



**COMUNE DI PARMA  
ASSESSORATO MOBILITÀ, TRASPORTI E VIABILITÀ**

**PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO  
(P.G.T.U.)**

**Documento di Piano**

# INDICE

<i>Comune di Parma</i>	Assessore Mobilità, Trasporti e Viabilità: dott. Davide Mora
<i>Area Benessere e Sostenibilità</i>	Direttore di area: dott. Emanuele Moruzzi
<i>Settore Mobilità e Ambiente</i>	Direttore di settore: ing. Nicola Ferioli
<i>Servizio Mobilità Sostenibile</i>	R.d.P.: arch. Angela Chiari geom. Andrea Cantoni ing. Emanuele Filippi dott.ssa Lucia Gola (Mobility Manager d'Area) arch. Dina Ravaglia

	Assistenza al RUP per l'elaborazione del Piano a cura di TRT Trasporti e Territorio srl
<i>Titolo del progetto</i>	Piano Generale del Traffico Urbano
<i>Titolo del documento</i>	Documento di Piano
<i>Versione e Stato</i>	06
<i>Data</i>	08/06/2011
<i>Autore</i>	Simone Bosetti, Ivan Uccelli
<i>Revisione</i>	Espedito Saponaro
<i>Approvazione</i>	Patrizia Malgieri
<i>Codice commessa</i>	10p02

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE.....</b>	<b>3</b>
1.1	PERCORSO DI PARTECIPAZIONE.....	4
1.2	SOMMARIO .....	5
<b>2</b>	<b>SCELTE DEL PIANO .....</b>	<b>6</b>
2.1	OBIETTIVI .....	6
2.2	STRATEGIE: UN NUOVO CONCETTO DI MOBILITÀ .....	7
<b>3</b>	<b>SCENARIO DI PIANO.....</b>	<b>9</b>
3.1	RETE STRADALE .....	10
3.1.1	Interventi di adeguamento e messa in sicurezza.....	10
3.1.2	Classificazione funzionale .....	11
3.2	TRASPORTO PUBBLICO E INTERMODALITÀ .....	16
3.2.1	Inquadramento e scenario evolutivo di breve periodo .....	16
3.2.2	Azioni promosse dal PGTU .....	17
3.3	MODERAZIONE DEL TRAFFICO E PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLO-PEDONALE .....	18
3.4	SOSTA.....	22
3.4.1	Offerta di sosta e parcheggi .....	22
3.4.2	Regolamentazione della sosta .....	25
3.5	GESTIONE DELLA MOBILITÀ.....	26
<b>4</b>	<b>AMBITI SPECIFICI DI INTERVENTO.....</b>	<b>27</b>
4.1	VIALI DI CIRCONVALLAZIONE E AREE SNODO .....	27
4.2	CENTRO STORICO.....	30
<b>5</b>	<b>GESTIONE E ATTUAZIONE DEL PIANO .....</b>	<b>32</b>
<b>6</b>	<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>33</b>

