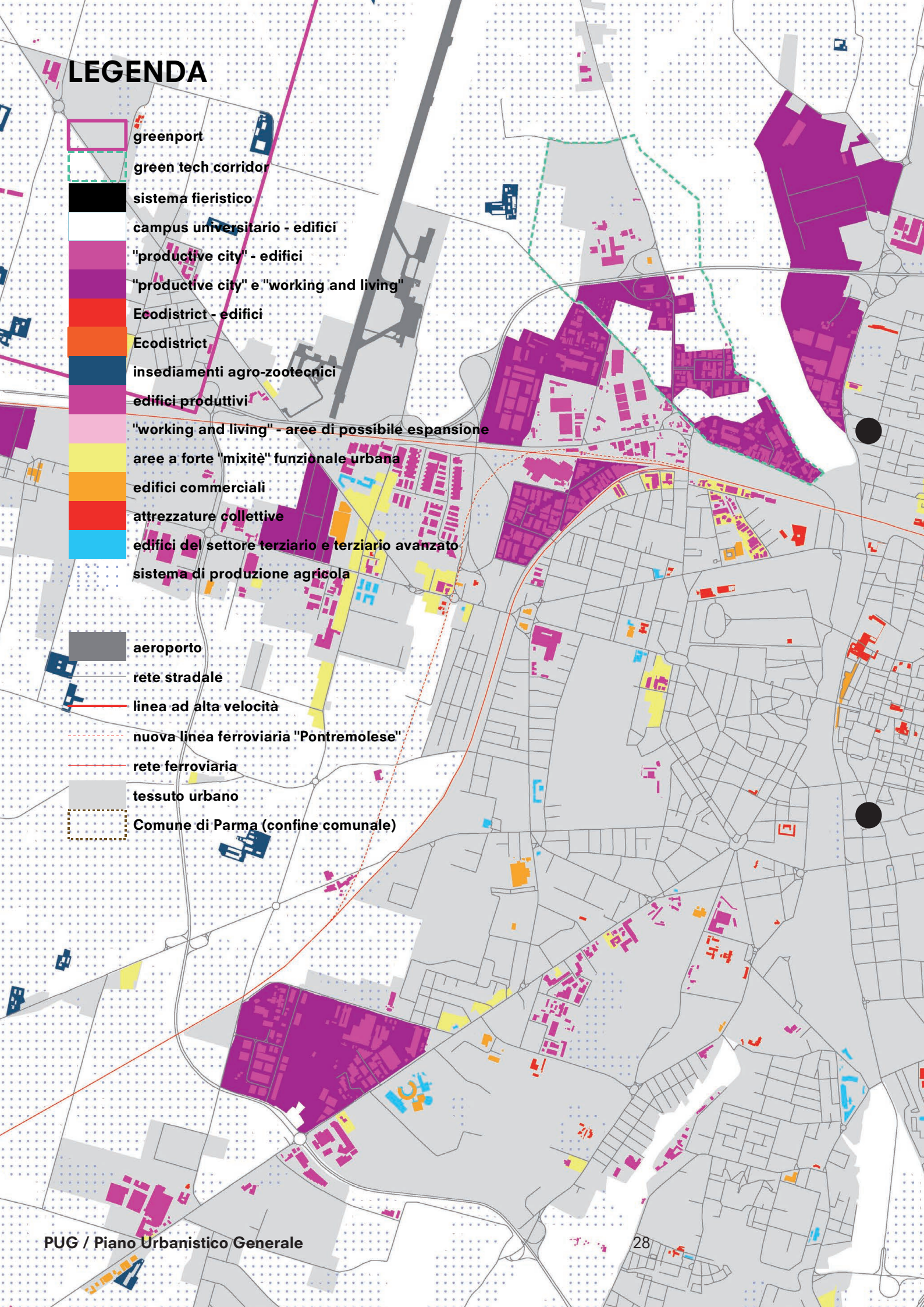
Incentivare il trasporto pubblico e privato elettrico

Il piano favorisce lo spostarsi in bicicletta o in monopattino (e, se possibile, a piedi), preferire l'auto ibrida o elettrica a quella a benzina. Incentiva l'utilizzo del trasporto pubblico in tutte le sue forme, e supporta il ricorso alla condivisione di veicoli (bici, scooter, autovetture) ma anche poter usare in modo integrato vari mezzi per il percorso quotidiano in un percorso fluido, conveniente e senza ostacoli. Questi sono indicativi di comportamenti che caratterizzano la mobilità sostenibile nelle città, un concetto di cui il Comune di Parma ha sviluppato nel PUMS e che il PUG implementa attraverso alcune indicazioni e linee guida.

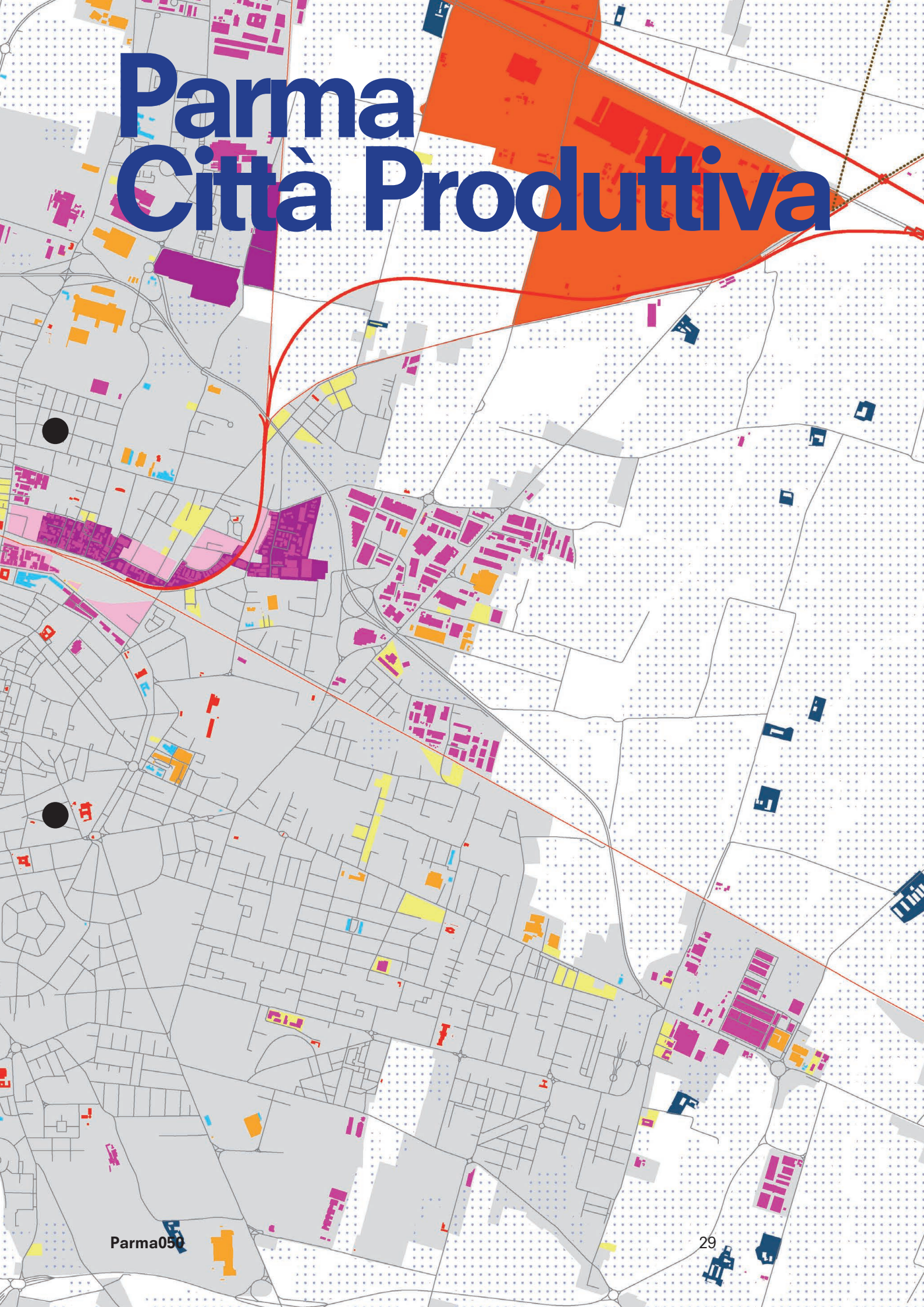
Azione 3.1.13

Promuovere l'alta qualità del TPL e sviluppare linee di collegamento strutturali a livello territoriale

Il PUG promuove e migliora la funzionalità del sistema e l'accessibilità alla città. Il progetto di potenziamento infrastrutturale di collegamento con il territorio contribuisce alla mitigazione degli impatti ambientali e paesaggistici e all'integrazione delle parti di territorio urbanizzato e di edificato sparso e distribuito intorno la grande parte urbanizzata. Il trasporto pubblico dovrà essere in grado di rispondere adeguatamente rispetto ai temi del comfort, e dei servizi complementari necessari a qualsiasi tipo di utente.


LEGENDA
greenport
green tech corridor
sistema fieristico
campus universitario - edifici
"productive city" - edifici
"productive city" e "working and living"
Ecodistrict - edifici
Ecodistrict
insediamenti agro-zootecnici
edifici produttivi
"working and living" - aree di possibile espansione
aree a forte "mixitè" funzionale urbana
edifici commerciali
attrezzature collettive
edifici del settore terziario e terziario avanzato
sistema di produzione agricola
aeroporto
rete stradale
linea ad alta velocità
nuova linea ferroviaria "Pontremolese"
rete ferroviaria
tessuto urbano
Comune di Parma (confine comunale)

Parma Città Produttiva



Parma "Productive city"

Strategie dell'attrattività e mixitè

L'attrattività di Parma, la sua capacità di competere ai livelli alti dei processi di sviluppo, sarà sempre più dipendente dalla combinazione tra propensione all'innovazione e attitudine inclusiva. Nella Parma del 2050, la promozione di forme di sviluppo sostenibile, finalizzate alla rigenerazione del tessuto produttivo in forme rinnovate, soprattutto in ambito urbano, sarà aiutata da una sostanziale flessibilità nei cambi di destinazione d'uso tra le attività economiche e dal riconoscimento dell'innovazione come servizio. Attraverso questa via si favorirà inoltre la nascita di spazi per l'economia circolare, con lo scopo primario di offrire opportunità alle economia emergenti e per le future generazioni.

Nella città e nel territorio parmense sono presenti molti spazi, con vaste aree e infrastrutture rilevanti, dove possono essere avviate trasformazioni articolate a favore di nuove forme di sviluppo urbano, per far fronte a nuove aspettative sociali ed economiche (più ambiente, più scambi, più prossimità, più condivisione), per una maggiore efficienza. La "città produttiva" vuole essere un "territorio" sperimentale dove organizzare forme aggregate e condivise tra funzioni diversificate e compatibili. Le condizioni produttive e altri tipi di attività e funzioni associabili (commerciali, artigianali, produttive, logistica, negozi) dovranno venire sviluppate all'interno di un ambiente capace di adattarsi al cambiare delle necessità, ma allo stesso tempo veicolare i valori di sostenibilità in un processo virtuoso.

Distretti territoriali produttivi che restituiscano una vera e giusta collocazione alle attività produttive in ambito urbano, dove la città abitata e la città produttiva disegnano nuove alleanze spaziali unendosi in ambiziosi progetti locali, basati su distanze brevi e circolari da cui trarre vantaggio.

Distretti urbani produttivi che consentono l'emergere di un'architettura nuova non solo dal punto di vista tipologico, ma contribuendo a definire un spazio sociale e funzionale come una condizione necessaria per vivere insieme.

Le urbanità produttive creano le condizioni per nuove "prossimità" tra lavoratori e residenti, tra conoscenza e produzione, tra spazio pubblico e spazio privato puntando fortemente su forme di co-produzione favorendo la trasformazione degli ambiti mono settoriali. La città produttiva è uno spazio della mixitè, lo spazio delle differenze, uno spazio dove ogni parte è massimizzata, e dove la somma delle differenze crea l'attrattiva.

Affinchè la "productive city" possa svilupparsi, l'immagine di Parma come città "porosa" e permeabile, deve dare nuovo ruolo e valore agli spazi produttivi in vicinanza e contiguità alle parti abitate. Essi assumeranno un ruolo strategico per lo sviluppo di nuove attività da collegare ai processi produttivi e di aumentare e differenziare l'offerta e la capacità attrattiva.

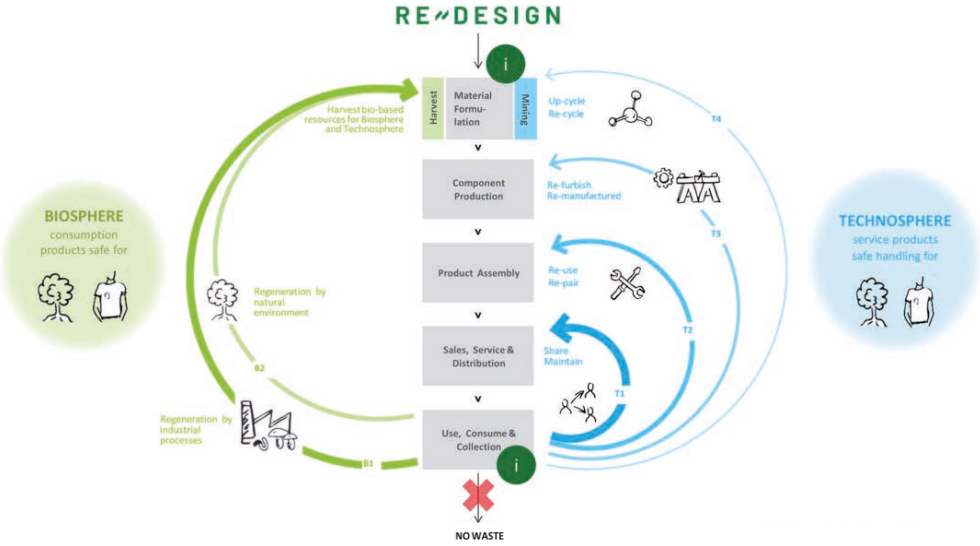
Lo scenario recepisce il programma regionale Emilia-RomagnaFESR 2021-2027 e ripensa al tempo stesso la geografia della produzione all'interno della città a partire dal centro storico che viene considerato come il "Distretto Centrale" di Parma, una geografia urbana capace di incorporare in un'unica entità Parma centro e l'oltretorrente. Il Piano PR050 pensa il CS come una parte di città capace di assumere le caratteristiche di epicentro urbano dinamico, capace di andare oltre la visione limitante di "distretto culturale". Il carattere dinamico viene dato dalle possibilità di flessibilità d'uso dei piani terra in aree pedonali e l'uso temporaneo di aree e spazi chiusi anche

all'aperto.

A fronte del peso del passato che rende queste parti della città un sistema statico il carattere "produttivo" del tessuto potrà essere governato da pochi principi senza, per esempio, ricorrere a prescrizioni dettagliate o funzioni predeterminate, limitando il controllo alla prestazione urbana dei vari elementi e funzioni.

Il mantenimento delle attività produttive (di piccola media dimesione non inquinanti) all'interno della città consente di costituire una parte importante delle strategie con riguardo soprattutto alla "vitalità" economica della città e di aumentarne la diversità. Le politiche produttive interne alla città rimangono ancora un processo da scoprire, ma dovrebbero essere aperte a nuove soluzioni, esperimenti e apprendimenti: un processo in cui l'amministrazione e le imprese dovrebbero impegnarsi in un dialogo intenso e aperto.

La produzione appartiene alla città. Il piano PR050 pensa alla città postindustriale anche al di là dei servizi e dell'economia della conoscenza, mmaginando la città come qualcosa di più di un semplice luogo del consumo. La "Productive City" produce mixitè come elemento capace di incoraggiare e celebrare la presenza dell'economia produttiva.



2. Lo schema a lato mostra come i cicli produttivi possano essere in grado di rigenerarsi senza produrre esternalità e soprattutto senza produrre rifiuti. Questo esemplifica quanto oggi viene richiesto a molte aziende operanti in diversi settori, ovvero quello di ripensare il ciclo produttivo e di riutilizzare gli scarti come parte del processo.

Azione 3.2.1

Favorire processi di mixitè con articolazione funzionale e sperimentazione di nuove forme aggregative di "working & living"

La riorganizzazione delle aree dedicate alla produzione nelle immediate vicinanze di aree urbane o di promiscuità urbana, possono determinare un tessuto con caratteristiche innovative all'interno del TU in una logica di dipendenza sostenibile tra lavoro e residenzialità, comportando un complessivo riassetto di qualificazione delle aree promuovendo al contempo attività produttive non iquinanti dentro la città. I tessuti evidenziati nella elaborazione ST.SC.3.2.1 e ST.SC.3.2.2 consentono l'accesso e l'interscambio tra sistemi produttivi di piccole dimensioni che svolgono un ruolo funzionale strategico per l'attravità di SME (Small Medium Enterprises - Piccole Medie Imprese) e start up, in una logica di flessibilità d'uso, di allargamento dell'offerta e capaci di attivare processi rigenerativi di suoli fortemente antropizzati contribuendo alla produzione di nuovi significati urbani e al contempo definendo logiche di accessibilità al contesto urbano e territoriale di riferimento. Il Piano evidenzia le aree produttive urbane e favorisce la loro trasformazione in nuove forme di "quartiere urbano produttivo" ove sia possibile vivere e lavorare e dove sia possibile affiancare ad una serie di spazi di lavoro – capannoni industriali, officine artigiane, uffici, spazi di lavoro condivisi, laboratori e studi - edifici residenziali con tipologie, densità e dimensioni differenziate, co-housing con anche commerciale al piano terra o ad uso misto. Lo stesso vale per le dotazioni come piazze, spazi verdi, prati e campi da gioco e per il tempo libero.

Gli ambiti di riferimento saranno incentivati allo sviluppo di economie virtuose e circolari riconducibili al C2C (Cradle to Cradle), e alle forme produttive cosidette "innovative".

Azione 3.2.2

Favorire rigenerazione, riuso e ri-funzionalizzazione di edifici obsoleti

Il Piano privilegia il riutilizzo degli edifici dismessi e la trasformazione edilizia e urbanistica dei tessuti produttivi in ambito urbano esistenti al fine di migliorare la resilienza della città limitando il consumo di risorse non rinnovabili e con l'obiettivo di bonificare e risanare i suoli urbani. Il Piano opera una differenziazione tra le parti produttive in ambito urbano, finalizzata a determinarne il diverso grado di trasformazione e di rigenerazione promuovendo anche interventi di addensamento e sostituzione urbana. Questi ambiti sono le parti dove i margini per operazioni di addensamento e sostituzione sono maggiori in quanto non vi si riscontrano caratteri storici da tutelare. Vanno ricercati allo stesso tempo nuovi rapporti tra edifici non solo produttivi e dotazioni complessive tali da rendere più favorevole l'insediamento di altre funzioni connesse alla produzione "leggera" e non inquinante.

