

QC.VS.2.3 Parma città della mobilità condivisa e sostenibile

Legenda

- stazioni di ricarica elettrica
- stalli bike sharing
- pedonalità "15 minuti"
- polarità "Parma 2050"
- Parcheggi d'interscambio
- stazioni ferroviarie
- linea pontremolese (progetto)
- Attraversamenti dei centri frazionali da riqualificare
- Autostrada
- Boulevard regionale della Via Emilia (e anello dei viali)
- Via Emilia
- Viabilità extraurbana di rilievo territoriale
- Viabilità extraurbana di rilievo territoriale di progetto
- Viabilità extraurbana principale
- Viabilità extraurbana principale di progetto
- Viabilità urbana di scorrimento
- Viabilità urbana di scorrimento di progetto
- itinerari ciclabili esistenti
- itinerari ciclabili in progetto
- fermate TPL (trasporto pubblico locale)
- rete TPL (trasporto pubblico locale)
- corsie preferenziali autobus urbani
- accessibilità pedonale alle fermate del TPL
- accessibilità pedonale alle fermate della rete ferroviaria
- fiumi e torrenti
- comune di Parma (confine comunale)

VISIONE

PARMA CITTÀ DELLA MOBILITÀ CONDIVISA E SOSTENIBILE

Nella campo della mobilità è in atto un cambiamento epocale: si sta affermando in tutto il mondo un nuovo modo di muoversi, maggiormente basato sull'accesso ai servizi invece che sull'uso di un veicolo di proprietà. La tecnologia oggi lo facilita, l'ambiente ne ha bisogno, un numero crescente di persone vuole spostarsi liberamente, in città e fuori, anche senza possedere un veicolo. La visione della mobilità è un derivato della visione spaziale per Parma 2050. Segui i principi della visione territoriale, ma fornisce al contempo anche delle condizioni di base per realizzare una visione dei trasporti efficiente e sostenibile. Formuliamo la visione della mobilità come segue: Nel 2050, Parma avrà un sistema di trasporto pubblico forte ed equo che consentirà a tutti i cittadini di muoversi nella città e nel territorio in modo sicuro e sostenibile. Necessariamente dovrà garantire un flusso di traffico efficiente sui corridoi in cui è necessario trasferire, fornendo al contempo movimento lento e facilità di traffico nei vicoli e nelle aree definite. La diversificazione delle modalità di trasporto sono la base per promuovere la mobilità sostenibile.

Principi

Un sistema di traffico efficiente e inclusivo abbraccia gli aspetti positivi di ciascuna modalità mitigandone gli effetti negativi. Riducendo i conflitti e lo stress dei veicoli a motore, gli utenti della strada più vulnerabili ne traggono beneficio. Aumentando anche la sostenibilità (sociale, ambientale) del sistema di traffico totale. Abbiamo definito una serie di principi che guideranno il futuro sviluppo della mobilità a Parma. Questi principi dovranno essere applicati in tutti i diversi settori e dipartimenti all'interno del comune e oltre. L'applicazione dei principi aiuterà il comune a creare un cambiamento tangibile nel sistema di trasporto cittadino, fornendo ai cittadini maggiori opzioni di mobilità. Questi principi si basano sulla primazia di priorità invertita. Molte città hanno nel tempo spostato la priorità e quindi lo spazio urbano verso l'automobile privata. Questo è visibile anche a Parma. Ridefinendo le priorità dei modi attivi e del trasporto pubblico, Parma può affrontare la congestione stradale in generale, la "pressione" dei parcheggi, il deterioramento della qualità dell'aria, l'accessibilità e le questioni di equità. Per realizzare questa strategia, i seguenti punti dovrebbero essere adottati come principi guida di pianificazione della mobilità che si pone all'interno del comune. Dalla pianificazione della rete alla progettazione stradale e ai problemi di manutenzione.