## FIGURE

FIG. 1. 1	IL MASTERPLAN DELLA MOBILITÀ DI PARMA: UNA NUOVA STRATEGIA PER UNO SCENARIO IN EVOLUZIONE.....	3
FIG. 1. 2	IL DISEGNO DELLA MOBILITÀ A PARMA: LOCANDINA DEL SEMINARIO .....	4
FIG. 1. 3	IL PGTU DI PARMA: IMPOSTAZIONE GENERALE .....	5
FIG. 2. 1	STRATEGIE PER LA MOBILITÀ A PARMA: AREA VASTA, ESTERNA ALL'ANELLO DELLE TANGENZIALI .....	7
FIG. 2. 2	STRATEGIE PER LA MOBILITÀ A PARMA: AREA URBANA, COMPRESA TRA L'ANELLO DELLE TANGENZIALI E I VIALI DI CIRCONVALLAZIONE .....	8
FIG. 2. 3	STRATEGIE PER LA MOBILITÀ A PARMA: AREA CENTRALE, INTERNA AI VIALI DI CIRCONVALLAZIONE.....	8
FIG. 3. 1	INTERVENTI PREVISTI SULLA VIABILITÀ .....	10
FIG. 3. 2	CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE DI PARMA (SETTORE NORD) .....	13
FIG. 3. 3	CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE DI PARMA (SETTORE SUD) .....	14
FIG. 3. 4	CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE DI PARMA (AREA URBANA CENTRALE) .....	15
FIG. 3. 5	SCHEMA DI REVISIONE DELLA RETE TPL URBANA .....	16
FIG. 3. 6	INTERVENTI PREVISTI SULLA MOBILITÀ CICLO-PEDONALE .....	20
FIG. 3. 7	INTERVENTI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO E REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE PREVISTI .....	21
FIG. 3. 8	PARCHEGGI IN STRUTTURA ESISTENTI E PREVISTI.....	23
FIG. 3. 9	PARCHEGGI SCAMBIATORI .....	24
FIG. 3. 10	COMUNE DI PARMA: FORMAT TIPO DEL PARCHEGGIO SCAMBIATORE.....	24
FIG. 3. 11	INDIVIDUAZIONE DELLE STRADE INTERESSANTE DA REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA (ZTL-ZPRU).....	25
FIG. 4. 1	SISTEMA DI REGOLAMENTAZIONE DEI VIALI DI CIRCONVALLAZIONE E INDIVIDUAZIONE DELLE AREE SNODO.....	27
FIG. 4. 2	SCENARIO DI PIANO: CENTRO STORICO .....	31

## TABELLE

TAB. 2. 1	LIBRO BIANCO PARMA 2020: I TARGET PER IL SETTORE DELLA MOBILITÀ .....	6
TAB. 3. 1	SINTESI DELLO SCENARIO DI PIANO: AMBITI DI AZIONE E INTERVENTI PROPOSTI .....	9
TAB. 3. 2	INTERVENTI PREVISTI SULLA VIABILITÀ .....	10
TAB. 3. 3	CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE DA NORMATIVA .....	11
TAB. 3. 4	CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE DI PARMA.....	12
TAB. 3. 5	AUTORIZZAZIONE AL TRANSITO NELLE CORSIE PREFERENZIALI: PROPOSTA DI NUOVA REGOLAMENTAZIONE .....	17
TAB. 3. 6	INTERVENTI PREVISTI SULLA MOBILITÀ CICLISTICA .....	18
TAB. 3. 7	INTERVENTI PREVISTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI SPOSTAMENTI PEDONALI.....	18
TAB. 3. 8	SISTEMA DELLA SOSTA: AMBITI TERRITORIALI E TIPOLOGIA PREVALENTE DI SOSTA .....	22
TAB. 3. 9	INTERVENTI PREVISTI SU SOSTA E PARCHEGGI.....	22
TAB. 3. 10	PARCHEGGI IN STRUTTURA ESISTENTI E PREVISTI (POSTI AUTO).....	23
TAB. 4. 1	AREA SNODO GRAMSCI-PASINI-PIACENZA-ABBEVERATOIA: STATO DI FATTO .....	28
TAB. 4. 2	AREA SNODO GRAMSCI-PASINI-PIACENZA-ABBEVERATOIA: PROPOSTA DI INTERVENTO.....	28
TAB. 4. 3	AREA SNODO PARTIGIANI D'ITALIA-EMILIA EST-SAN MICHELE-ROSSI: STATO DI FATTO .....	29
TAB. 4. 4	AREA SNODO PARTIGIANI D'ITALIA-EMILIA EST-SAN MICHELE-ROSSI: PROPOSTA DI INTERVENTO .....	29
TAB. 4. 5	PROPOSTA DI SEMPLIFICAZIONE DELLA PERIMETRAZIONE DELLE ZONE A TRAFFICO LIMITATO.....	30

# 1 Introduzione

L'Amministrazione Comunale di Parma ha individuato la necessità di predisporre il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) quale strumento tattico di pianificazione del traffico e della mobilità di breve periodo in stretta connessione con il percorso, attualmente in atto, di aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità (PUM, 2006).