Azione 3.2.3

Favorire la piccola produzione in aree urbane

Il piano favorisce il proliferare di piccole attività produttive non inquinanti in ambito urbano. Le industrie creative, startup, produzioni immateriali, attività artigianali di piccole dimensioni vengono incentivate perchè capaci di generare relazioni di prossimità e dare servizio ai cittadini appartenenti a differenti fasce d'età.

Azione 3.2.4

Sostenere i processi di sviluppo industriale, economia circolare attraverso lo sviluppo di cicli virtuosi

Il Piano riconosce l'importante funzione strutturale dei processi di sviluppo "circolare" necessari per il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Allo stesso tempo il piano tutela e valorizza il capitale naturale e la fertilità dei suoli, Parma deve puntare sullo sviluppo di una bioeconomia rigenerativa – parte importante di un'economia circolare – che assicuri prioritariamente la sicurezza alimentare e l'agricoltura di qualità e che alimenti anche le filiere innovative, integrate nei territori, dei biomateriali, nonché la restituzione di sostanza organica ai suoli e la produzione di energie rinnovabili, con coltivazioni in aree marginali, con prelievi sostenibili di biomassa forestale e con l'utilizzo di scarti e rifiuti organici. L'insediamento di nuovi impianti industriali, anche mediante la riutilizzazione di impianti esistenti dismessi è subordinato al conseguimento di una buona qualità ambientale del contesto direttamente impattato. Nel caso di SPIP saranno necessari requisiti prestazionali energetici e di compensazione qualora vi fossero necessità specifiche.

Azione 3.2.5

Favorire l'insediamento di aziende innovative e promuovere "centri" dell'innovazione contestualmente al miglioramento delle infrastrutture (anche digitali) attraverso interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia

Il Piano riconosce l'importanza delle infrastrutture sopra e sotto terra. Il sistema infrastrutturale deve essere in grado di funzionare al variare delle necessità ed essere integrato con le reti tecnologiche garantendo un servizio capillare e capace di rispondere alla richiesta di nuovi servizi ai cittadini. Le trasformazioni in AO dovranno efficientare e implementare il sistema infrastrutturale esistente contribuendo alla costruzione della "città intelligente". Favorire la rigenerazione industriale nei tessuti produttivi esistenti attraverso l'insediamento di nuove attività produttive, che ricorrano a multifunzionalità nell'uso, e favorire una coesistenza armonica delle attività produttive con altre funzioni urbane di servizio ai cittadini (centri sportivi, ricreativi o altro), compatibili con quelle produttive e capaci di qualificare i luoghi di produzione, elevando nel contempo gli standard di servizio per gli utenti. Lo stesso vale per l'area (il fuso) tra la via Emilia e la ferrovia a ovest fino al comune di Fontevivo. Gli spazi polifunzionali per il lavoro possono vedere la compresenza della produzione di beni e servizi, nonché le abitazioni connesse agli spazi suddetti, ove ciò sia consentito dai caratteri del contesto.

Azione 3.2.6

Favorire l'isediamento diffuso di attività economiche potenziando le aggregazioni funzionali innovative

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete capillare di attività economiche di prossimità e diffuse sul territorio comunale in modo da rendere "indipendenti" parti del sistema urbanizzato e quindi in grado di promuovere spostamenti limitati e garantire maggiore accessibilità ai cittadini. Allo stesso tempo si favoriscono forme di lavoro aggregate ovvero capaci di sviluppare cluster di attività funzionali.

Azione 3.2.7

Implementazione delle funzioni insediate contribuendo al loro rafforzamento, promuovendo interventi di mitigazione e desigillazione

Il Piano riconosce l'importanza di riconcettualizzare le attività insediate con interventi di mitigazione con piantumazione di vegetazione e sistemazione paesistica ove possibile. Questi interventi favoriscono la costruzione di una nuova infrastruttura che possa contruibuire attivamente al miglioramente delle "performance" generali e quindi della qualità degli ambienti in ambito urbano. Gli interventi di miglioramento definiscono quindi elementi di piccola dimensione ma in grado di favorire la proliferazione di spazi verdi pubblici permeabili in connessione alle attività insediate e di aumentare la relazione con le infrastrutture verdi di scala superiore.

Azione 3.2.8

Favorire mix funzionali e tipologici in prossimità dei tessuti residenziali

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare le imprese che svolgono attività economica nel territorio urbano e a ridosso di questo. Esse potranno realizzare interventi di qualificazione e ampliamento degli edifici nei quali svolgono le attività con procedure semplificate che comprendono la valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale dell'insediamento in rapporto al contesto. Per favorire percorsi di simbiosi industriale con il sistema produttivo locale o con attrazione di nuovi investimenti e forme di economie circolari, l'insediamento di nuove imprese legate dal punto di vista della produzione ad attività esistenti è sempre consentito in prossimità di queste ultime.

Azione 3.2.9

Favorie una logistica urbana sostenibile

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete della distribuzione urbana delle merci. Essa infatti incide sulla qualità e la vivibilità della città e può essere causa di disagio nell'attraversamento specialmente durante alcune fasce orarie. Una distribuzione sostenibile delle merci risulta indispensabile. Il PUG favorisce l'introduzione di schemi distributivi innovativi e servizi specializzati per facilitare il movimento delle merci all'interno del TU senza che questo impatti negativamento sul movimento dei cittadini. Il commercio "on-line" ha cambiato sensibilmente il comportamento dei consumatori con riduzioni di spostamenti e traffico carrabile oltre a migliorare l'accessibilità per gli abitanti alle merci. A tal fine si riconosce la necessità di avere spazi dedicati, diffusi nella città, facilmente raggiungibili per agevolare e meglio organizzare la consegna e il ritiro delle merci da parte di operatori ed utenti.

Azione 3.2.10

Favorire e sperimentare nuove forme di riuso temporaneo e gestione delle attivià produttive e commerciali

Il Piano riconosce l'importanza dell'utilizzo anche temporaneo di edifici e spazi ad uso produttivi (di piccola taglia) e commerciali soprattutto in ambito urbano, ma estendibile anche in ambito extraurbano.

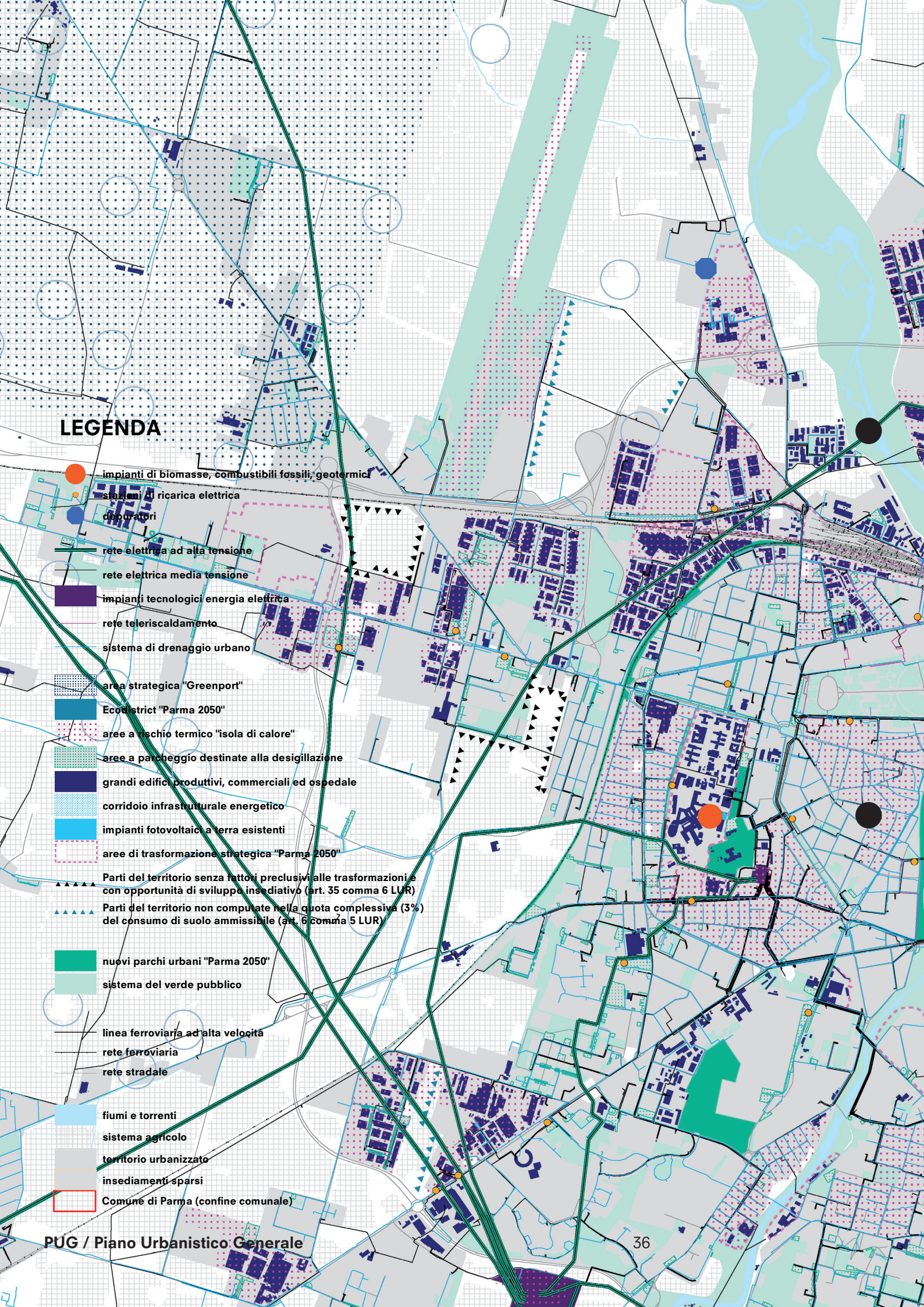
La multifunzionalità nell'uso, favorisce una coesistenza tra attività diverse. Questo permette l'insediamento temporaneo di attività in edifici sfitti o vuoti, come ulteriore possibilità (viste le incertezze dei mercati ed altre esternalità) con altre funzioni urbane di servizio ai cittadini, compatibili con quelle produttive e commerciali, capaci di qualificare i luoghi di produzione,

elevando nel contempo gli standard di servizio per gli utenti.

Azione 3.2.11

Favorire flessibilità burocratiche per sviluppo di dispositivi a favore dell'ambiente e all'efficientamento degli edifici produttivi e commerciali.

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare le imprese che svolgono attività economica nel territorio urbano e a ridosso di questo. Esse potranno realizzare interventi di qualificazione e ampliamento degli edifici nei quali svolgono le attività con procedure semplificate che comprendono la valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale dell'insediamento in rapporto al contesto. Per favorire percorsi di simbiosi industriale con il sistema produttivo locale o con attrazione di nuovi investimenti e forme di economie circolari, l'insediamento di nuove imprese legate dal punto di vista della produzione ad attività esistenti è sempre consentito in prossimità di queste ultime.


LEGENDA
impianti di biomasse, combustibili fossili, geotermici
stazioni di ricarica elettrica
depuratori
rete elettrica ad alta tensione
rete elettrica media tensione
impianti tecnologici energia elettrica
rete teleriscaldamento
sistema di drenaggio urbano
area strategica "Greenport"
Ecodistrict "Parma 2050"
aree a rischio termico "isola di calore"
aree a parcheggio destinate alla desigillazione
grandi edifici produttivi, commerciali ed ospedale
corridoio infrastrutturale energetico
impianti fotovoltaici a terra esistenti
aree di trasformazione strategica "Parma 2050"
Parti del territorio senza fattori preclusivi alle trasformazioni e con opportunità di sviluppo insediativo (art. 35 comma 6 LUR)
Parti del territorio non computate nella quota complessiva (3%) del consumo di suolo ammissibile (art. 6 comma 5 LUR)
nuovi parchi urbani "Parma 2050"
sistema del verde pubblico
linea ferroviaria ad alta velocità
rete ferroviaria
rete stradale
fiumi e torrenti
sistema agricolo
territorio urbanizzato
insediamenti sparsi
Comune di Parma (confine comunale)

Parma
Eco-City

Parma “Eco-città”

Strategie della resilienza ambientale economica e sociale

1. Per contrastare la crisi energetica, la Commissione Ue ha presentato la strategia REPowerEU, le cui misure si basano sul risparmio energetico, sulla diversificazione nell’approvvigionamento e sull’accelerazione della transizione verde. Gli investimenti previsti ammonterebbero a circa 210 miliardi di euro. All’interno del piano RePowerEU la Commissione europea ha inserito la proposta di rendere obbligatori i pannelli fotovoltaici per tutti gli edifici pubblici e commerciali dal 2026 in poi, superata una specifica metratura. I pannelli diventeranno successivamente obbligatori per tutti gli edifici residenziali dal 2030. Fonti rinnovabili La misura si inserirebbe all’interno dei progetti di estensione della quota di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili, il cui obiettivo verrebbe portato dal 40 al 45% entro il 2030 (oggi la quota è del 22%). Per agevolare l’installazione di impianti eolici e fotovoltaico, la Commissione Europea in accordo con gli Stati membri definiranno specifiche aree geografiche dove installare. idrogeno Non solo fotovoltaico e pannelli solari, il piano punta anche ad un aumento della produzione di idrogeno rinnovabile nell’Unione Europea. Nel nuovo piano REPowerEU, infatti, si è deciso di raddoppiare l’obiettivo per il 2030 e di produrre ogni anno 10 milioni di tonnellate di idrogeno rinnovabile nell’Unione europea

Lo scenario “Parma ecocittà” risponde alle richieste della società contemporanea legate ai temi della qualità e della valorizzazione ambientale. All’interno della “transizione ecologica” riveste un ruolo fondamentale. Infatti, lo scenario è una “figura” rappresentativa per Parma, che prende corpo a partire dalla definizione dell’area SPIP come “Eco-District”. Al contempo, lo scenario, riconsidera l’importanza della rete idrografica e riconosce il Naviglio come elemento strutturante il territorio. Lo scenario inoltre, considera Parma come produttore di energia rinnovabile unitamente a strategie per la riduzione dell’effetto isola di calore e capace di assicurare prioritariamente la sicurezza alimentare e l’agricoltura di qualità. Questo sarà in grado di favorire e alimentare anche le filiere innovative, integrarle nei territori, per esempio dei biomateriali, nonché la restituzione di sostanza organica ai suoli e la produzione di energie rinnovabili, con coltivazioni in aree marginali, con prelievi sostenibili di biomassa forestale e con l’utilizzo di scarti e rifiuti organici. Parma come le altre città deve ripensare il proprio modo di produrre e distribuire. Lo scenario sviluppa strategie per trasformare Parma in un produttore di energia rinnovabile (solare, biogas, biomasse e idrogeno) in modo da poter soddisfare progressivamente la domanda di energia “pulita”, in tutto il comune o estendersi addirittura oltre e diventare potenzialmente un esportatore di energia. Il piano considera prioritario il ruolo e l’impatto del consumo di risorse naturali come il suolo e le acque. Allo stesso tempo la produzione e la gestione dei rifiuti, devono diventare protagonisti della transizione verso un’economia circolare. Il piano favorisce il rilancio della qualità, con programmi integrati di rigenerazione nelle aree con grandi superfici di copertura, secondo il modello europeo delle “green city”. Tale rigenerazione deve puntare ad assicurare il soddisfacimento dei diversi fabbisogni e un’elevata funzionalità ecologica del sistema produttivo e urbano con il risanamento, la riqualificazione, il riutilizzo di aree dismesse o degradate e del patrimonio edilizio non più utilizzato.

La strategia punta alla relizzazione di sistema ecologicamente attivo ma anche ricreativo, a partire da un sistema biotico, capace di costruire, qualificare e strutturare, ambienti in grado di generare e veicolare i valori di biodiversità.

Per fare questo Parma riorganizza i cicli metabolici a partire da una rinnovata cultura dello scarto e di essere capace di valorizzare e considerare il ciclo dei rifiuti come risorsa.

Lo scenario Eco-città favorisce l’implementazione dei diversi usi del suolo e l’aumento delle presenze vegetazionali su di essi: foreste e boschi, aree con arbusti e cespugli, aree incolte, aree coltivate, aree a prato, piantumazioni lineari.

Sviluppa politiche di riduzione dei consumi di energia. Secondo il PAESC-Piano d’Azione per Energia Sostenibile e il Clima, se si vogliono ottenere risultati significativi, dispositivi di coibentazione sempre più efficaci debbono essere adottati non solo nell’edilizia di nuova costruzione, ma in tutto lo stock edilizio esistente, soprattutto in quello costruito tra gli anni Cinquanta e Settanta del secolo scorso. A questo si affiancano interventi di demolizione e ricostruzione, consentendo una riorganizzazione dell’assetto urbano attraverso anche una maggior densificazione. Dal punto di vista dei risparmi energetici e del nuovo assetto urbano non è solo un’opzione da perseguire in certe aree o casi particolari, ma da estendere a tutto il territorio urbanizzato. Ciò pone evidentemente nuove sfide alla politica edilizia e, soprattutto, alla politica dell’edilizia sociale, che si trova a dover affrontare temi e problemi, come quello della costruzione della città sulla città esistente e del miglioramento delle “performance” dell’edilizia

esistente. Visti gli obiettivi prefissati a livello comunale ma anche provinciale e regionale, il piano incentiva e favorisce le "buone pratiche" come:

- **la realizzazione di un sistema di produzione diffusa di energia da fonti rinnovabili;**
- **democratizzazione dell'energia;**
- **realizzazione di "Comunità Energeticamente Sostenibili"**
- **sviluppo di un polo energetico sostenibile (Ecodistrict SPIP) incentrato sulle fonti rinnovabili e la realizzazione nell'ecodistrict di un' Agenzia dell'Energia PR050;**
- **sviluppo di nuovi mestieri legati al risparmio energetico**

Il Piano riconosce l'importante funzione ecosistemica delle aree naturali o rinaturalizzate e delle aree protette presenti sul territorio comunale come essenziale riserva di biodiversità e regolazione dei cicli naturali, nonché l'importante valore di approvvigionamento delle aree agricole.