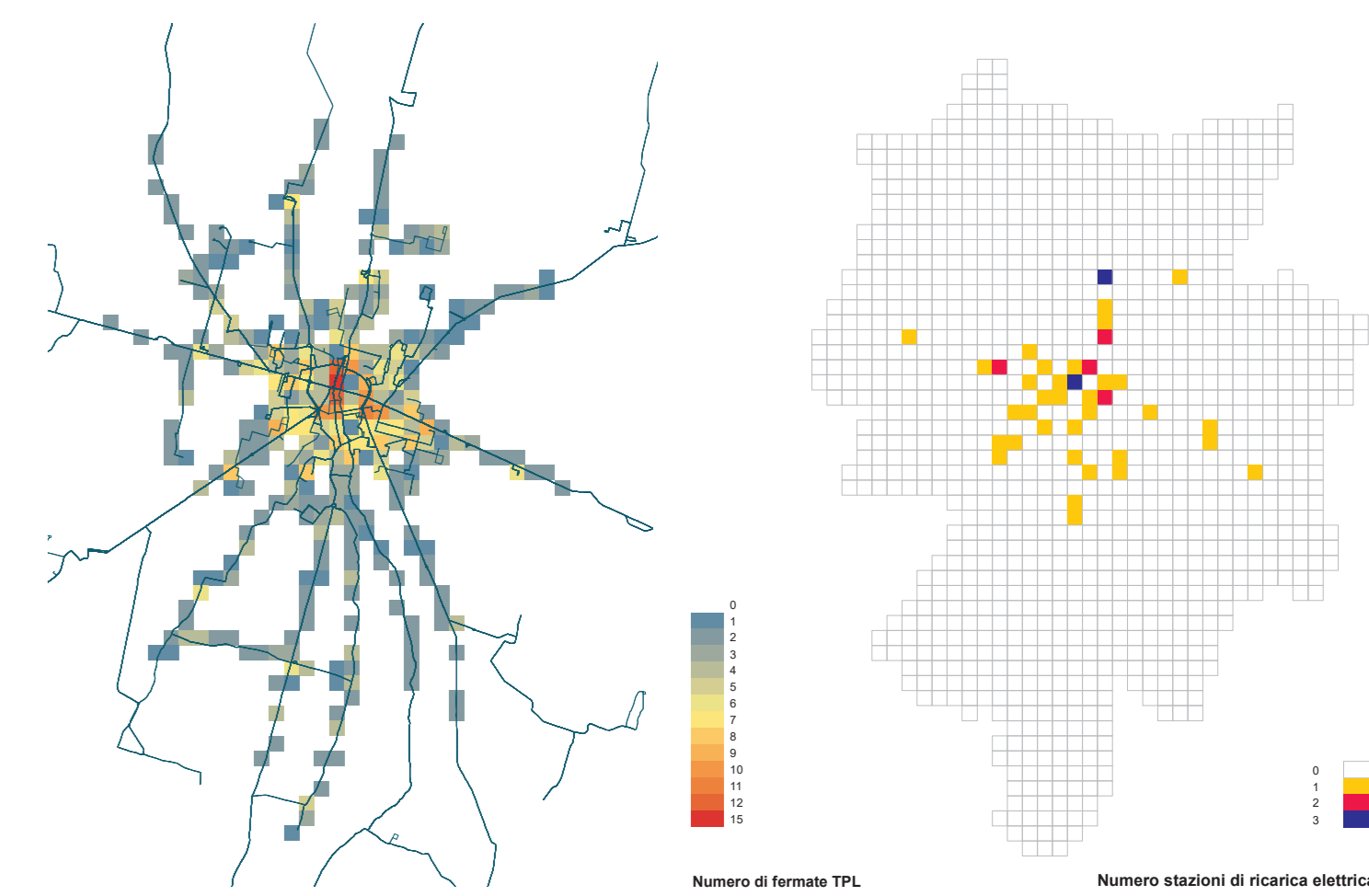
Il pedone è la modalità primaria all'interno della circoscrizione - "Ring" verde (città dei 15 minuti per eccellenza). La bicicletta è il mezzo di trasporto chiave all'interno del TU. Il trasporto pubblico collega i vari nodi della città policentrica. Accesso merci con veicoli agricoli consentiti nel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