Il rapporto presenta lo scenario di Piano costruito considerando un insieme di misure e di interventi tra loro coerenti e in grado di perseguire gli obiettivi selezionati dall'Amministrazione. In particolare si è tenuto conto:

- delle specificità del contesto, a partire dalla natura e dalle caratteristiche delle criticità (trasportistiche, ambientali, sociali, economiche) individuate nella fase di analisi<sup>1</sup> e dal livello di maturazione degli interventi già messi in campo dall'Amministrazione;
- della gerarchia degli obiettivi espressi dal decisore pubblico;
- dei momenti di discussione e di confronto con le strutture tecniche e politiche dell'Amministrazione, che hanno fatto seguito alla elaborazione della prima proposta di Piano<sup>2</sup>;
- dalle dimensione temporale attivata dai singoli interventi, in altri termini della loro attuabilità nel breve periodo (orizzonte biennale, 2012-2013).

Si è tenuto inoltre conto della praticabilità e accettabilità sociale delle misure proposte, attraverso lo sviluppo di un percorso di partecipazione che ha coinvolto gli *stakeholder* locali e ha accompagnato la redazione tecnica del Piano durante il suo svolgimento (cfr. oltre).

Il PGTU si sviluppa in coerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione di settore predisposti dall'Amministrazione di Parma:

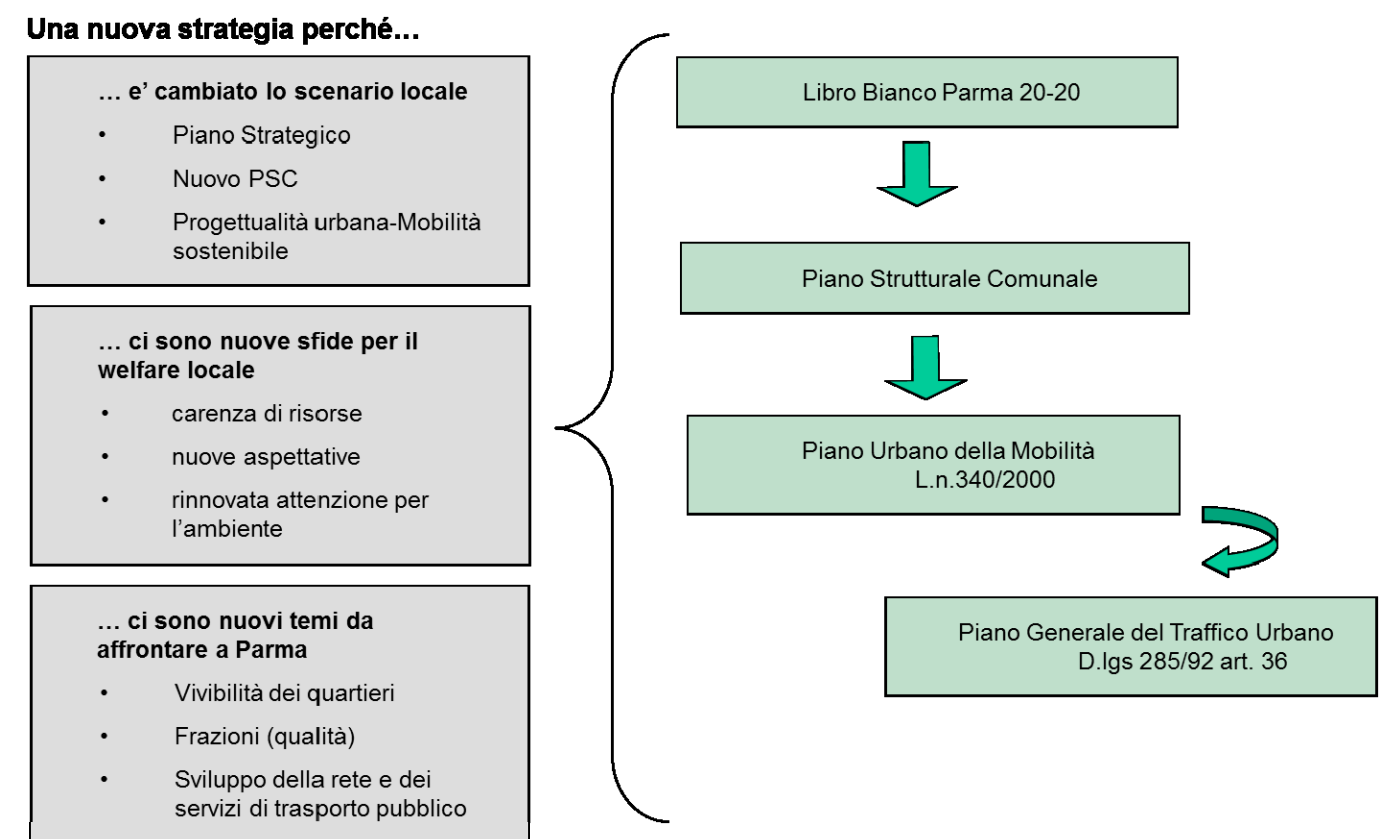
- Libro Bianco Parma 2020, marzo 2010;
- Piano Strategico Strutturale Comunale (documento preliminare), luglio 2010;
- Piano Urbano della Mobilità, 2006;
- Piano Urbano della Mobilità (linee di indirizzo e quadro conoscitivo), dicembre 2009;
- Masterplan della Mobilità (propedeutico alla redazione del documento definitivo del PUM della città di Parma), novembre 2010
- Biciplan, maggio 2008;
- Istituzione Zone 30, maggio 2008 e ottobre 2009;
- Progetto di riqualificazione delle frazioni (studio di fattibilità), anni 2009 e 2010;
- Istituzione Strade 30 km/h all'interno del Centro Storico, 2010;