Il PUG, anche in relazione alla tutela e alla valorizzazione dei servizi ecosistemici riconosciuti nelle varie parti del territorio comunale, si propone di:

- **risviluppare i frammenti agricoli periurbani, conservandone la funzione produttiva ma di tipo biologico e favorendo la formazione di paesaggi specifici;**
- **aumentare le dotazioni ecologiche, con particolare riferimento alle fasce di salvaguardia, mitigazione e ambientazione lungo le principali infrastrutture, a partire dall'asse Autostradale e lungo la Tangenziale, e alle fasce filtro delle attività produttive non agricole (fasce verdi polifunzionali);**
- **promuovere attività agricole in grado di coniugare redditività, rispetto per l'ambiente, funzioni ricreative e di educazione ambientale a partire dalla superquadra - "green port";**
- **migliorare le generali condizioni di sicurezza idraulica e idrologica.**
- **sviluppare il bordo e perimetro del TU come ambito da qualificare attraverso progetti di matrice ambientale, congiuntamente alla distribuzione di attrezzature e attività**

Azione 3.3.1

Desigillazione, deimpermeabilizzazione, demineralizzazione dei suoli permeabili e antropizzati

Il Piano promuove attraverso qualsiasi intervento urbanistico ed edilizio al miglioramento della permeabilità dei suoli e del drenaggio urbano.

Ogni progetto deve dimostrare di portare benefici al suolo in termini di maggiore permeabilità e raccolta delle acque ove possibile, analizzare quindi le alternative possibili al fine di ridurre l'impermeabilizzazione delle costruzioni e alle pavimentazioni e al contempo di aumentare il drenaggio, perseguendo il miglioramento rispetto allo stato di fatto.

Il Piano riconosce alle aree fluviali del Parma un importante ruolo di servizio ecosistemico di regolazione. Deve esserne pertanto implementata la funzionalità idraulica, incrementata la ricarica diretta della falde, rafforzata la funzione di corridoio ecologico e garantita la qualità naturalistica, mediante interventi di de-sigillazione e de-pavimentazione dei suoli.

Azione 3.3.2

Favorire processi di regolazione e mitigazione dell'effetto "isola di calore"

Il Piano si propone di ridurre l'effetto "isola di calore", ovvero il microclima caldo che si genera nelle aree urbane rispetto alle zone rurali, al fine di minimizzare l'impatto sull'habitat umano. In generale l'incremento delle temperature incide molto sul benessere e la salute di chi abita la città, in particolare per le persone anziane o con condizioni di fragilità elevata dovuta a problemi sanitari o socio-economici. Inoltre le variabili meteoclimatiche influenzano la qualità dell'aria a livello locale perché modificano le caratteristiche dei flussi d'aria e di conseguenza le modalità di trasporto degli inquinanti.

Gli interventi di trasformazione, urbanistica ed edilizia, devono considerare quanto messo in evidenza dala cartografia prodotta (QC.2.9) e dovranno considera ove possibile i seguenti parametri: temperatura, verde, morfologia urbanistica e proprietà superficiali dei materiali. Tale classificazione porta alla definizione dell'indice di benessere climatico, ovvero, di comfort termico, come una condizione di equilibrio fisiologico della persona che si trova in un ambiente outdoor sottoposta alla variabilità dei parametri atmosferici e richiamati in precedenza.

L'azione si applica a tutto il territorio del Comune di Parma così come evidenziato nella cartografia QC.2.9 (indice di impermeabilizzazione dei suoli e albedo)

Azione 3.3.3

Introduzione di misure finalizzate all'adattamento climatico degli edifici

Il Piano persegue l'efficientamento del patrimonio edilizio esistente come condizione prioritaria per la rigenerazione e, quindi, garantire il contenimento del consumo di suolo e la riduzione dei consumi. Il patrimonio si presenta spesso inadeguato rispetto alle mutate esigenze sociali e in particolare rispetto ai temi del risparmio energetico, della sicurezza sismica e dell'accessibilità (ad esempio per la mancanza di ascensori nelle abitazioni, considerato il deciso invecchiamento della popolazione). PR050 favorisce gli interventi di adeguamento e/o sostituzione da perseguirsi in

maniera diffusa su tutto il territorio comunale. A tal proposito gli interventi eseguiti con sostituzione potranno godere di "sviluppo condizionato", ovvero, se il nuovo edificio garantisce la diminuzione dell'impronta a terra, aumentandone la superficie non coperta. Allo stesso tempo l'edificio deve essere in grado di rispettare la classificazione energetica di efficienza. Questo ha validità e applicazione a tutto il patrimonio edilizio da riqualificare nel territorio comunale come evidenziato nelle elaborazioni cartografiche del QC e schema di assetto strategico ST.AS.4.1.1/2.

Azione 3.3.4

Mitigare l'esposizione agli inquinanti anche acustici e a rischi antropici

Il Piano riconosce l'importanza della riduzione degli agenti inquinanti in genere e acustici in particolare con mappa specifica dedicata di zonizzazione acustica. I principali fattori di inquinamento vengono classificati nel seguente modo: inquinamento acustico, inquinamento atmosferico, inquinamento elettromagnetico. PR050 agisce sulle emissioni, sulle misure di compensazione e di riequilibrio ambientale e territoriale, sull'individuazione di dotazioni ecologiche ambientali e sulle prestazioni richieste alle infrastrutture.

Per la riduzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico, il Piano prevede interventi che riducano le emissioni da traffico perseguendo l'attuazione del PUMS. Inoltre persegue interventi di salvaguardia dei cittadini dall'esposizione agli inquinanti (interventi di protezione passiva), che si traducono nell'adozione di opportune distanze dalle sorgenti prevalenti (strade, camini di impianti, camini di attività produttive, ecc.).

Per la riduzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento elettromagnetico oltre a fare riferimento a quanto disciplinato dalla Tavola dei vincoli, il Piano conferma la necessità di agire su impianti di telefonia mobile, impianti radiotelevisivi ed elettrodotti.

Al fine di garantire condizioni di clima acustico conformi ai valori limite fissati dalla normativa vigente e dalla classificazione acustica comunale, coerentemente con le procedure da essa stabilite, deve essere valutata la compatibilità acustica dell'insediamento con il contesto, tenendo conto del rumore prodotto dalle infrastrutture per la mobilità esistenti e di progetto, interne ed esterne all'aggregazione di edifici, dalle sorgenti sonore puntuali (come impianti tecnici, aree di carico/scarico merci, ecc.) esistenti e di progetto, e dalle sorgenti introdotte dall'intervento urbanistico, compreso il traffico veicolare indotto.

Tutte le proposte di Accordo operativo devono raggiungere il clima acustico idoneo principalmente attraverso la corretta localizzazione degli usi e degli edifici: le funzioni residenziali devono essere collocate nelle posizioni più schermate dal rumore e ad una "idonea distanza" dalle infrastrutture di trasporto esistenti ed eventuali di progetto, in modo da limitare la realizzazione di barriere acustiche.

A titolo di riferimento, come "idonea distanza" può essere assunta la fascia di prospicienza individuata dai criteri della delibera regionale 2053/01. In questa fascia di prospicienza dell'infrastruttura dovranno essere preferibilmente collocate le funzioni acusticamente meno sensibili (commerciali, direzionali, ecc.), in modo che queste, pur nel rispetto dei limiti di legge, costituiscano anche una protezione per gli eventuali edifici residenziali più arretrati.

Azione 3.3.5

Promuovere e incentivare diverse forme di efficentamento energetico

Il Piano persegue l'efficientamento energetico del patrimonio edilizio pubblico e privato e a favore della rigenerazione e qualificazione. Il patrimonio si presenta spesso inadeguato rispetto alle mutate esigenze sociali e in particolare rispetto ai temi del risparmio energetico, della sicurezza sismica e dell'accessibilità. Questo risulta visibile dalle cartografie approntate dal piano rispetto all'evoluzione temporale della città e dei sui tessuti urbani. Il Piano pertanto favorisce interventi di adeguamento e/o sostituzione da perseguirsi in maniera diffusa su tutto il territorio comunale.

Azione 3.3.6

Rendere accessibili i servizi energetici a basso impatto ambientale

Il Piano riconosce l'importanza di sviluppare soluzioni legate alla produzione di energia elettrica sostenibili con risorse che si rigenerano in tempi relativamente brevi (non geologigi) per sfruttare al meglio le risorse che abbiamo. Quindi le nuove costruzioni dovranno essere in grado di usare materiali riciclabili e a basso consumo energetico, sistemi di climatizzazione che usano l'energia elettrica piuttosto che le fonti fossili come il metano, impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica, solari termici per la produzione diretta di acqua calda. Il Piano promuove politiche per l'incentivazione del miglioramento edilizio, con particolare attenzione a favore delle classi più disagiate, dei cittadini anziani e del miglioramento dell'accessibilità degli alloggi. Il Comune predispone programmi di interventi sul patrimonio abitativo pubblico non solo dal punto di vista energetico e di efficientamento dell'involucro, ma anche strutturale, in accordo e con la collaborazione col soggetto gestore (ACER).

Azione 3.3.7

Sviluppo delle reti di distribuzione locale di energia elettrica da fonti rinnovabili

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete capillare di distribuzione dell'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili. L'ammodernamento della rete e il controllo delle prestazioni diventa fondamentale per avere un sistema capace di erogare i servizi richiesti. PR050 favorisce lo sviluppo di queste infrastrutture, sarà quindi possibile in questo modo una gestione sempre più intelligente dei flussi di energia bidirezionali sulle reti sia per gli utenti "classici" sia per coloro che, cosiddetti prosumer, non solo consumano ma sono anche in grado di produrre energia elettrica e che grazie agli "smart meter" potranno anche partecipare attivamente alle Comunità Energetiche con benefici ambientali, economici e sociali per tutta la collettività.

Azione 3.3.8

Riuso, riciclo e stoccaggio dei materiali da costruzione e di scavo incentivando l'uso in loco dei materiali derivanti da eventuali demolizioni.

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare il recupero dei materiali derivanti da demolizione e scavo. Allo stesso tempo l'approvvigionamento di materie prime naturali derivanti da demolizioni stimolano una economia di tipo circolare dei materiali da costruzione con l'effetto di limitare i prelievi di risorse naturali scarsamente rinnovabili e all'allungamento del ciclo di

vita dei prodotti. La città viene quindi considerata non solo come centro di consumo ma anche come luogo di produzione di materiali da costruzione, nel senso che una parte del volume degli inerti necessari alla realizzazione degli interventi urbanistici ed edilizi deve essere costituita da materiale recuperato o riciclato. Anche nella gestione dei terreni da scavo rispettando la gerarchia indicata dalla normativa ambientale, è necessario privilegiare il riuso, il riutilizzo e il recupero rispetto allo smaltimento.

Sarà incentivato il riciclo e riutilizzo dei materiali in loco derivanti dalla demolizione, per esempio per le parti pavimentate esterne o pubbliche della nuova costruzione.

Azione 3.3.9

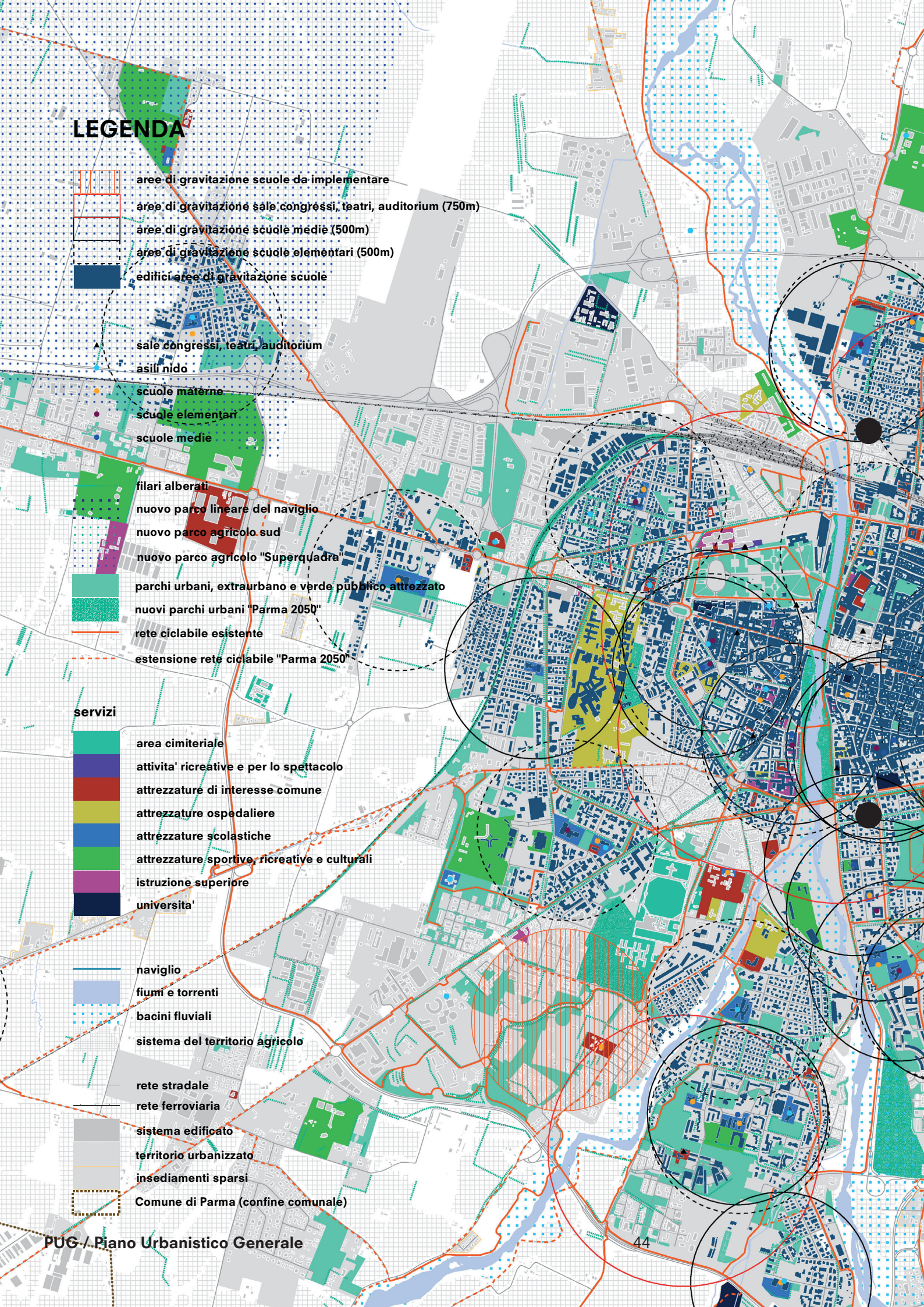
Favorire il riciclo e la diminuzione di rifiuti

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una gestione sostenibile dei rifiuti urbani. Essa richiede la predisposizione di una rete di infrastrutture per la raccolta dei materiali da avviare al riciclo. E' necessario creare le condizioni per consentire lo sviluppo strutturato di questa rete anche con eventuali interventi di ampliamento dei centri di raccolta e riuso esistenti. La raccolta differenziata e il compostaggio della parte umida da riutilizzare come "compost" per orti e usi agricoli biologici estensivi vanno incentivati in tutte le forme.

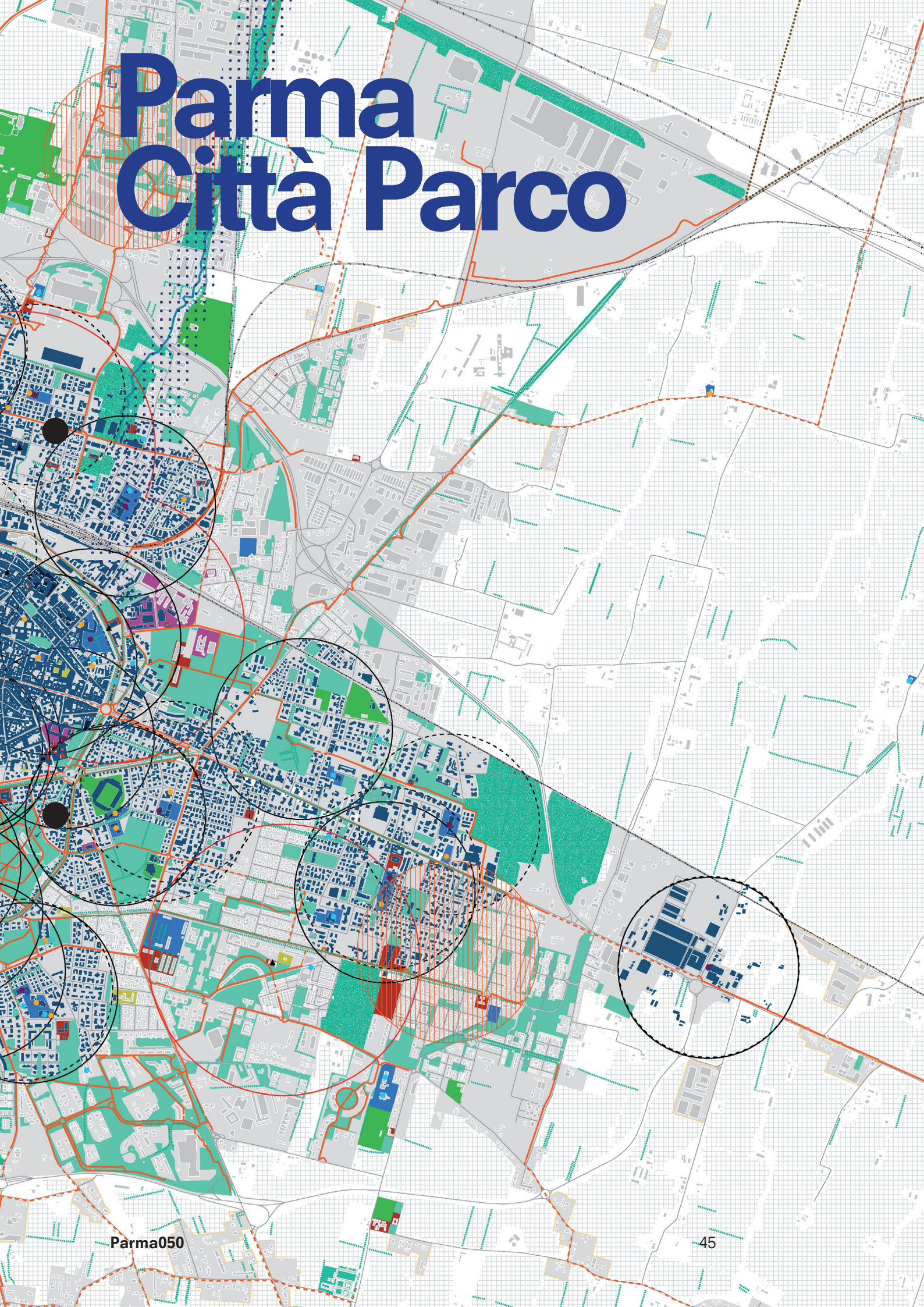
Azione 3.3.10

Favorire lo sviluppo dei sottoservizi tra cui banda larga e disporre nuovi sistemi per la ricarica elettrica dei mezzi di trasporto

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete capillare di ricarica elettrica delle vetture nei parcheggi chiusi quanto in quelli all'aperto. Congiuntamente alla predisposizione di tale infrastruttura saranno anche implementate le infrastrutture per quanto riguarda la banda larga e le infrastrutture digitali di nuova generazione.


