

# ST.SC.3.1.1

## Scenario 1

### Alta capacità

#### LEGENDA

- + nodi di interscambio modale
- nuove fermate strategiche del trasporto pubblico
- dorsali strutturali del nuovo trasporto 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 Bagagna
- rete ciclabile esistente
- - - - - estensione rete ciclabile "Parma 2050"
- radiali infrastrutturali viabilistica di connessione fra la Città e il territorio
- stazioni di ricarica elettrica
- P parcheggi in struttura
- P parcheggi d'interscambio
- aree a parcheggio
- autostrada
- viabilità principale
- - - - - viabilità principale da completare
- rete stradale
- Aree urbane di potenziale pedonalizzazione
- Aree urbane di possibile implementazione di viabilità "Zona 20"
- Aree urbane di possibile implementazione di viabilità "Zona 30"
- stazioni ferroviarie esistenti
- stazioni ferroviarie in previsione
- - - - - nuova linea ferroviaria "Pontremolese"
- linea ferroviaria ad alta velocità (TAV)
- potenziale nuova stazione treno ad alta velocità
- rete ferroviaria
- aeroporto
- fiumi e torrenti
- tessuto urbano
- Comune di Parma (confine comunale)

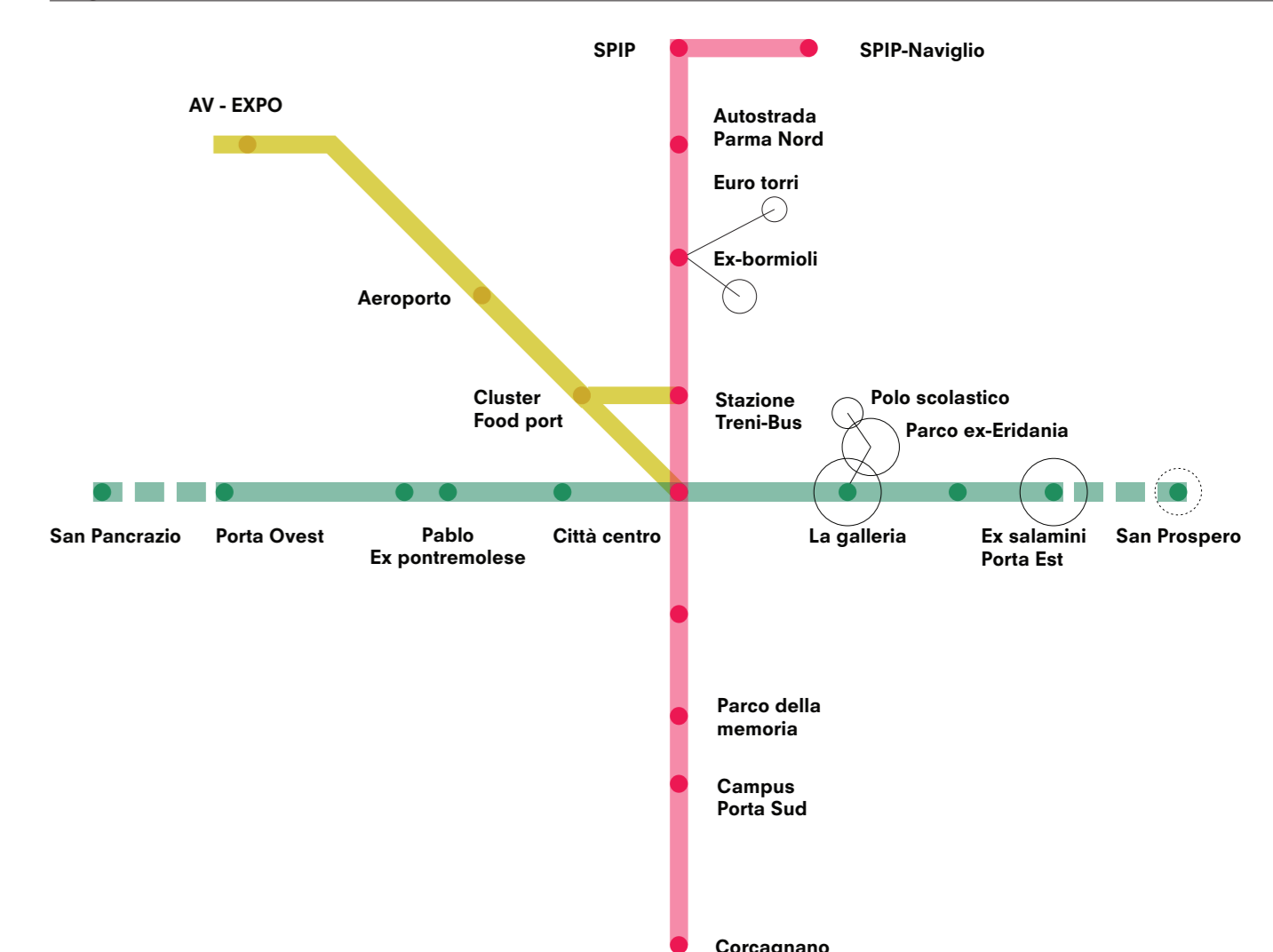
Il PUG PR050 definisce 3 linee principali strutturali e strutturali del Trasporto Pubblico Locale (TPL). Una linea principale nord-sud, una est-ovest e una linea strutturale "trasversale" che collega la zona "FIERE" (o potenzialmente la nuova stazione Alta Velocità) con l'AEROPORTO e la STAZIONE TREN-BUS.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

Le tre "dorsali" di TPL e il "SEMI-RING" che dall'imbocco di via Mantova in semicerchio verso sud si collega a via Cremonese - lato ovest, è pensato come infrastruttura di TPL innovativa da sviluppare in sinergia con i percorsi ciclabili. Essi collegano tutti i quartieri, entro una rete interconnessa, e tutte le funzioni urbane strategiche: dai parchi e infrastrutture verdi con le aree della produttiva city, dalle aree più densamente abitate a est, alle stazioni, all'ospedale, il PED (Parma Eco District) e il Campus (collegando idealmente la produzione (PED) con la ricerca). Su queste "linee", si appoggia la struttura spaziale e funzionale della nuova Parma. Intorno ad alcune fermate ed in corrispondenza di servizi esistenti e/o di progetto sono state identificate degli areali per eventuali interventi.