Parma città della mobilità condivisa offre un'analisi interpretativa del sistema della mobilità nel comune di Parma aggruppando diversi punti di vista. L'immagine restituisce una visione sulle capacità in essere della città di Parma di rafforzare la propria dimensione sulla mobilità pubblica, la mobilità e la sostenibilità degli spostamenti. La visione con Parma Città della mobilità condivisa e sostenibile si misura a quello della "Post-car" e "Carbon-free", essendo la prerogativa del PUG di delineare una strategia ecologico-ambientale orientata al 2050 e quindi coerente con quanto previsto dalle direttive europee.

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

Per quanto riguarda la presenza delle fermate del TPL, viene data anche restituzione secondo un'analisi quantitativa che ne definisce la "densità" all'interno del territorio comunale. Quello che emerge è che l'area più accessibile in termini di alternative di fermate del TPL è quella che dalla stazione ferroviaria segue il lungo Parma sul lato centro storico per arrivare a Palazzo Barberi. Così come Viale Martena e Viale San Michele per arrivare allo Stadio "Tardini". Inventare la mobilità di prossimità pedonale e ciclabile non si esaurisce con la mappatura delle aree di accessibilità alle fermate e alle stazioni del trasporto pubblico. Pertanto, attorno alle centralità urbane definite a priori (Parco Ducale, Casale Maggiore, Cittadella, Piazza Garibaldi, Stadio "Tardini", Campus universitario, Stazione Ferroviaria, Area Ex-Bormoli, Parchi Ex-Eridania) sono stati definiti due "Buffer" che identificano le aree della città in cui è possibile raggiungere il concetto di "Città dei 15 minuti" aree all'interno delle quali è possibile accedere ai servizi essenziali a piedi o in bicicletta nell'arco temporale dei 15 minuti.

Vengono mappate inoltre le piste ciclabili (esistenti e in progetto), gli stadi per le biciclette presenti nel territorio comunale destinati al Bike-sharing. In un territorio pianeggiante come quello parmesano la mobilità dolce assume un'importanza rilevante in termini di spostamenti e Parma risulta essere ben dotata anche se la rete necessita sicuramente di essere implementata non solo attraverso la creazione di piste e percorsi ciclabili in sede propria, ma anche grazie alla creazione di aree nella città escluse al traffico veicolare. In termini di sostenibilità, si fa riferimento anche alla percentuale di veicoli elettrici presenti nel territorio comunale. Essendo una scelta privata possedere o meno un'auto a emissioni 0, la presenza di punti di ricarica elettrica è fondamentale per il diffondersi di tali tecnologie. Da quanto emerge Parma ha una bassa dotazione di punti di ricarica per le auto elettriche e concentrata in punti di alta frequenza automobilistica. Nel centro storico e sui viali di circoscrizione interna che incrociano l'andamento della muratura antica della città sono mappati inoltre quei segmenti stradali dove sussistono delle aree riservate ai percorsi autobus. Infine viene data restituzione della presenza dei "parcheggi scambiatori" posti nei luoghi di intersezione delle principali infrastrutture viabilistiche e della gerarchizzazione del sistema di mobilità su gomma.



PR050

PUG - Piano Urbanistico Generale

Sindaco:
Michele Guerra

Assessore alla Rigenerazione Urbana:
Chiara Verzini

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 Martotti, 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 Pagnitelli (Collettivo di Urbanistica), arch. Raffaello Gambino, arch. Paolo Castelletti, arch. Fabio Ceci, arch. Federica Thomasset, biol. Luca Bisogni, avv. Roberto Oliari, geol. Francesco Coruti (Engeo s.r.l.)

SIF: arch. Federico Ghirardelli

QC.VS.2.3

Parma città della mobilità condivisa e sostenibile

Quadro Conoscitivo (VISIONE)
Scala 1 : 25.000

Assunzione
Adozione
Approvazione

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