LEGENDA
aree di gravitazione scuole da implementare
aree di gravitazione sale congressi, teatri, auditorium (750m)
aree di gravitazione scuole medie (500m)
aree di gravitazione scuole elementari (500m)
edifici aree di gravitazione scuole
sale congressi, teatri, auditorium
asili nido
scuole materne
scuole elementari
scuole medie
filari alberati
nuovo parco lineare del naviglio
nuovo parco agricolo sud
nuovo parco agricolo "Superquadra"
parchi urbani, extraurbano e verde pubblico attrezzato
nuovi parchi urbani "Parma 2050"
rete ciclabile esistente
estensione rete ciclabile "Parma 2050"
servizi
area cimiteriale
attivita' ricreative e per lo spettacolo
attrezzature di interesse comune
attrezzature ospedaliere
attrezzature scolastiche
attrezzature sportive, ricreative e culturali
istruzione superiore
universita'
naviglio
fiumi e torrenti
bacini fluviali
sistema del territorio agricolo
rete stradale
rete ferroviaria
sistema edificato
territorio urbanizzato
insediamenti sparsi
Comune di Parma (confine comunale)

Parma Città Parco



Parma "Città-Parco"

Strategie dei servizi e dell'aggregazione funzionale

Lo scenario Città-Parco considera la città di Parma e il suo territorio come un grande parco a tema, partendo dal riconoscimento di alcuni elementi essenziali presenti nella sue differenti parti urbanizzate, rurali e naturali. Lo scenario esplicita la strategia dei servizi e delle dotazioni definendone ruolo e aggregazioni possibili, con l'obiettivo di costruire una città di prossimità capace di allargare l'offerta e aumentarne le qualità. Lo strategia persegue una nuova relazione tra i vari servizi a partire dall'aggregazione sotto forma di "cluster" di scuole, parchi e spazi ricreativi, luoghi per la salute e la cura delle persone con le attrezzature sportive indoor e outdoor. A partire da quanto emerso in alcune elaborazioni cartografiche del QC la distribuzione dei servizi nella città di Parma risulta essere ben ripartito, con una concentrazione prevalente nell'area centrale. A partire quindi da questa constatazione, la strategia dei servizi e delle dotazioni ridefinisce il sistema di relazioni tra gli elementi individuati, intorno ai quali si verrà a definire il nuovo assetto della città futura.

Nella rappresentazione cartografica vengono individuati ed evidenziati i 4 servizi richiamati precedentemente in forma aggregata (all'interno dei cerchi), per valutarne le dimensioni, il bacino di utenza, le distanze e le possibili connessioni. La messa a sistema dei 4 servizi individuati (implementando la loro portata ove necessario) funzionano da "magneti" urbani, ovvero capaci di attivare logiche di addensamento funzionale e quantitativo e consentendo allo stesso tempo la rigenerazione e qualificazione degli spazi pubblici e di connessione tra i vari servizi.

Ogni "cluster" incorpora anche altri servizi i quali favoriscono la differenziazione e l'identificazione di valori specifici. Questo si traduce in una distribuzione dei pesi urbani e allo stesso tempo di attivare una rete di centralità alle diverse scale. Tale aggregazione consente di soddisfare la domanda di sviluppo di servizi ed infrastrutture di tipo sociale, ambientale ed economico destinate agli abitanti dell'ambito di riferimento, elevandone quindi la qualità e l'accessibilità. Alcuni dei cluster saranno in grado di rivolgersi ad un bacino di utenza a livello più ampio, di area vasta e territoriale.

Un utilizzo consapevole, razionale ed efficiente del suolo finalizzato alla concentrazione degli insediamenti e alla valorizzazione degli spazi liberi contribuisce a riportare qualità sul territorio. Lo sviluppo multicentrico mira a favorire una maggiore concentrazione di forme funzionali aggregate nei luoghi strategici (nodi del trasporto pubblico, dello svago, dei servizi e del commercio), incrementando la qualità del tessuto costruito e la rete di spazi liberi accessibili a tutti, nel rispetto dell'identità, nonché delle tracce storiche e culturali dei luoghi e dei quartieri. Le scuole, gli spazi dello sport (indoor e outdoor), i parchi e giardini pubblici, e i luoghi per la cura e la salute vengono messi a sistema per formare nuovi clusters multifunzionali capaci di attivare e organizzare delle centralità a scala locale rafforzando la costruzione delle comunità. Riconoscere e valorizzare le peculiarità dei "cluster" multifunzionali a partire dalla città storica come "distretto centrale" è un aspetto importante della strategia. Riabitare il centro cittadino attraverso il mantenimento delle attività economiche e amministrative con promozione di contenuti residenziali e piccoli commerci.

Il Piano favorisce possibili attuazioni attraverso sensibilizzazione e sinergie pubblico-private per la riconversione di superfici produttive non utilizzate, politiche specifiche per i residenti in termini di mobilità e posteggi. Rivitalizzare i nuclei storici sparsi: permettendo interventi di riqualificazione del parco immobiliare, mantenendo una dotazione di base in servizi e rinforzando la loro vocazione paesaggistica e turistica. Nei centri minori

verranno predisposte specifiche progettualità capaci di attualizzare e allargare l'offerta di spazi pubblici identitari in modo da differenziarne qualità e valori per ognuono di essi. La strategia incorporata nello scenario "Parma città-parco" persegue la protezione e valorizzazione in chiave ambientale, sociale e culturale, delle aree naturali (boschi, aree umide) migliorando l'accessibilità e la fruibilità delle sponde dei torrenti, combinando obiettivi di riqualificazione ecologica e urbanistica, anche attraverso interventi di sicurezza idraulica e di fruibilità dei corsi d'acqua.

La strategia tende a migliorare, completare e implementare la rete degli spazi verdi e/o dalla valenza pubblica. Valorizza inoltre, i parchi della città (Parco Ducale, Parco Ex-Eridania, Parco Falcone Borsellino, Parco della Cittadella, Parco Ferrari). Congiuntamente individua nuove aree verdi e parchi pubblici. Implementa il concetto di "Parco del torrente Parma", strutturante alla scala territoriale, e promuove la riqualificazione e il completamento degli spazi verdi a fruizione pubblica a scala di quartiere.

In termini paesaggistici e di mobilità lenta la strategia mira a riqualificare le connessioni tra i diversi spazi dalla valenza pubblica a scala di quartiere e a scala urbana con la loro messa in rete.

Azione 3.4.1

Garantire la diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi

Il Piano riconosce l'importanza strategica della distribuzione efficiente dei servizi e dotazioni. Le attrezzature devono essere direttamente accessibili dalla mobilità pedonale e ciclabile, essere collocate in prossimità a fermate del mezzo pubblico ed essere dotate di un adeguato numero di parcheggi individuati anche in lotti non direttamente confinanti ma permanentemente asserviti con obbligo di pertinenzialità. In caso siano collocate a distanza inferiore a 300 m da una linea portante del TPL, si potrà valutare la riduzione delle quote di parcheggi pertinenziali. La sistemazione degli spazi aperti deve garantire facile accessibilità a tutti gli utenti, eliminando barriere per portatori di handicap e persone con difficoltà di deambulazione, progettando appositi percorsi sicuri per i più piccoli, ecc.

Azione 3.4.2

Implementare programmi funzionali insediati

Il Piano favorisce la molteplicità degli usi nel corso della giornata di attrezzature pubbliche a servizio aumentando utilità dell'attrezzatura e la vitalità nel contesto. Oltre agli usi principali attribuiti al servizio o dotazione di riferimento, si considerano compatibili tutte le attività complementari al loro svolgimento e pertanto gli spazi accessori e di servizio che le ospitano.

Gli interventi urbanistici contribuiscono al miglioramento del sistema delle dotazioni attraverso la realizzazione di nuovi spazi e attrezzature oppure adeguando dotazioni esistenti. La specifica individuazione e definizione delle dotazioni territoriali da realizzare/riqualificare sarà oggetto di Accordo operativo o di Permesso di costruire convenzionato e costituisce parametro per la valutazione del progetto. La verifica riguarderà le quantità, gli usi e la collocazione delle attrezzature nel contesto illustrato nelle tavole di Assetto Strategico ST.AS.4.2.3 - Schema di Assetto Strategico delle Correlazioni e Servizi.

Azione 3.4.3

Implementare la rete dei sotto servizi potenziando le infrastrutture digitali

Il Piano promuove le politiche di rigenerazione della città anche attraverso il miglioramento e l'implementazione dell'impalcato infrastrutturale dell'intero territorio comunale. PR050 incentiva l'infrastrutturazione sostenibile attraverso interventi volti ad aumentarne la sicurezza, l'ammodernamento e la rigenerazione delle infrastrutture esistenti. Questo avrà benefici per quanto riguarda la resilienza della città, che è un prerequisito di qualità e attrattività. Tutte le reti infrastrutturali e i loro nodi devono essere mantenute in efficienza e sviluppate in modo da permettere alle attività di usufruire del migliore supporto su tutto il territorio urbano. In particolare le reti di approvvigionamento idrico, di depurazione e smaltimento delle acque, di attrezzature per la raccolta dei rifiuti, di trasporto e distribuzione dell'energia elettrica, di distribuzione del gas, di teleriscaldamento (nonchè di produzione di energia da fonti rinnovabili e da cogenerazione), telecomunicazioni (reti e antenne). Anche le reti dell'illuminazione pubblica, della videosorveglianza, le fermate dei sistemi di trasporto pubblico, gli impianti per la distribuzione di carburanti e quelli per la ricarica di veicoli elettrici e i semafori sono oggetti significativi per la infrastrutturazione urbana. L'infrastruttura digitale deve

ricoprire un ruolo fondamentale e permettere di essere utilizzata da tutti i cittadini. Questo tipo di infrastruttura ricoprirà un ruolo sempre più rilevante e dovrà poter essere aggiornata con facilità per garantirne efficienza e performance.

Azione 3.4.4

Favorire il ridimensionamento e miglioramento delle infrastrutture sotterranee congiuntamente ad interventi di trasformazione edilizia

Il Piano riconosce l'importante funzione strutturale e strutturante delle linee infrastrutturali sotterranee. Gli interventi di trasformazioni urbanistiche ed edilizie devono considerare forzatamente l'infrastrutturazione come condizione fondamentale per il raggiungimento dei requisiti prestazionali attuali e allo stesso tempo garantirne adeguati livelli di efficienza.

Azione 3.4.5

Favorire l'aggregazione funzionale per la realizzazione di cluster funzionali innovativi tra: scuole, parchi, sport, salute

Il Piano propone il concetto di Città Parco attraverso la strategia aggregative o del "Clustering" funzionale dei seguenti servizi: educazione, strutture sportive, parchi e aree verdi, e spazi per la cura e la salute La strategia permette di pensare alla città di Parma come un grande parco a tema. La città-parco che oltre ad essere habitat e supporto per le sue pratiche diviene strumento di riequilibro tra uomo e ambiente. Un utilizzo consapevole, razionale ed efficiente del suolo finalizzato alla concentrazione degli insediamenti e alla valorizzazione degli spazi liberi contribuisce a riportare qualità sul territorio. Lo sviluppo multicentrico mira a favorire una maggiore concentrazione di forme funzionali aggregate nei luoghi strategici (nodi del trasporto pubblico, dello svago, dei servizi e del commercio), incrementando la qualità del tessuto costruito e la rete di spazi liberi accessibili a tutti, nel rispetto dell'identità, nonché delle tracce storiche e culturali dei luoghi e dei quartieri. Le scuole, gli spazi dello sport (indoor e outdoor), i parchi e giardini pubblici, e i luoghi per la cura e la salute vengono messi a sistema per formare nuovi clusters multifunzionali capaci di attivare e organizzare delle centralità a scala locale rafforzando la costruzione delle comunità.

Azione 3.4.6

Qualificazione e ridefinizione delle dotazioni, esistenti e proposte.

Il Piano riconosce l'importanza delle aree edificate a ridosso dei parchi e altri tipi di spazio verde pubblico quali elementi strutturali per la definizione della città di Parma 2050. Essi risultano fondamentali per la compenente urbana quanto per quella ecologica ambientale definita dai corridoi verdi e blu di penetrazione e attraversamento, a partire dal torrente Parma.

La strtegia prevede a partire dal "Piano del Verde" una sensibile riqualificazione attraverso una sostituzione degli elemeti vegetativi a fine ciclo e un miglioramento complessivo della biodieversità. Le dotazioni dovranno essere in grado di qualificare l'ambito d'influenza a stretto contatto e funzionare come attrattori di altri servizi e aggregazioni funzionali, programmatiche e anche insediative.

Azione 3.4.7

Le scuole come centri di quartiere

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete capillare di scuole capaci di assolvere contemporaneamente a più funzioni anche durante il tempo didattico. Dal Quadro conoscitivo emerge che la cultura è un tema di grande importanza per la città, non solo in virtù della nomina di città della cultura italiana 2020-21, con importanti ricadute sull'identificazione e caratterizzazione della città ma anche sulle economie che riesce a generare. Moltissimi sono i soggetti che operano nel campo: le istituzioni pubbliche (Comune, Provincia, Regione), l'Università, Fondazioni e associazioni di diverso genere contribuiscono a costruire un'offerta di grandissima varietà e alto livello qualitativo. La crescita culturale dei cittadini, come l'offerta culturale per i visitatori sono obiettivi riconosciuti e perseguiti dal Comune, attraverso un notevole impegno proprio e una continua azione di interlocuzione con i soggetti esterni. Molti luoghi della città, variamente strutturati, sono e vengono resi disponibili a nuove offerte di iniziative culturali, per intercettare la grande e variegata domanda che proviene dalla città e dai suoi utilizzatori. La cultura è infatti considerata un veicolo per generare una nuova società meno polarizzata, attenta ai giovani, aperta al dialogo tra culture, generazioni e quindi più inclusiva.

Azione 3.4.8

Promuovere e favorire la proliferazioni di infrastrutture sociali innovative - nuovi centri civici

Il Piano individua le possibili aggregazioni tra servizi esistenti e in progetto permettendone la "graficizzazione" delle carenze in termini di presenze, copertura e aree d'influenza. Questa rappresentazione specifica, inserita nel QC "Servizi e opportunità" (1:25.000), consente di individuare gli areali dove risultano carenti o assenti di uno o più servizi primari. Allo stesso tempo il Piano favorisce l'insediamento di centri civici anche in forma integrata a strutture esistenti e/o riusando edifici sottoutilizzati in modo da garantire ogni quartiere o ambito. Il Piano favorisce anche l'insediamento di nuove strutture a carattere sociale, civico ed educativo come auditorium, sale conferenze e spazi civici aggregativi in adiacenza a scuole in modo da ampliarne l'offerta e garantendone allo stesso tempo l'accesso alle comunità.

Azione 3.4.9

Favorire la riqualificazione, rigenerazione e la realizzazione delle dotazioni territoriali

Il Piano eredita una dotazione complessiva di aree pubbliche destinate a servizi di più di 6.693.016 milioni di mq. Queste aree costituiscono la base per assicurare un buon livello di qualità dell'abitare diffuso nella città e per soddisfare il fabbisogno di servizi. E' infatti a partire dalla disponibilità di queste aree e di queste attrezzature che è possibile rinnovare un'offerta di servizi che deve stare al passo con il mutamento sociale della città.

Dal punto di vista quantitativo il Piano registra una disponibilità di 33,93 mq pro capite di dotazioni pubbliche ("standard"), che garantisce il raggiungimento dei livelli minimi richiesti dal DM 1444/1968 e il soddisfacimento dei livelli già stabiliti dalla pianificazione regionale previgente in vigore dal 1978 al 2017 (30 mq. per abitante negli

insediamenti residenziali) e confermato nell'Atto di coordinamento tecnico approvato con DGR n. 110/2021, (ARTICOLO 49, L. R. N. 24/2017). Se si considera la popolazione temporanea (studenti fuori sede, lavoratori, pendolari, turisti e altre persone che gravitano in città per motivi diversi) la disponibilità resta pressoché invariata. Il Piano conferma l'obiettivo di 30 mq per abitante, identificando per ogni singola parte di città riconosciuta dal Piano per caratteristiche omogenee (areali individuati in disciplina), il fabbisogno di aree necessario al raggiungimento dello standard suddetto. La determinazione dei fabbisogni è contenuta nel bilancio delle dotazioni pro capite nel Quadro Conoscitivo (QC) - BILANCIO DEI SERVIZI.

Dal punto di vista qualitativo il Piano, con le indicazioni contenute nella strategia e relativa elaborazione cartografica ST.SC 3.4.2 intende sviluppare sul territorio un'infrastruttura di luoghi diffusi e aggregati per la vita pubblica di alta qualità e accessibilità sostenibile (servizi di prossimità).

Gli interventi di riuso e rigenerazione urbana devono concorrere ad assicurare il livello minimo di qualità urbana ed ecologico ambientale sopra richiamato e a ridurre i fabbisogni non soddisfatti negli areali dove vengono realizzate.

Le dotazioni sono arricchite dalla presenza di attrezzature di proprietà privata ed interesse pubblico che aumentano e differenziano la gamma dei servizi offerti. Il Piano, per consentire un efficace adeguamento dell'offerta di servizi nel tempo, a fronte di documentate esigenze, e sulla base di progetti che rispettino le prestazioni richieste, consente interventi edilizi privati specificatamente rivolti alle attrezzature.

Azione 3.4.10

Supportare la diffusione degli spazi della cultura

Il Quadro conoscitivo consegna alla strategia la necessità di supportare i processi di diffusione degli spazi dedicati alla cultura. Il tema è di grande importanza per il Piano, sia per quanto riguarda l'aspetto della sua identificazione e caratterizzazione che quello delle ricadute in termini economici. La crescita culturale dei cittadini, come l'offerta culturale per i visitatori sono obiettivi riconosciuti e perseguiti dal Comune, attraverso un notevole impegno proprio e una continua azione di interlocuzione con i soggetti esterni. Grazie alla nomina di Città della Cultura 2022-21 molti luoghi della città, variamente strutturati, sono stati resi disponibili a nuove offerte di iniziative culturali, per intercettare la grande e variegata domanda che proviene dalla città e dai suoi utilizzatori. La cultura è infatti considerata un veicolo per generare una nuova società meno polarizzata, attenta ai giovani, aperta al dialogo tra culture e generazioni e inclusiva.