I nodi di interscambio, la capillarità dell'offerta, la reperibilità degli hub di micromobilità che verranno distribuiti e integrati nei parcheggi e nelle fermate, congiungono l'accesso delle informazioni in tempo reale permetteranno l'integrazione delle modalità di trasporto sostenibili promossa dal PUG ed in linea con le città Europee. L'aggiornamento dei carichi veicolari, già auspicato dal PUMS, sarà un incentivo forte alla riqualificazione urbanistica con il conseguente miglioramento della vivibilità dei diversi nuclei urbani. All'introduzione di limitazioni alla velocità, di politiche di gestione della sosta e operazioni di "traffic calming" si affiancheranno proposte di graduati limitazioni alla circolazione veicolare nei centri dei quartieri e la creazione di un'ampia area urbana ad emissioni ridotte, con l'obiettivo di indirizzare la transizione verso modalità di trasporto non emissive. Sistemi a chiamata nelle aree meno dense completeranno l'offerta. La strategia offre alla città nuovi servizi di mobilità e di nodi strategici, integrando e amplificando le politiche di regolazione della mobilità che potranno essere implementate nel prossimo futuro: road pricing, limitazioni a categorie veicolari specifiche, politiche di "city logistics". Le posizioni strategiche dei nodi definiscono aree di sviluppo, in alcuni casi di addensamento e altri di interscambio aumentando ove necessario la superficie edificata ad ospitare infrastrutture innovative della mobilità "mobility hub", permettendo di immaginare nodi futuri come "clusters" intermodali alla scala urbana (micro-mobilità). L'ingresso delle auto private si libera e diviene luogo per lo scambio di attività umane per la città. Alcuni nodi si trasformano in "magneti" grazie all'interscambio tra sistemi differenti. Le proposte si contestualizzano in una revisione del sistema di accesso alla città, consentendo la distribuzione sostenibile del carico veicolare in ingresso e in uscita.

Tutto il suo sistema di spazi e infrastrutture per il trasporto è concepito per costituire un habitat urbano ideale per la mobilità ciclo pedonale. A supporto di questo, un sistema complesso di infrastrutture consente al TU (Territorio Urbanizzato) non solo di essere raggiunto ma di diventare, esso stesso, una piattaforma intermodale per persone e merci tra una vasta area di la città storica. Le superfici pedonali e ciclabili di progetto si espandono e costruiscono la trama della città futura. Questa strategia nel lungo periodo dovrebbe consentire di sviluppare il centro storico come una grande "isola" principalmente pedonale consentendo accessi moderati a veicoli non inquinanti. Le zone 30 e 20 attraverso il loro insediamento promuovono la "rigenerazione infrastrutturale" della città. Esse concorrono alla proiezione verso un futuro prossimo in cui la mobilità diviene servizio condiviso, rendendo obsoleto l'auto privata e i suoi spazi connessi. Le zone 30 e 20 saranno le parti di città con più possibilità di trasformare il sedime stradale in spazi pubblici e quindi creare "città pubbliche" con insediamenti di aree verdi e permeabili con relativi benefici a partire dalla diminuzione dell'effetto isola di calore e usabilità complessiva. Le progettualità oltre alle dorsali, definiscono un sistema di Park & Ride (Mobility hub) distribuiti nelle intersezioni tra le radiali e il "ring". Unicamente la strategia prevede la trasformazione dei viali nel cosiddetto "GREEN RING" quale infrastruttura che nel tempo verrà progressivamente trasformata in spazio pubblico, consentendo l'aumento delle aree de-pavimentate e una stazione stradale adeguata e a favore dell'utilizzo ciclo-pedonale e del trasporto pubblico. I parcheggi vengono considerati dalla strategia ambili privilegiati dove iniziare il processo di de-impermeabilizzazione e al tempo considerati come infrastrutture per l'invianza idraulica. In generale la strategia di PR050 definisce le strade come infrastrutture che progressivamente si trasformano in luoghi e spazi pubblici innovativi.

Diagramma delle tre direttrici strutturali di TPL individuate dal PUG "PR050"



# PR050

## PUG - Piano Urbanistico Generale

Sindaco:  
Michele Guerra

Assessore alla Rigenerazione Urbana:  
Chiara Verizzi

Direttore Generale e Segretario Generale:  
Pasquale Criscuolo

Direttore 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. Devia Sbaraglia, arch. Nicole Marzotti, arch. Sabino Pellegrino

Gruppo di lavoro incaricato

Capogruppo:  
arch. Andreas Faoro

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

SIF: arch. Federico Ghirardelli

STRATEGIA - SCENARI  
ST.SC.3.1.1 - ALTA CAPACITA'  
Scala 1 : 25.000

Assunzione  
Adozione  
Approvazione

DELIBERA G.C. N. ... DEL ...  
DELIBERA C.C. N. ... DEL ...  
DELIBERA C.C. N. ... DEL ...