Azione 3.4.11

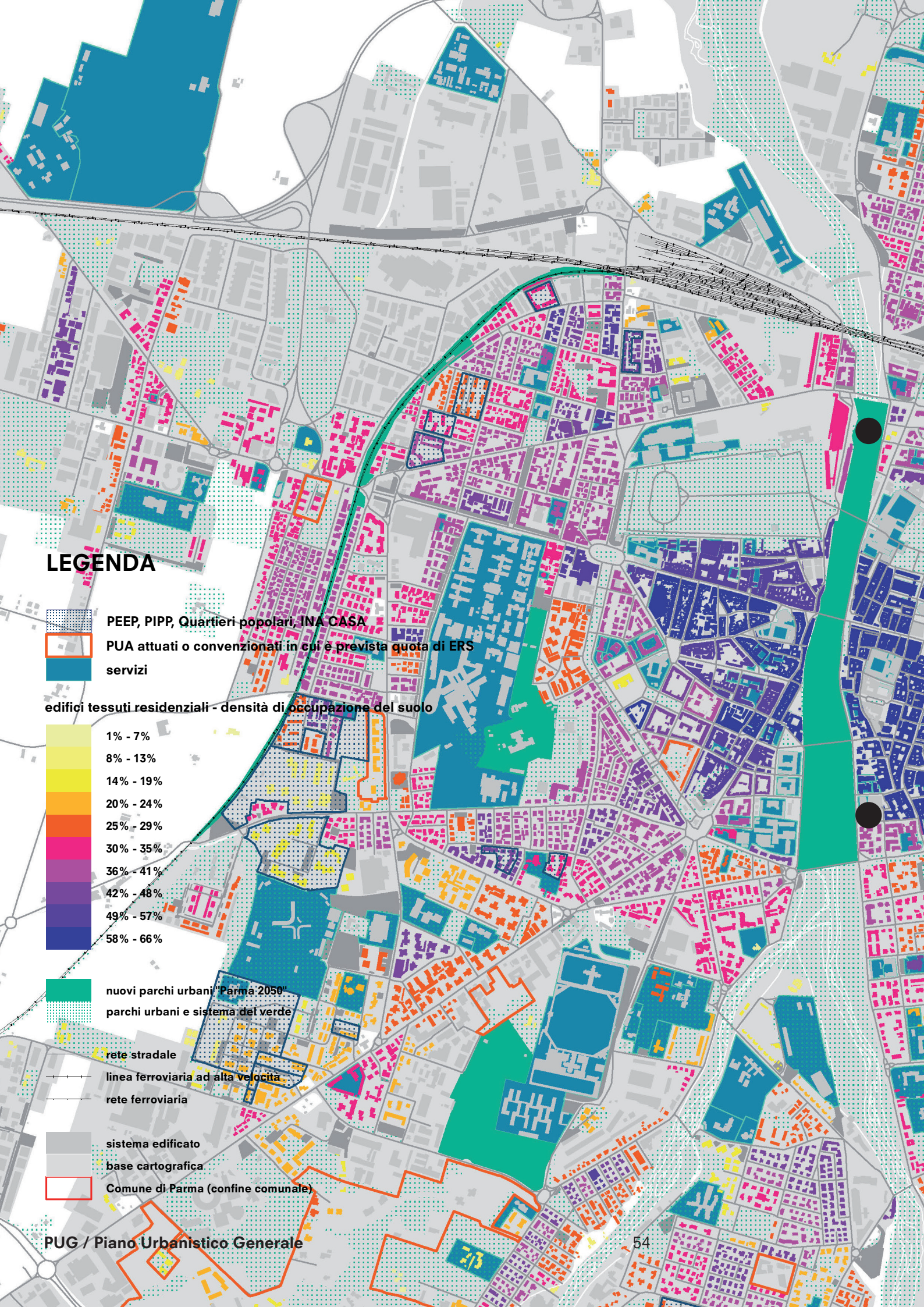
Potenziare il sistema sanitario diffuso e di cura alla persona

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete capillare di strutture sanitarie e per la cura delle persone tale da poter agevolare l'accessibilità di tutti alle cure in ambito urbano, alla scala del quartiere a favore del principio di prossimità. Infatti tale sistema sanitario è da intendersi come infrastruttura integrata favorendo un nuovo approccio alla cura della persona. Il Piano favorisce anche la medicina a distanza attraverso monitoraggi che possono avvenire in regime ordinario attraverso infrastrutture digitali di nuova generazione. I centri per la salute diventano insieme agli altri servizi individuati (attrezzature sportive, scuole e parchi) elementi strutturali del futuro assetto della città. Infatti, il piano favorisce lo sviluppo urbanistico in termini di densità abitativa intorno ai servizi esistenti e quelli nuovi garantendo percorsi e spostamenti limitati da parte dei cittadini e accessibili a tutti.

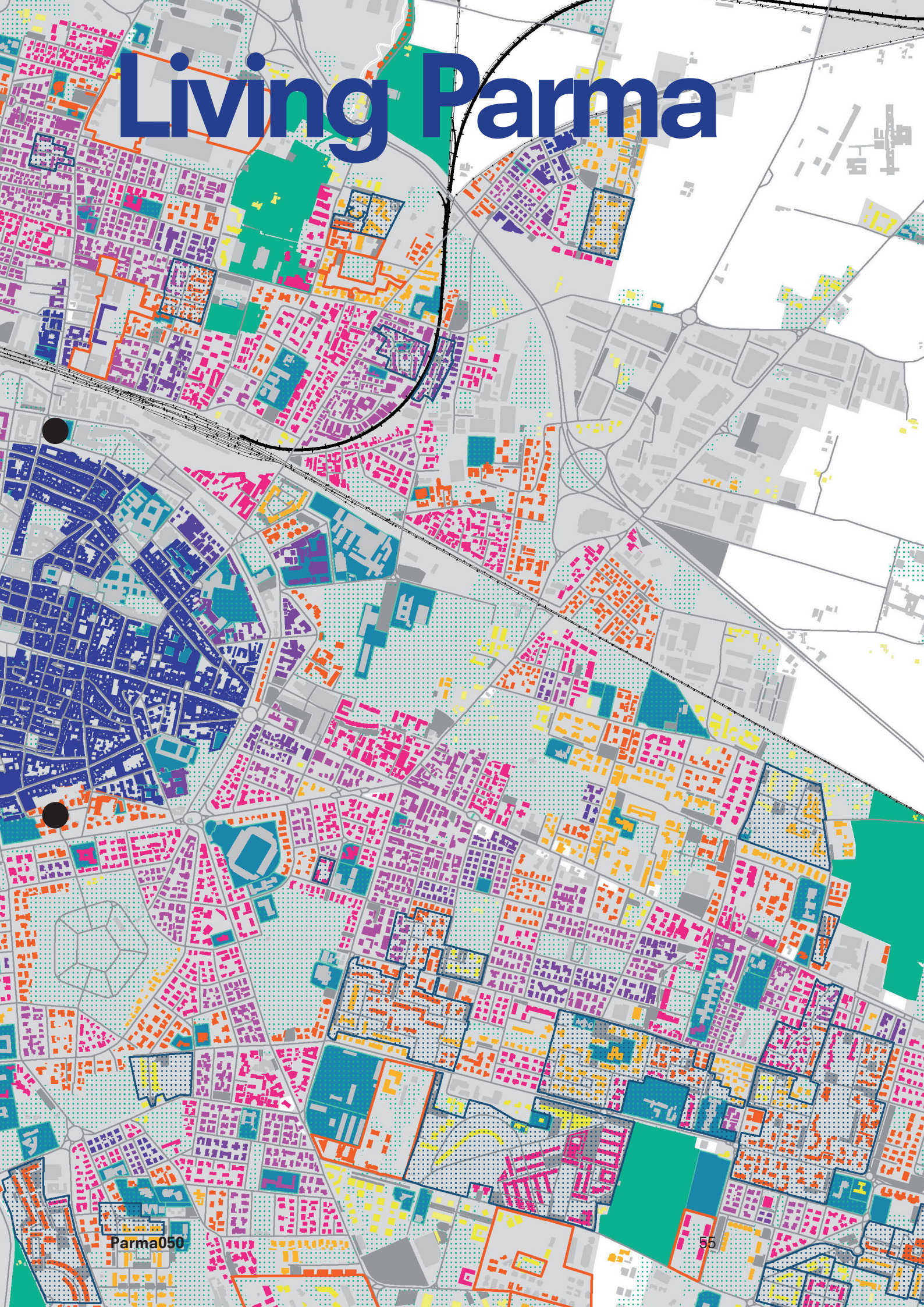
Azione 3.4.12

Sviluppo di percorsi ciclo pedonali, sentieri e vie alternative alla scala urbana e territoriale

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete quanto più estesa di infrastrutture legate alla mobilità "lenta" tali da poter agevolare l'uso di mezzi quali ad esempio la bicicletta, ma non solo. In ambito extraurbano il piano favorisce la proliferazione di percorsi pedonali e sentieri di attraversamento territoriale e di collegamento con infrastrutture esistenti e in via di realizzazione. Riguardo a questi percorsi il piano agevola anche la realizzazione di ippovie come modalità alternativa di movimento in ambito rurale, soprattutto a scopo turistico e ricreativo. L'organizzare di un nuovo sistema di accessibilità al territorio rurale ne migliora la fruibilità; considerando la posizione e il ruole della città rispetto i sistemi ambientali a nord (il Fiume Po e a sud gli Appennini). Parma quindi come crocevia di infrastrutture storiche come ad esempio il Naviglio, che oggi possono supportare un turismo lento (a piedi, in bicicletta e a cavallo) e in grado di penetrare il TU e la città e dall'altra di connettersi alla rete regionale, nazionale ed europea di percorsi.


LEGENDA
PEEP, PIPP, Quartieri popolari, INA CASA
PUA attuati o convenzionati in cui è prevista quota di ERS
servizi
edifici tessuti residenziali - densità di occupazione del suolo
1% - 7%
8% - 13%
14% - 19%
20% - 24%
25% - 29%
30% - 35%
36% - 41%
42% - 48%
49% - 57%
58% - 66%
nuovi parchi urbani "Parma 2050"
parchi urbani e sistema del verde
rete stradale
linea ferroviaria ad alta velocità
rete ferroviaria
sistema edificato
base cartografica
Comune di Parma (confine comunale)

Living Parma



“Living Parma”

Strategie della “qualità” dell’abitare

Dal rapporto sulla Qualità della Vita in Italia 2021 redatto da ItaliaOggi e Università La Sapienza di Roma, vede la città di Parma al primo posto.

Non è facile dire in cosa consista la qualità della vita a livello comunale. Tutti i tentativi, come quello svolto ad esempio da Italiaoggi, oppure dal Sole24Ore, di costruire classifiche della qualità della vita nelle diverse città, incontrano molte difficoltà: la necessità, ad esempio, di tener conto di una molteplicità di indicatori difficilmente ordinabili per importanza e, ciò che costituisce l’altra faccia della stessa medaglia, il carattere individuale del giudizio nei confronti di ciascun aspetto della vita urbana. In città lavoriamo e passiamo le nostre ore di riposo e divertimento, attraversiamo la città e siamo sensibili ai materiali dei quali è costituita, dei rumori e degli odori, del sole e dell’ombra; ci troviamo con gli amici ed i conoscenti e vorremmo ci fossero più spazi di socialità; ma vorremmo anche parcheggiare più facilmente la nostra auto, poter circolare a piedi ed in bicicletta sicuri di non essere investiti, vorremo avere dei parchi e dei campi gioco, soprattutto per i nostri figli, avere le principali attrezzature civili, l’asilo, la scuola, il presidio sanitario vicino; vorremmo poter abitare nelle frazioni e poterci recare in centro senza dover utilizzare l’automobile; vorremmo che l’immagine della nostra città non fosse disturbata da ciò che non amiamo, che alcuni luoghi che appartengono alla nostra memoria venissero conservati.

Le strategie che sottendono allo scenario Living Parma sono molteplici e riguardano in primo luogo quello di favorire processi di recupero, qualificazione ed efficientamento del patrimonio edilizio esistente.

a. <u>Qualità della vita e qualità edilizia:</u> la storia edilizia della città di Parma degli ultimi decenni ci consegna un periodo di sviluppo che ha modificato l’assetto complessivo del territorio a partire dal patrimonio edilizio insediato. Gli interventi di efficientamento del patrimonio edilizio esistente rappresentano la condizione prioritaria per attivare la rigenerazione e, quindi, prevenire e al tempo stesso garantire il contenimento del consumo di suolo. Il patrimonio edilizio anche recente si presenta spesso inadeguato rispetto alle necessità di carattere sociale e agli standard di comfort conseguenti, in particolare rispetto ai temi del risparmio energetico, della sicurezza sismica. In molti casi anche il tema dell’accessibilità connesso alla mancanza di rampe di accesso per disabili o la mancanza di ascensori nelle abitazioni deve essere riconsiderato visto il progressivo invecchiamento della popolazione. Occorre pertanto favorire tutti quegli interventi di miglioramento, adeguamento e/o sostituzione da perseguirsi in maniera diffusa su tutto il territorio comunale, come individuato nella Strategia Operativa (ATLANTE).

I condizionamenti che la strategia propone per gli interventi urbanistici, e in modo specifico per quanto riguarda la rigenerazione urbana (RIFO) e ristrutturazione urbanistica comprendono la possibilità di incentivo volumetrico pari ad uno o più piani (dipendente dall’area e dall’altezza massima degli edifici per ogni isolato, individuata dalla strategia e indicata in Disciplina, facenti parte del comparto specifico ed analizzate dalle cartografie del QC) a fronte di un adeguamento e miglioramento sismico che raggiunga caratteristiche prestazionali paragonabili al 65% (minimo) di un edificio nuovo. Lo stesso vale per l’adeguamento strutturale eventualmente necessario per supportare il volume aggiuntivo, capace quindi di concorrere e favorire il miglioramento complessivo dell’edificio. A questo si deve aggiungere anche l’efficientamento dell’involucro edilizio tale da favorire la riduzione dei consumi energetici e aumentare il comfort abitativo.

L’ipotesi di demolizione e ricostruzione può avvenire con incentivo

volumentrico se vengano garantiti i principi evidenziati nella strategia Operativa (ATLANTE), ossia, dove vi sia un restringimento dell'impronta dell'edificio di nuova costruzione rispetto a quello demolito e se le prestazioni nel suo complesso riescano a soddisfare le caratteristiche di efficenza DECODICO E FATE (vedi ATLANTE Strategia Operativa), oltre a quelle di qualità minima che saranno descritte in coerenza con il RE (Regolamento Edilizio).

La strategia per quanto riguarda l'edilizia residenziale sociale e pubblica persegue quanto già avviato dal Comune, ovvero, la distribizione sul territorio in modo omogeneo evitando concentrazioni. A fronte di sviluppi urbanistici in regime di AO la percentuale minima dovrà attestarsi al 30% minimo della superficie costruibile.

b. Qualità della vita e qualità ambientale: la qualità della vita è anche e strettamente in relazione alla qualità territoriale, che nel caso di Parma come del resto di molte città potrà soffrire delle conseguenze dei cambiamenti del clima legati all'"effetto serra naturale" e indotto dall'uomo. Cambiamenti climatici e trasformazioni antropiche si traducono in sempre più evidenti processi di desertificazione[1].

A tal proposito, la strategia considera la possibilità di estensione volumetrica con interventi di compensazione ambientale in aree specifiche individuate nel PUG (ST.AS.4.2.3)

1. La desertificazione "consiste in un indebolimento dei suoli, fino alla perdita della fertilità fisica, chimica e biologica a causa della combinazione di fattori di origine naturale, come i cambiamenti climatici, le erosioni "fisiologiche", di origine idrica ed eolica,...

Le voci che indicano la qualità della vita e ne consentono la comparazione sono, come noto, assai numerose; vanno dall'ordine pubblico, al clima, al reddito pro capite, ai fallimenti di imprese, etc. Qualsiasi lista di questo genere si cerchi di costruire sarà disordinata e priva di una gerarchia interna. Sviluppare la qualità urbana vuol dunque dire agire contemporaneamente su una molteplicità di aspetti originariamente posti sullo stesso piano. Il PUG isola alcuni aspetti rispetto ad altri, dando loro una priorità. I punti sottolineati in questa parte delle linee guida non sono perciò neutrali.

- **sviluppare i centri minori e le frazioni come micro "epicentri dinamici" qualificando lo spazio pubblico e implementando progetti ambientali specifici tali da identificare, valorizzare in modo differenziato ognuno di essi.**
- **implementare il servizio di trasporto pubblico capillare**
- **sviluppare una rete diffusa di servizi al cittadino**
- **qualificare e rigenerare lo stock edilizio esistente**
- **implementare infrastrutture sociali innovative intorno al centro storico**
- **ridisegnare lo spazio urbano periferico**
- **costruire una nuova politica del commercio**
- **trasformare il territorio in un grande parco abitato**
- **sviluppare una nuova offerta turistica**
- **valorizzare l'aeroporto come infrastruttura innovativa e porta di accesso alla città, potenziandone i servizi e le funzioni compatibilmente alle relazioni con gli insediamenti circostanti**

Azione 3.5.1

Favorire i processi di rigenerazione del patrimonio edilizio, di riuso e rifunzionalizzazione

Il Piano persegue gli indirizzi indicati nella Legge Regionale privilegiando il riutilizzo dei suoli già antropizzati e la trasformazione edilizia e urbanistica dei tessuti urbani esistenti al fine di migliorare la performatività della città limitando il consumo di risorse non rinnovabili e con l'obiettivo di bonificare e risanare i suoli urbani. Il Piano attraverso una serie di elaborazioni cartografiche specifiche determina il diverso grado di disponibilità alla rigenerazione identificando per via ideogrammatica parti da rigenerare, ove promuovere interventi di addensamento e sostituzione urbana. Alcuni ambiti sono, più di altri, predisposti ad operazioni di addensamento e sostituzione in quanto non vi si riscontrano caratteri storici da tutelare e al contempo con necessità di riequilibrio tra edifici e dotazioni.

Azione 3.5.2

Favorire l'aumento di offerta abitativa sociale innovativa ERS e ERP

Il Piano persegue lo sviluppo dell'integrazione e coesione sociale anche attraverso interventi di Edilizia Residenziale Sociale (ERS) ed Edilizia Residenziale Pubblica (ERP) in ragione delle risultanze del Quadro Conoscitivo (Approfondimenti demografici e socio economici) e della domanda sociale emergente legata alla locazione. Gli interventi di Edilizia Residenziale Sociale rispondono ad interessi di carattere generale e sono funzionali ad incrementare e a differenziare l'offerta di servizi abitativi in locazione, o a proprietà indivisa e assimilabili, a canoni inferiori a quelli di mercato, in modo permanente o per una durata non inferiore a venti anni.

Il Comune sostiene azioni integrate per conseguire l'obiettivo di un adeguato sviluppo dell'offerta di ERS, coordinando gli interventi urbanistici con le politiche di welfare, garantendo un mix di funzioni in grado di evitare rischi di marginalizzazione di parti della Città. Negli strumenti di programmazione di sua competenza il Comune garantisce la citata integrazione e l'adeguata copertura finanziaria per stimolare e incentivare la realizzazione degli interventi di ERS. PR050 promuove interventi di ERS ed ERP diffusi in tutto il territorio, ad eccezione del nucleo storico di antica formazione e gli ambiti di margine non forniti da servizi. In regime di AO, per concorrere a soddisfare il fabbisogno di edilizia sociale sono individuate le seguenti disposizioni:

a. negli interventi di addensamento o sostituzione urbana di cui all'art. 7 comma 4 lettera c) della LR 24/2017, è premiante riservare una quota non inferiore al 30% dello stesso volume per funzioni residenziali ad interventi di Edilizia Residenziale Sociale.

b. negli interventi di ristrutturazione urbanistica è premiante riservare una quota dello stesso volume per interventi di ERS.

Azione 3.5.3

Sviluppo della città storica come "distretto centrale"

La città storica di Parma è costituita da due parti, divise dal torrente Parma; il sistema dei viali invece ne definisce il suo perimetro. Il centro

storico è definito da 3 tipi di tessuti urbani: il tessuto urbano compatto del nucleo di antica formazione, a sud ovest nella parte oltre il torrente un frammento di tessuto urbano reticolare con impianto a corte e infine una piccola parte a sud est di tessuto reticolare a grana fine. La parte di tessuto urbano di antica formazione ha mantenuto la riconoscibilità della struttura insediativa e la stratificazione dei processi di loro formazione, sia nella rete stradale e negli spazi inedificati, sia nel patrimonio edilizio e in altri manufatti costruiti. I tessuti storici sono la parte di città dove si concentra la residenzialità e la maggiore attrattività legata alla presenza dell'Università, all'offerta di servizi culturali e ricreativi e all'afflusso turistico. Questi tessuti, insieme ai tessuti storici specializzati delineano la perimetrazione del centro storico ai sensi dell'art. 32 della LR 24/2017. Il Piano introduce elementi di regolazione e limitazione delle trasformazioni urbanistiche ed edilizie al fine di contenere i conflitti che modificano in modo irreversibile i caratteri della città storica. In particolare si definisce un limite di superficie minima per la formazione di nuovi alloggi e si indirizzano le politiche urbane verso un più ampio recupero e miglioramento dell'accessibilità e del comfort ambientale degli spazi necessari a soddisfare l'aumento della fruizione da parte di residenti e city users.

Azione 3.5.4

Favorire spazi pubblici e luoghi culturali innovativi con funzioni infrastrutturali

Il Piano riconosce l'importante funzione strutturale e strutturante degli spazi pubblici in relazione a servizi esistenti e di nuova concezione. Essi definiscono la struttura urbana portante della città pubblica. Il Piano incentiva la riqualificazione dello spazio pubblico a favore di una accessibilità universale, attua politiche di accessibilità pedonale, ciclabile e integra il trasporto pubblico come occasione di riqualificazione degli spazi pubblici. Il Comune sostiene la riqualificazione degli spazi pubblici aperti e in particolare quella del lungo Parma, per una frequentazione ampia, tranquilla, disponibile alla compresenza dei numerosi e diversi abitanti e utenti, con differenti tempi e modi di fruizione, oltre alla regolazione degli usi, richiede attenzione e cura delle forme della loro occupazione, quindi delle sistemazioni a terra, della vegetazione e degli arredi. Lo spazio aperto pubblico rappresenta il luogo privilegiato dove si rappresenta la vita della comunità in tutte le sue manifestazioni. Inoltre, esso rappresenta una grande porzione dello spazio della città ed è pertanto necessario che sia progettato, realizzato e manutenuto in maniera adeguata e sia in grado di veicolare valori e contribuire a garantire elevati livelli di qualità della vita.

Si tratta pertanto di spazi che implicitamente promuovono e sostengono il benessere e nuovi stili di vita, più salutari, sono percorribili in sicurezza, inclusivi dal punto di vista sociale, possibilità d'uso molteplici in termini spaziali e temporali, in grado di creare identità e pertanto di rafforzare il senso di comunità.

Per quanto riguarda la qualità urbana (tassello di valenza strategica) è quello relativo al miglioramento generale della qualità dello spazio pubblico urbano: lo stato e la qualità delle strutture pedonali, l'equilibrio d'uso degli spazi, la pulizia, l'illuminazione, la sicurezza personale, sono questioni legate alla struttura e al funzionamento della città, che devono essere affrontate congiuntamente. Le piazze e aree pedonalizzate, i parchi e giardini pubblici, orti urbani e parchi in territorio rurale, aree a rischio di marginalità sociale, nel territorio urbanizzato saranno gli ambiti privilegiata da cui riformulare la nozione di città pubblica per il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità climatica espressi nella Vision.

Azione 3.5.5

Favorire l'efficientamento e il recupero degli edifici e dei suoli antropizzati

Il Piano riconosce l'importanza dell''efficientamento del patrimonio edilizio esistente. Esso rappresenta la condizione prioritaria per la rigenerazione e, quindi, garantire il contenimento del consumo di suolo. Il patrimonio si presenta spesso inadeguato rispetto alle mutate esigenze sociali e in particolare rispetto ai temi del risparmio energetico, della sicurezza sismica e dell'accessibilità (ad esempio per la mancanza di ascensori nelle abitazioni, considerato il deciso invecchiamento della popolazione).

Occorre pertanto favorire interventi di adeguamento e/o sostituzione da perseguirsi in maniera diffusa su tutto il territorio comunale. Lo stesso vale per i suoli già utilizzati. PR050 promuove politiche per l'incentivazione del miglioramento edilizio, con particolare attenzione a favore dei cittadini anziani e del miglioramento dell'accessibilità degli alloggi e favorisce interventi di tipo strutturale sul patrimonio abitativo pubblico, in accordo e con la collaborazione col soggetto gestore (ACER). In regime di AO le condizioni per la riqualificazioni si estendono a tutto il territorio urbano, ad eccezione del nucleo di antica formazione. Sono consentiti interventi di ristrutturazione urbanistica del patrimonio edilizio esistente, purchè gli edifici non rientrino in categorie di tutela del paesaggio urbano storico.

Gli interventi sono realizzati con incremento di volume purchè venga ristretta l'impronta del nuovo edificio almeno come indicato dalla Strategia operativa e descritto in Disciplina. Il restringimento progressivo aumenta il numero di piani. In caso di intervento senza demolizione e ricostruzione o demolizione parziale, si può accedere a incremento volumetrico di un piano se vengono eseguiti lavori di rafforzamento sismico rispondenti alla normativa vigente, e contestualmente rispondano in modo adeguato ai requisiti prestazionali DECODICO e FATE.

Azione 3.5.6

Completamento delle cortine edilizie, e valorizzazione degli "insiemi urbani"

Il Piano riconosce e favorisce gli interventi di miglioramento energetico ed estetico delle facciate. Gli interventi riguardano la possibilità di ridefinizione della cortina edilizia, anche con incrementi volumetrici, in modo da valorizzare l'effetto "silhouette" e il conseguente miglioramente degli allineamenti in affaccio su strade o spazi pubblici. Questo aspetto risulta molto importante rispetto all'obiettivo di raccordare parti dell'edificato ed elevarne la qualità in termini di percezione omogenea degli isolati urbani e cortine edilizie. Si riconoscono inoltre nei tessuti di Parma aree con particolari consistenze i termini di tipologie edilizie e programmi funzionali che definiscono degli "insiemi" da potenziare e sviluppare in modo da eleverne le performance ambientali ed estetiche.

Azione 3.5.7

Conivolgere la cittadinanza nel processo partecipativo

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete di relazioni con la cittadinanza per renderla partecipe del percorso evolutivo della città in tutte le sue manifestazioni. PR050 favorisce una completa e trasparente informazione come condizione necessaria per ogni azione di coinvolgimento attivo dei cittadini. Per questo motivo, ai fini della diffusione di dati e informazioni di carattere urbanistico, individua il Sistema informativo territoriale e gli Open Data quali strumenti atti a fornire informazioni e servizi

web per la consultazione delle basi dati territoriali informatiche oltre che le azioni di accompagnamento di piani e progetti, quali strumenti atti alla trasmissione delle informazioni a livello locale.

Azione 3.5.8

Favorire l'abitabilità del centro storico anche a carattere temporaneo

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare forme flessibili dell'abitare nel centro storico anche attraverso l'occupazione temporanea di edifici e spazi che possono temporaneamente trasformarsi e ospitare nuove forme di cohousing. Questo garantisce alla parte storica della città di evolvere attraverso sistemi dinamici di occupazione, rivitalizzando il tessuto in termini sociali ed economici. In generale questa attidudine contribuisce ad aumentare mix sociale e intergenerazionale e rivitalizzare parti obsolete e non vissute.

Allo stesso tempo gli spazi aperti della città storica devono contribuire al miglioramento del microclima urbano conservando la riconoscibilità e l'organizzazione dei vuoti e degli elementi di arredo urbano, elementi architettonici e scultorei e di specie vegetali rare e/o monumentali.

Azione 3.5.9

Preservazione degli edifici e del patrimonio in generale d'interesse storico architettonico e culturale testimoniale

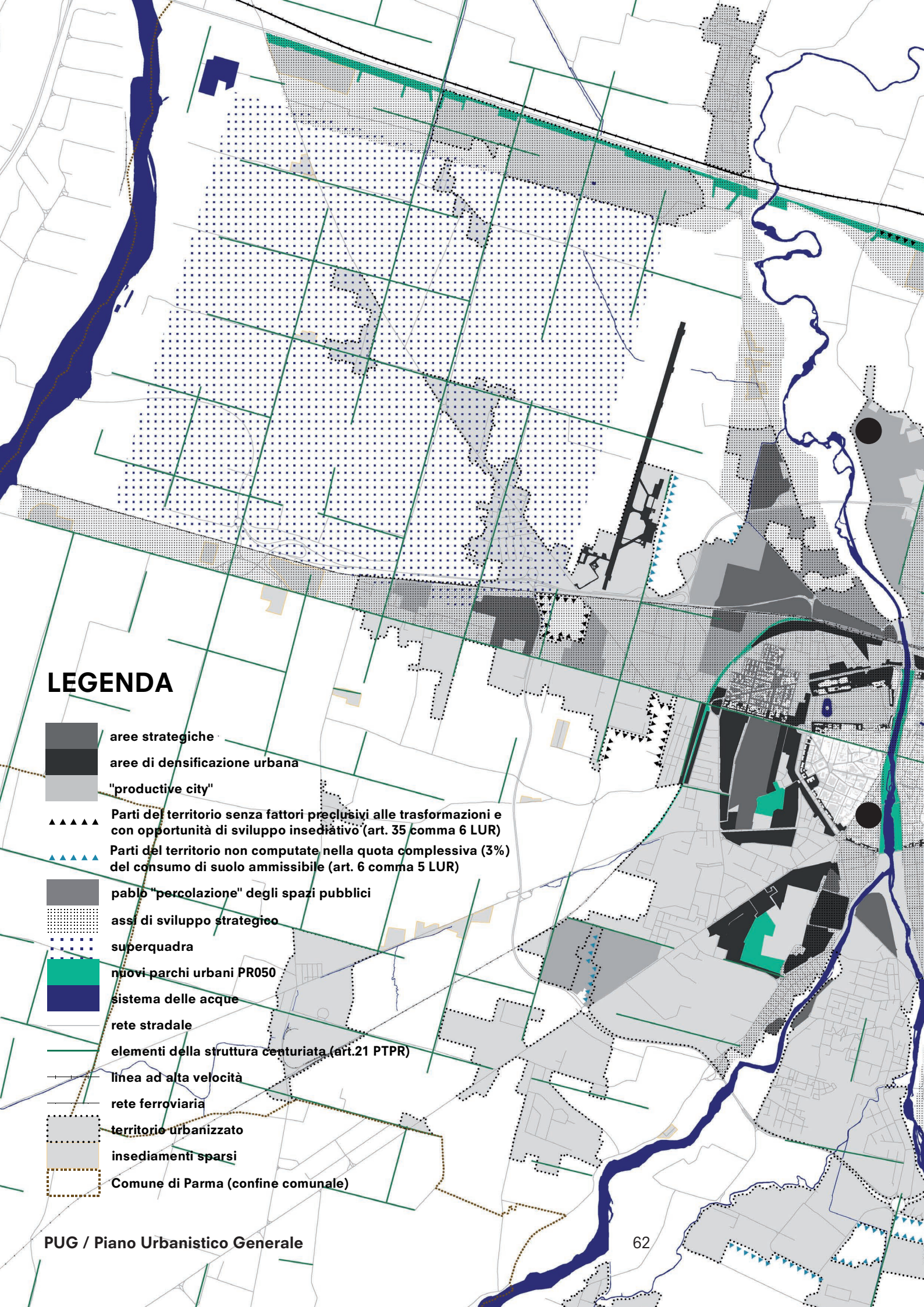
Il Piano riconosce l'importanza del patrimonio storico-architettonico e culturale testimoniale presente nel Comune di Parma. Per gli edifici di interesse sono definite adeguate categorie di intervento come definite dalla normativa edilizia. La riconoscibilità del valore del patrimonio storico è inoltre perseguita attraverso la valorizzazione degli elementi caratteristici che completano i caratteri identitari del paesaggio storico di Parma.

Azione 3.5.10

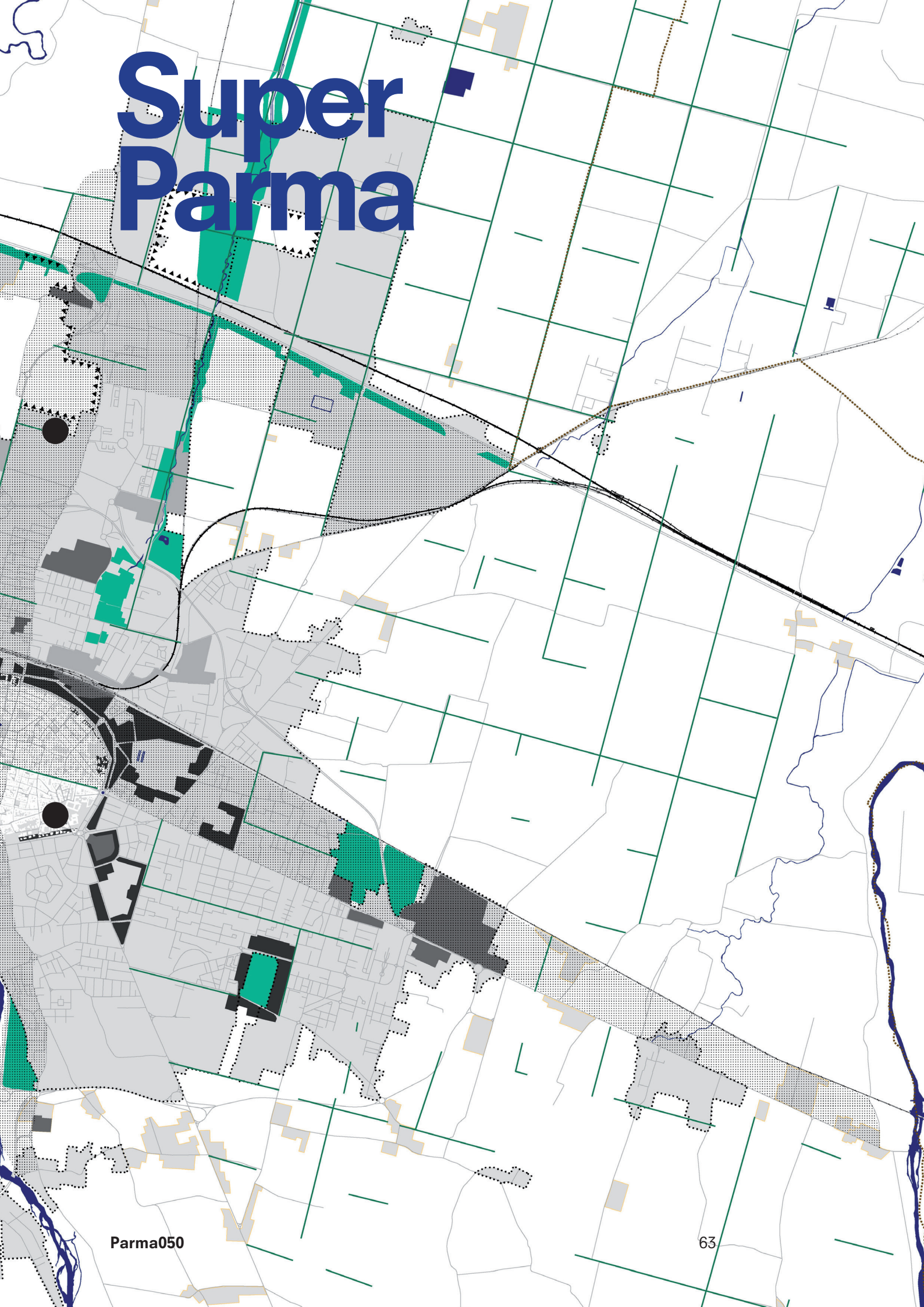
Favorire densificazione "condizionata" dal restringimento dell'impronta dell'edificio

Il Piano riconosce l'importanza sviluppare la città di Parma senza consumare suolo agricolo, o quantomeno attivando forme compensative tali da ridurre a zero l'impatto.

A partire da questa considerazione PR050 propone di promuovere forme di sensibile addensamento tali da rispondere alla domanda di nuove abitazioni. Lo sviluppo condizionato proposto dal Piano in AO favorisce ove possibile con interventi di ristrutturazione urbanistica attraverso e secondo quanto definito nell'Azione 3.5.5. La possibilità di demolire e ricostruire deve essere accompagnata da una strategia specifica di copertura del suolo favorendone la permeabilità dello stesso. La maggiore volumetria deve essere accompagnata da un minore rapporto di copertura consentendo maggiori spazi verdi e pubblici e/o spazi privati ad uso pubblico.


LEGENDA
aree strategiche
aree di densificazione urbana
"productive city"
Parti del territorio senza fattori preclusivi alle trasformazioni e con opportunità di sviluppo insediativo (art. 35 comma 6 LUR)
Parti del territorio non computate nella quota complessiva (3%) del consumo di suolo ammissibile (art. 6 comma 5 LUR)
pablo "percolazione" degli spazi pubblici
assi di sviluppo strategico
superquadra
nuovi parchi urbani PR050
sistema delle acque
rete stradale
elementi della struttura centuriata (art.21 PTPR)
linea ad alta velocità
rete ferroviaria
territorio urbanizzato
insediamenti sparsi
Comune di Parma (confine comunale)

Super Parma



“Super-Parma”

Strategia dell’intensificazione

Lo scenario “Super-Parma” rappresenta la strategia per eccellenza, ossia, la capacità di Parma di essere città-territorio e rispondere alle pressanti necessità climatiche, ambientali, urbane, economiche e sociali definite dagli obiettivi. Parma in questo scenario si inserisce in una scala vasta e ne definisce gli elementi di continuità e Relazione. La città-territorio, quindi ,sarà messa nelle condizioni di evolvere e crescere, in modo virtuoso senza consumare risorse non rigenerabili e diminuendo in modo progressivo le esternalità che impattano sul territorio in modo negativo. A questo si aggiunge la capacità di Parma di competere ad alti livelli e diventare attrattiva per giovani popolazioni, incidendo positivamente sulla curva demografica. Le strategie regionali e provinciali di area vasta riguardo mobilità, trasporti, ambiente e produzione vengono messe a sistema con le strategie specifiche dello scenario, potenziando la capacità dinamica della città di Parma e del suo metabolismo. I 5 macro sistemi metabolici di Parma (urbano, agricolo, naturale, acqua, infrastrutturale) vengono implementati per essere in grado di adattarsi al cambiare delle condizioni. Lo scenario assume come cifra caratterizzante la resilienza economica. Esso è infatti pensato per essere attuato entro le più diverse coordinate di sviluppo economico della città di Parma ed è pronto ad adattarsi a una ampia pluralità di orientamenti di carattere funzionale. Il progetto infatti è attuabile sia nell’ambito di scenari di crescita economica - anche particolarmente sostenuta, ipotizzando un aumento demografico sensibile - che in un contesto caratterizzato da una flessione della domanda di famiglie e imprese a seguito dei più diversi “shock” esterni.

A partire dall’obiettivo principale indicato nella legge regionale 24/17, la crescita della città senza consumo di suolo significa sviluppare prioritariamente nelle aree abbandonate, sotto-utilizzate all’interno del TU, riusare in modo virtuoso e innovativo immobili vetusti e non usati, ma vuol dire anche e soprattutto pensare a vere e proprie strategie in grado di accomodare nuovi alloggi, nuove abitazioni e relativi servizi all’interno del territorio urbanizzato. Infatti, la densificazione ricopre un ruolo cardine e di primaria importanza per contrastare il consumo di suolo, obiettivo dichiarato nella legge 24/17.

L’elaborazione cartografica evidenzia il TU come area sulla quale si possono attuare in regime di AO densificazioni di carattere omogeneo e altre di tipo differenziato.

Il piano PR050 parte dall’assunto che l’incremento della densità urbana in aree già edificate, può costituirsi come una strategia di evoluzione sostenibile per la città del futuro. Infatti solo gli insediamenti di una certa densità offrono condizioni favorevoli per attirare investimenti necessari per ottenere una mobilità che rispetti l’ambiente e che sia efficiente in termini energetici, per il patrimonio costruito e le persone.

Il Piano persegue lo sviluppo centripeto a favore della riduzione del consumo di suolo. Lo sviluppo centripeto mira a favorire una maggiore densità insediativa in quartieri o luoghi che si prestano - per posizione, conformazione, servizi e infrastrutture esistenti o pianificate - ad accogliere un sensibile aumento di abitanti, ma ache di attività e servizi.

La concentrazione va perseguita in primo luogo attravero la mobilitazione delle riserve edificatorie esistenti nei luoghi strategici, eventualmente con operazioni di riordino generale dell’edificabilità, dove l’aumento mirato delle possibilità edificatorie è bilanciato da una loro riduzione in termini di rapporto di copertura degli edifici, con il conseguente aumento di spazio pubblico,

verde e superficie permeabile. Gli spazi verdi come i parchi rappresentano la spina dorsale per lo sviluppo centripeto. Intorno ad essi infatti si possono ripensare contemporaneamente le logiche di riordino e riqualificazione dei bordi e dei perimetri e una loro possibile densificazione con la possibilità di reinvestire gli utili delle trasformazioni per la qualificazione dello spazio verde. Vengono evidenziate dei fusi, "spine urbane" che al loro interno condensano gran parte delle aree strategiche e in cui vengono ad implementarsi elementi ambientali dalla grande portata.

Azione 3.6.1

Sviluppare e definire il ruolo delle nuove porte di accesso alla città

Il Piano definisce le principali Porte di accesso alla città. Esse sono parte di un sistema di nodi strategici in termini infrastrutturali e simbolici, sono parte integrante della strategia della mobilità e acquisiscono lo status di "landmark" per il ruolo urbano che definiscono, svolgendo al tempo stesso un ruolo di riorganizzazione complessiva dell'intermodalità e accessibilità al contesto urbano e territoriale di riferimento.

Sono considerate principali porte di accesso alla città l'aeroporto Giuseppe Verdi [1], la stazione ferroviaria con la stazione bus e il sistema degli svincoli autostradali e della tangenziale. Le porte principali individuate dal piano sono a nord l'ingresso autostradale, a sud lo svincolo del campus, a est l'area denominata ex-Salamini (S. Lazzaro) e a ovest l'area sotto l'aeroporto compresa tra la via Emilia e la tangenziale con l'innesto della SP 10 - strada Cremonese. All'interno del territorio urbanizzato vi sono invece intersezioni con la possibilità di svolgere un ruolo infrastrutturale, ovvero di nodi attrezzati dedicati alla mobilità e servizi della rete multimodale urbana.

1. Come infrastruttura della mobilità va considerato l'indebolimento che negli anni è passato da 288.190 passeggeri annui nel 2008 a 79.014 nel 2018.

Azione 3.6.2

Completamento delle parti non finite

Il Piano riconosce l'importanza del completamento di aree non ancore finite. Il piano individua le parti di città nelle quali è in corso una trasformazione urbanistica non ancora compiuta, il cui completamento è necessario per conseguire obiettivi di rigenerazione del suolo e per contrastare il consumo di suoli non antropizzati. Ogni area si attua nel rispetto delle norme stabilite al momento dell'approvazione dello strumento urbanistico di dettaglio e delle condizioni stabilite dalla convenzione urbanistica in vigore.

Azione 3.6.3

Favorire processi di densificazione a favore dello sviluppo della città multicentrica

PR050 persegue la riduzione del consumo di suolo attraverso la ridefinizione del modello di crescita urbana. Il piano sviluppa una città più compatte caratterizzata da una maggiore densità residenziale, distanze più brevi e un uso più diversificato del territorio. Uno degli elementi cardine è la progressiva dismissione dell'uso di veicoli a motore privati a favore dell'uso della bicicletta e del Trasporto Pubblico a basse emissioni oltre a promuovere la pedonalizzazione. La strategia di PR050 verte sulla sviluppo di una città policentrica, dove la densità abitativa venga resa piacevole, dove gli abitanti possano soddisfare sei categorie di funzioni sociali: vivere, lavorare, rifornirsi, curarsi, imparare e divertirsi. PR050 ripensa la città in base ai quattro principi guida che sono gli elementi chiave costitutivi della città dei 15 minuti. In primo luogo, l'ecologia: per una città verde e sostenibile. In secondo luogo, la vicinanza: vivere a ridotta distanza dalle altre attività. Terzo, la solidarietà: per creare legami tra le persone. Infine, la partecipazione dovrebbe coinvolgere attivamente i cittadini nella trasformazione del loro quartiere. Le città compatte portano grandi benefici alla salute dei cittadini e la dicotomia centro/periferia è un concetto che non corrisponde più a quanto rilevato nel QC. PR050 persegue lo sviluppo policentrico della città e del territorio all'interno di un sistema fitto di relazioni, isole a misura d'uomo

(e non di macchina) e nuove centralità.

Azione 3.6.4

Favorire lo sviluppo centripeto della città attraverso aggregazioni e formazione di "cluster" funzionali

Il Piano persegue lo sviluppo centripeto a favore della riduzione del consumo di suolo. Lo sviluppo centripeto mira a favorire una maggiore densità insediativa in quartieri o luoghi che si prestano - per posizione, conformazione, servizi e infrastrutture esistenti o pianificate - ad accogliere un sensibile aumento di abitanti,ma ache di attività e servizi.

La concentrazione va perseguita in primo luogo attravero la mobilitazione delle riserve edificatorie esistenti nei luoghi strategici, eventualmente con operazioni di riordino generale dell'edificabilità, dove l'aumento mirato delle possibilità edificatorie è bilanciato da una loro riduzione in termini di rapporto di copertura degli edifici, con il conseguente aumento di spazio pubblico, verde e superficie permeabile. Gli spazi verdi come i parchi rappresentano gli elementi principali da cui sviluppare insediamenti qualitativi.

Azione 3.6.5

Sperimentare nuove forme di "working & living

Lo sviluppo centripeto significa concentrazione insediativa – quindi di abitanti e posti di lavoro – in luoghi ben serviti dai trasporti pubblici, dotati di servizi, attività commerciali e di svago, incrementando la qualità del costruito attraverso più spazi verdi e pubblici, architettura di buona qualità, interazione sociale, vitalità. Non significa aumentare gli indici a tappeto, riempire tutti i terreni liberi, creare solo alloggi, non rispettare l'identità e la qualità dei quartieri. Va perseguito lo sviluppo centripeto per non solo migliorare la qualità degli insediamenti e del paesaggio a beneficio dell'ambiente, dell'economia e della società, attraverso un uso più efficiente del suolo, ma anche per valorizzare nuove relazioni e aggregazioni tra lavoro e residenza o "working and living".

Azione 3.6.6

Favorire la diffusione di sistema di servizi e dotazione alla scala del quartiere

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete capillare di servizi e dotazioni che non possono essere considerati come elementi isolati. Essi infatti vanno inseriti in una logica sistemica attraverso lo sviluppo della città "centripeta". Essa infatti prevede lo sviluppo organico tra residenza, luoghi di lavoro, dotazioni e servizi. Lo sviluppo centripeto quindi dovrebbe in via preferenziale attuare - nei terreni liberi e in particolare nei terreni sotto sfruttati – con potenzialità di rinnovamento di edifici e quartieri vetusti, nonché di riconversione funzionale in luoghi strategici, cioè ben serviti dai trasporti pubblici e dotati di servizi, attività commerciali e di svago. Il tutto nel rispetto della sostanza storica esistente e con l'obiettivo di migliorare la qualità urbanistica, garantendo sufficienti spazi liberi verdi e pubblici, una rete di percorsi pedonali e ciclabili, una mescolanza funzionale e sociale che vivifichi i quartieri e incrementi il senso di sicurezza, un alto standard architettonico. Lo stesso vale per quartieri con necessità di riqualificazione urbanistica tramite completamento edilizio, nei comparti sotto sfruttati rispetto alle potenzialità edificatorie, nei lotti/fondi costruiti solo in modo parziale, ristrutturando o risanando edifici vetusti e sostituendo vecchi stabili o riqualificando quartieri anonimi, convertendo comparti produttivi in

nuovi luoghi attrezzati con servizi, residenza e lavoro.

Azione 3.6.7

Predisporre e costruire una infrastrutturazione adeguata per ospitare nuove necessità

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete capillare di infrastrutture tali da permettere l'insediamento di attività e carichi funzionali capaci di costruire una città accessibile a tutti. La rete va pensata per essere aggiornabile in tempi rapidi e predisporsi ad essere implementata rispondendo a esigenze diverse. PR050 promuove un sistema infrastrutturale capace di supportare sistemi ridotti (quartieri autonomi) e sistemi più articolati. Il concetto di adattabilità delle infrastrutture va considerato come una priorità e sostenuto da tutti i tipi di intervento urbanistico.

Azione 3.6.8

Adeguamento della rete digitale di nuova generazione

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete capillare adeguata per ospitare reti digitali di nuova generazione. Il Piano promuove il miglioramento dell'utilizzazione di tecnologie innovative a servizio dei cittadini e della realizzazione degli obiettivi della città, rendendo disponibili le informazioni sulle infrastrutture e sostenendo iniziative di innovazione tecnologica a favore dei cittadini e del sistema economico locale. Inoltre il piano persegue l'integrazione fra reti tecnologiche e per la raccolta di dati attraverso sistemi di sensoristica legati alle reti (connettività wifi, reti di rilevazione di traffico e parcheggi, monitoraggio TPL e controllo semaforico, monitoraggio dell'aria, del rumore…), e promuove il miglioramento dei servizi legati alla utilizzazione dei dati.

Azione 3.6.9

Sviluppo di attività produttive innovative nel fuso est tra ferrovia e via Emilia

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare in una logica sistemica l'insediamento di attività produttive innovative nel fuso definito dai sistemi infrastrutturali di ferrovia e via Emilia. Alcune delle aree specializzate della città si trovano in condizioni di prossimità con contesti abitativi. La modifica dei modi di produzione e le trasformazioni negli usi, sempre più mescolati/articolati, già in essere o in corso, riscontrabili in molti insediamenti specializzati esistenti, mostrano possibilità di convivenze tra usi e pratiche talvolta inedite (a titolo esemplificativo è possibile trovare aree a destinazione terziaria, commerciale o produttiva - queste ultime soprattutto "di natura digitale" - che convivono con la presenza di abitazioni e servizi). Il mix funzionale che si genera, oltre a garantire un uso più continuato e articolato di parti di città che non ha più senso settorializzare, può essere promosso e sostenuto anche attraverso la realizzazione di interventi di ERS, se compatibili e sostenibili anche in termini sociali.

Azione 3.6.10

Potenziare expo in connessione con AV eventuale e l'area che scorre lungo il lato sud dell'autostrada del sole A1

Il Piano incentiva l'insediamento di nuove aziende in settori innovativi (progetti di economia circolare, di imprenditorialità della cultura e del nuovo turismo, del digitale, dei servizi per la cura e il benessere sociale, dell'industria del gusto e dell'economia di prossimità…), in parti della città

che possono beneficiare di queste nuove attività.

L'area delle esposizioni è un ambito di rilievo non solo per il possibile insediamento della nuova stazione alta velocità ma per la possibilità di svolgere molteplici funzioni. Una particolare attenzione è rivolta alle aree prossime al centro espositivo lungo l'autostrada ricordando che PR050 promuove interventi per il miglioramento della accessibilità sostenibile (un sistema di collegamento sostenibile potrebbe essere realizzato tra la linea ferroviaria AV, EXPO con l'aeroporto e la stazione Ferroviaria e Bus Terminal).

Azione 3.6.11

Rigenerare lo stadio Tardini come epicentro multifunzionale integrato

Il Piano riconosce l'importanza dello stadio Tardini e ne incentiva una sua trasformazione in un polo multifunzionale aggregato con anche attività economiche e ricettive. PR050 promuove il collegamento dello stadio al sottostante Parco Ferrari attraverso il lato sud. Le dotazioni a parcheggio drovanno limitare l'utilizzo della supurfice a raso ed essere predispoti dei parcheggi sotterranei tali da permette l'uso pedonale dell'intera area intorno allo stadio.

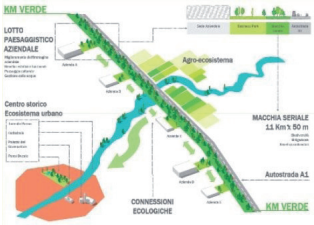
INFRASTRUTTURA PORTANTE VERDE DI BACINO
Rete natura 2000
Parco Regionale
Nodi ecologici strategici
Corridoi fluviali principali comprensivi di alvei , formazioni boschive ripariali ed aree ad alto valore naturalistico lungo i corsi d'acqua, estese nelle aree della fascia A PAI, fascia delle alluvioni frequenti e poco frequenti del
Connessioni esterne dei corridoi fluviali
INFRASTRUTTURA VERDE SINERGICA LOCALE
componenti di supporto della GI
Corridoi secondari del reticolo minore ed artificiale (a cielo libero ed intubati)
Reticolo delle canalizzazioni minori agricole
Nodi ecologici locali (fontanili con relative zona di tutela assoluta e allargata, aree umide,
Ambiti di sinergia per la protezione
-ambiti agricoli a contenuta vulnerabilita'
-ambiti agricoli di rilievo paesaggistico
Ambiti agricoli ad alta vocazione produttiva agricola
-ambiti agricoli vulnerabili
-ambiti agricoli di rilievo paesaggistico delle aree
Stepping stone della rete: macchie, filari
Unità degli ambiti edificati isolati extraurbani
Nodi principali della rete urbana: parchi urbani
Rete del verde urbano, aree verdi e viali
Ambiti di mitigazione
Fasce tampone di mitigazione urbano-rurale: progetto 'Bosco orbitale'
Kyoto forest periurbane
fasce tampone di mitigazione (infrastrutture, insediamento, aeroporto)
Fascia tampone di mitigazione dell'asse autostradale: progetto 'KmVerde'
reti della mobilità lenta
percorsi ciclopedonali esistenti e di progetto
PROGETTI SPECIFICI E AREE STRATEGICHE DELLA GREEN INFRASTRUCTURE.
ST.PS.4.5.1 - progetto 'Bosco orbitale e cinture verdi'
ST.PS.4.5.4 - progetto 'Torrente Parma'
ST.PS.4.5.2 - progetto 'Oasi verde della
ST.PS.4.5.2 - progetto 'Torrente Parma'
ST.PS.4.5.10 - progetto 'Smart mobility hub'
ST.PS.4.5.11 - progetto 'Ecodistrict'
ST.PS.4.5.13 - Progetto 'Parco lineare Ex-Pontremolese'
ST.PS.4.5.3 - Progetto 'Parma Green Ring'
ST.PS.4.5.5 - Progetto 'Ciclovia e Parco territoriale del Naviglio'
Colorno-Parma-Sala Baganza
ST.PS.4.5.6 - Progetto 'Urban Lops'

Natura Espansiva

Natura Espansiva

Strategie della ri-naturalizzazione della città e del territorio

L'estensione di Parma oggi coincide con quella del territorio segnato dai suoi sistemi ambientali: una sezione di paesaggio definita da un flusso continuo di acque che corre dagli appennini al Po, compresa entro il più vasto ambiente atmosferico della Pianura Padana e dei suoi movimenti di aria. Il PR050 propone lo sviluppo del sistema agricolo (più) produttivo in un rinnovato equilibrio con quello ambientale. Questo sodalizio svilupperà una nuova biodiversità. Il bosco territoriale, il KM VERDE, primo atto di un processo di "forestazione urbana" e la costruzione del paesaggio del nuovo millennio sono fattori importanti ma non possono essere i soli. Attraverso una serie di azioni concrete lo scenario "natura espansiva", risponde alle richieste di una società che si proietta sempre più all'interno di un paesaggio ricco di "infrastrutture ecologiche" e valorizzazione ambientale. A restare costante nei più diversi scenari prefigurati è la maglia delle infrastrutture ambientali cui si aggiungono i molteplici sviluppi dei servizi destinati alla comunità. La città pubblica diviene quindi il principio organizzatore di molteplici aree della città di Parma. Il metabolismo agro-alimentare come contributo alla progettazione di sistemi urbani e rurali (rurbani) resilienti.



KM VERDE, rappresentazione schematica dell'intervento di forestazione urbana lungo l'autostrada del sole A1

Lo scenario della Natura Espansiva ipotizza l'espansione delle aree protette, delle aree biologicamente di valore e delle aree boschive fino a lambire o intersecare le aree urbanizzate, i corridoi infrastrutturali e le aree sottoutilizzate. Viene proposto uno spostamento dal concetto di "natura" a quello di "infrastruttura ecologica", un passaggio particolarmente importante per un territorio urbanizzato come quello di Parma e della sua area vasta. Sono elementi appartenenti alla Natura espansiva: il torrente Parma e il sistema di canali (indicati come il maggior veicolo di biodiversità del territorio); i parchi urbani, i parchi che circondano gli antichi manufatti storici (tipo la cittadella) o le strutture militari dismesse o altri edifici/aree segnalati come gli elementi fortemente distintivi del paesaggio; i campi agricoli residuali, quelli dedicati all'agricoltura estensiva e gli orti urbani (le "macchie coltivate"); le aree soggette ad allagamento, le aree umide, le aree lungo i canali e i boschi ("aree ecologiche fragili e preziose"). Queste aree, nonostante le loro differenze, possono essere considerate insieme per la loro comune fragilità, l'alto valore e il potenziale funzionale. Il disegno delle aree destinate allo sviluppo degli spazi naturali - "aree di possibile percolazione ed espansione della natura" - mostra come la diffusione della "Natura espansiva" sia un obiettivo importante per le politiche "generiche" del PUG e rappresenta al contempo una critica al disegno degli ambiti naturali attraverso contorni rigidi. Lo scenario della Natura espansiva si riferisce sia a un processo di crescita sia a una sequenza di azioni specifiche e propone alcuni spazi e progetti strategici per ricreare le connessioni fra i diversi elementi e rinforzarne l'eterogeneità.

Vista a volo d'uccello dell'area centrale di Parma e del RING VERDE" come "espansione" del parco ducale

La figura della natura espansiva propone spazi strategici e azioni per rinforzare il carattere sistemico delle aree verdi esistenti. I nuovi parchi connetteranno i differenti paesaggi del torrente Parma e Naviglio. I link mancanti sono indicati e integrati all'interno delle aree strategiche.

Le politiche strategiche che sono state definite sono riferibili al mantenimento e permanenza di una natura evolutiva all'interno dell'area vasta, creando allo stesso tempo una leggibile struttura territoriale riferita

agli spazi aperti migliorandone le qualità ecologiche e permettendo connessioni tra i corridoi blu, specialmente tra il torrente Parma, il Naviglio e la campagna.

Rispetto alla conservazione e implementazione della biodiversità, il PUG, da indicazioni strategiche per sviluppare le frange periurbane, come un grande parco territoriale capace di attivare i bordi del TU elevandone le qualità paesaggistiche e ambientali promuovendo una nuova relazione tra natura e spazio urbano.

In questi contesti PR050 propone di sviluppare sistemi verdi che connettano i frammenti del periurbano e permettano alla flora e la fauna di creare un proprio habitat tra le zone agricole, le strade e il costruito. Le funzioni da sviluppare in queste aree sono quelle inerenti alla produzione alimentare ed energetica, ai cicli geobiochimici con il controllo del suolo e delle acque, allo sviluppo del turismo e della cultura, ma anche ad alloggi e attrezzature e servizi per la società. In pratica tutti gli elementi come i fiumi, le foreste, le aree agricole, i vuoti residuali, e il costruito urbano con il progetto degli spazi di margine trovano un equilibrio dato da nuovi modi d'uso di questi spazi, intercambiabili tra loro. Il PUG propone una serie di paesaggi multifunzionali che possano fornire diversi servizi alla società agricola e urbana. La strategia quindi è orientata allo sviluppo di paesaggi in cui si trovi una combinazione tra elementi e funzioni che definiscano dei rinnovati rapporti e valori tra l'aspetto residenziale (collettivo e quello privato), la produzione alimentare, l'invarianza idraulica, la conservazione della biodiversità e la produzione di energia.

Azione 3.7.1

Salvaguardare ed implementare la biodiversità

Il Piano persegue la tutela e la valorizzazione del territorio rurale e delle relative capacità produttive agroalimentari, salvaguardando le diverse vocazioni tipiche che lo connotano e incentiva la produzione e la vendita in azienda e in mercati all'interno della città. L'agricoltura come attività economica è fondamentale anche per l'equilibrio eco-sistemico del territorio e per i servizi ecosistemici forniti.

Il piano regolamenta le trasformazioni edilizie a favore delle aziende agricole. Vanno tutelati e implementati i servizi ecosistemici di approvvigionamento. L'attività agricola è presente e integrata con il sistema ecologico e ambientale, e viene incentivata attraverso la promozione dell'impresa agricola perseguendo la gestione attiva del territorio e delle attività connesse (multifunzionalità): offerta di servizi ambientali, ricreativi e per il tempo libero, agricoltura sociale, ristorazione e accoglienza, manutenzione del territorio, fattorie didattiche, vendita diretta dei prodotti agricoli freschi e trasformati. Il Piano regolamenta il riuso degli edifici esistenti e l'edificazione di nuove costruzioni necessarie alla conduzione dei fondi agricoli, all'esercizio delle attività agricole e di quelle connesse. PR050 persegue gli obiettivi prioritari individuati nella Vision, ossia, la conservazione e l'incremento della biodiversità; attività agricole, turistiche e ricreative devono consentire il mantenimento degli ecosistemi e la valorizzazione delle particolarità naturalistiche e paesaggistiche.

Azione 3.7.2

Sviluppare la matrice ecosistemica valorizzando la centuriazione

PR050 valorizza il territorio a partire dalla matrice ecosistemica presente definita dalle tracce della centuriazione. La centuriazione prima ancora di essere un progetto di suddivisione del terreno è un progetto di regimentazione delle acque. Esse rappresentano il sistema idrografico di irrigazione e allo stesso tempo disegnano il paesaggio rurale. La valorizzazione passa attraverso la definizione vegetativa dei segmenti della trama centuriata. I filari che vengono accostati ai vari segmenti aumentano l'efficacia ecosistemica del sistema agricolo e diventano vettori di biodiversità.

Azione 3.7.3

Potenziare l'infrastruttura verde urbana

Il Piano persegue lo sviluppo dell'infrastruttura verde e blu capace di creare nuovi collegamenti tra le aree naturali esistenti e il miglioramento della qualità ecologica generale del territorio aperto. Tale infrastruttura inoltre contribuirà al mantenimento di ecosistemi sani, che in tal modo potranno continuare a fornire preziosi servizi alla società come aria pulita e acque dolci. PR050 favorisce il mantenimento delle capacità della natura in accordo con il Piano del Verde, in modo di mitigare gli effetti negativi dei cambiamenti climatici, invece di ricorre a soluzioni tecnologiche artificiali decisamente più costose. Il Piano consente un approccio integrato alla gestione del territorio con riguardo alle aree interessate da rischi antropici: alta fragilità microclimatica, aree particolarmente esposte al rumore (in prossimità delle principali infrastrutture di trasporto), aree particolarmente esposte all'inquinamento elettromagnetico. L'implementazione dell'infrastruttura verde urbana contribuisce a migliorare i percorsi pedonali e ciclabili in

ambito urbano, ovvero, in sistemi di percorrenza attrezzati, sicuri, protetti, ombreggiati, oppure anche spazi naturali che costituiscono elementi di connessione di aree verdi e biomasse vegetali.

Il Piano promuove la creazione di un diffuso, qualificato e attentamente progettato sistema di aree verdi, che contribuisce alla struttura complessiva della rete ecologica urbana e al generale miglioramento dell'abitabilità e all'aumento del benessere e della salute fisica e mentale e alla prevenzione delle malattie.

Le nuove dotazioni di verde pubblico e le aree verdi private devono essere prioritariamente realizzate nelle aree dove i suoli si presentano integri (rispetto alle prestazioni ecosistemiche e quindi dal punto di vista chimico, fisico e biologico) o comunque meno antropizzati.

Azione 3.7.4

Sviluppare e costruire la "green infrastructure" a livello urbano e territoriale

Il Piano riconosce l'importante funzione strutturale e strutturante dei torrenti presenti nel territorio comunale. Rivestono inoltre un ruolo centrale nella lotta ai cambiamenti climatici, proteggendo soprattutto in ambito urbano da effetti negativi delle variazioni atmosferiche. Il piano sviluppa la "green infrastructure" a partire dalla piantumazione di sistemi vegetativi e il bosco periurbano proposto come progetto strategico funge da pozzo di assorbimento del carbonio favorendo processi ecosistemici e aumentando la biodiversità. Le zone umide assorbono inquinanti e migliorano la qualità delle riserve di acqua dolce. Ecco perché il Piano definisce nella cassa di espansione il potenziamento dell'infrastruttura verde/blu. Questo tipo d'intervento risulta anche vantaggioso dal punto di vista economico.

Nel territorio agricolo, tutti gli interventi di realizzazione o potenziamento della rete viaria primaria, secondaria e tutti gli interventi di nuovo insediamento o ampliamento di funzioni non abitative e non funzionali all'esercizio dell'attività agricola, devono realizzare fasce verdi polifunzionali di mitigazione e inserimento ambientale.

Azione 3.7.5

Migliorare il sistema idrico, la qualità delle acque di falda e quelle superficiali

Il Piano promuove la sicurezza idraulica, la quantità e la qualità delle acque dei torrenti in ambito comunale e dei canali irrigui, la qualità dell'ambiente fluviale, la tutela e la valorizzazione storico-culturale dei manufatti idraulici storici. Al sistema urbano dei canali sono associate funzioni di deflusso delle acque meteoriche di equilibrio microclimatico.

L'azione si applica alle aree "alvei attivi e invasi dei bacini idrici" individuate nella Tavola dei vincoli. PR050 si pone l'obiettivo di aumentare la resilienza del territorio rispetto agli impatti del cambiamento climatico coniugando le esigenze di tutti i portatori di interesse pubblici e privati in maniera coerente con gli obiettivi di qualità e sicurezza della risorsa idrica e dei territori connessi. Inoltre il Piano prevede l'eliminazione delle interferenze delle acque reflue con i corpi idrici garantendo condizioni di igiene, salubrità e benessere ambientale ed evitando la formazione di popolazioni microbiche e potenzialmente patogene. Il miglioramento della qualità delle acque superficiali ne permetterà inoltre il riutilizzo per usi non potabili compatibili in sinergia con le altre azioni del Piano con l'obiettivo di ridurre i consumi di acqua potabile.

Azione 3.7.6

Limitare e contenere i rischi per cause naturali

Il Piano interviene su tutti gli elementi che contribuiscono alla prevenzione e riduzione dei rischi. In termini generali il rischio viene espresso come il prodotto della pericolosità, che è la probabilità o la frequenza di accadimento di un evento dannoso, e la quantità del danno. Il danno a sua volta dipende dalla vulnerabilità, che indica la propensione a subire danneggiamenti, e l'esposizione, che esprime quantitativamente gli elementi esposti al danno (intesi come vite umane, numero/valore di case, fabbricati, infrastrutture ecc). Nella Tavola dei Vincoli e all'interno della Valsat sono riportate le principali mappe di pericolosità e di rischio, collegate a limitazioni o condizioni necessarie per attuare le trasformazioni territoriali che derivano da normative o piani di settore e che vengono ulteriormente sviluppate nel Piano con l'obiettivo di rafforzare la resilienza del territorio, contenere e ridurre i rischi. La progettazione delle nuove dotazioni ecologiche ambientali contribuisce alla riduzione dei rischi del territorio.

Azione 3.7.7

Supportare la proliferazione di parchi e piazze verdi in ambito urbano ed extra urbano

Il Piano riconosce ai suoli permeabili e alle aree connotate dalla presenza di vegetazione all'interno del territorio urbanizzato un'importante funzione ecosistemica di regolazione dei cicli naturali e di mitigazione dei rischi e degli effetti negativi dei cambiamenti climatici. A tale funzione va aggiunta l'erogazione di servizi fruitivi e sociali del verde pubblico, in particolare nelle aree a maggiore densità abitativa. La valorizzazione dei parchi nel territorio urbano e la progressiva trasformazione di aree di proprietà pubblica in nuovi parchi costituisce un'opportunità strategica per la realizzazione degli obiettivi di PR050. I parchi in territorio urbano sono superfici limitate, suoli integri nei quali si esplicano principalmente servizi ecosistemici fruitivi e sociali, accanto a quelli di regolazione e, secondariamente ma significativamente anche servizi di approvvigionamento. Sono aree caratterizzate dalla compresenza di aree attrezzate per lo svolgimento di attività ludiche e/o sportive leggere e di aree destinate all'educazione. Queste aree possono articolarsi e comprendere al loro interno diverse categorie di attrezzature purché compatibili tra loro. La realizzazione di volumi per attività di servizio a queste parti di territorio, o per ospitare attrezzature compatibili, deve essere eseguita prevalentemente mediante il ricorso a interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente ove possibile.

Azione 3.7.8

Sviluppare e favorive pratiche sperimentali di agricolura estensiva

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare un sistema agricolo sperimentale a partire dalla Superquadra. L'importanza di un sistema estensivo è soprattutto connesso alla capacità del suolo di rigenerarsi e non compromettere le proprie capacità. Il Piano favorisce le pratiche estensive capaci di produrre valore aggiunto in termini di paesaggio e biodiversità. Il Piano persegue la tutela e la valorizzazione del territorio rurale e delle relative capacità produttive agroalimentari, salvaguardando le diverse vocazionalità tipiche che lo connotano e incentiva la produzione e la vendita in azienda e in mercati all'interno della città. L'agricoltura come attività economica è fondamentale anche per l'equilibrio eco-sistemico del territorio e per i servizi ecosistemici forniti. Il piano favorisce lo sviluppo di agricoltura sperimentale anche in serra attraverso tecnologie innovatave per prodotti

specifici capaci in caso di necessità di sopperire a mancanze strutturali causa avversità climatiche.

Azione 3.7.9

Valorizzazione e qualificazione deli parchi territoriali

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare una rete estesa di parchi territoriali lungo i torrenti e lungo le infrastrutture di attraversamento come autostrada e tangenziali, anche intorno all'aeroporto. Il verde pubblico rappresenta un patrimonio di dimensioni rilevanti e riveste un ruolo strategico nel disegno del paesaggio urbano parmigiano, soprattutto in relazione alla sua notevole articolazione (parchi, giardini, centri sportivi, verde scolastico, verde di arredo, viali alberati, boschi, fasce boscate di mitigazione, aree naturali, ecc.). Il sistema dei parchi e giardini costituisce gran parte dell'offerta pubblica di spazi che incoraggiano le attività all'aria aperta e contribuiscono alla creazione di opportunità ricreative e di aggregazione sociale, un vero e proprio sistema di servizi ecosistemici sociali, fruitivi e ricreativi. PR050 promuove interventi di forestazione urbana su diverse scale: realizzazione di nuovi parchi pubblici, realizzazione di filari e fasce arboree polifunzionali a mitigazione di infrastrutture, piccoli interventi di greening urbano, messa a dimora di alberi particolarmente performanti, rinverdimento di involucri edilizi di edifici pubblici. Obiettivo principale è il miglioramento del bilancio arboreo urbano pubblico e privato. Gli interventi di miglioramento di infrastrutture nel territorio urbano devono realizzare fasce verdi polifunzionali di mitigazione e inserimento ambientale.

Azione 3.7.10

Favorire l'espansione delle aree naturalistiche protette

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare ed espandere le aree protette e ne favorisce la loro espansione e ampliamento. PR050 promuove iniziative e azioni specifiche di consolidamento ecosistemico delle aree protett e ne propone un aumento in termini qualitativi e quantitavi, di massa vegetale, alberature e altri elementi naturali che agiscono come attivatori della biodiversità. Questo favorisce il collegamento ecosistemico tra infrastrutture verdi e blu nel territorio comunale e sovracomunale contribuendo al rafforzamento dei valori paesaggistici presenti.

Azione 3.7.11

Favorire la trasformazione delle cave in habitat dal valore ecosistemico attivo

Il Piano riconosce l'importanza di strutturare e riqualificare le aree ad uso estrattivo e le cave. Il PUG favorisce il recupero di tali aree attraverso il rimodellamento delle superfici di escavazione al fine di assicurare una stabilità meccanica permanente, sia strutturale che superficiale, ricreando nel contempo forme diversificate, facilmente accessibili e in stretta connessione con il paesaggio circostante. L'obiettivo è approssimare un equilibrio tra forme e processi geomorfologici in atto. Questo equilibrio si può raggiungere con le seguenti azioni: individuare azioni e metodi in grado di fermare il degrado (dovuto a erosioni, crolli, deflussi incontrollati, ecc.); intervenire per creare una condizione stabile necessaria per favorire i processi dinamici biologici (rinaturalizzazione); favorire un rapido riavvio dei processi e la creazione delle interazioni assenti o alterate (rinaturazione); il tutto deve essere ottenuto contenendo i costi all'essenziale. Per

rinaturalizzazione si intende l'insieme degli interventi, strutturali e non strutturali, atti a ripristinare le caratteristiche ambientali e biocenotiche, nonchè la funzionalità ecologica, di un ecosistema in relazione alle sue condizioni potenziali, determinate dalla sua ubicazione geografica, dal clima, dalle caratteristiche geologiche e geomorfologiche del sito e della sua storia naturale pregressa. La rinaturazione è quella serie di operazioni di ricomposizione morfologico/ambientale che con la riduzione delle cause di degrado, favoriscono il reinstaurarsi di un'attività biologica e di relazioni ecologiche in quelle aree oggi fortemente degradate. Si tratta di ricreare, dove possibile, un ambiente di nuovo ospitale per la flora e per la fauna autoctona, riducendo così l'isolamento rispetto al territorio circostante.