<sup>1</sup> Comune di Parma. Linee di indirizzo del Piano Generale del Traffico Urbano. Rapporto finale. Consorzio Metis – TRT Trasporti e Territorio. Ottobre 2009

<sup>2</sup> Comune di Parma. Piano Generale del Traffico Urbano. Proposta di Piano. TRT Trasporti e Territorio. Aprile 2010

- Piano Pedone - Sezione sicurezza stradale, 2009;
- Piano Parcheggi all'interno del Centro Storico, 2009;
- Programma Parcheggi all'esterno del centro abitato principale per l'interscambio modale, 2008;
- Progetto di adeguamento della rete di Trasporto Pubblico Locale per il breve e medio periodo, 2009;
- Piani di Mobility Management (casa-lavoro, casa-scuola);
- Progetto mobilità elettrica - Zero Emission City, novembre 2010.

Fig. 1. 1 Il Masterplan della mobilità di Parma: una nuova strategia per uno scenario in evoluzione



Anche in considerazione della valenza tattica e di breve periodo (due anni) dello strumento di pianificazione (PGTU), che si confronta quindi con la configurazione attuale della dotazione infrastrutturale e dell'assetto insediativo, particolare attenzione è stata dedicata alla circolazione stradale e alla sua disciplina all'interno del centro abitato delimitato dall'anello delle tangenziali.

Il focus del PGTU è specificatamente identificato nell'area centrale della città, in particolare dall'anello delle tangenziali verso l'interno. Non sono stati tuttavia tralasciati i temi progettuali che, per loro natura, riguardano il territorio comunale nella sua interezza (cfr. classificazione rete viaria).

## 1.1 Percorso di partecipazione

Nell'ambito della redazione del PGTU, l'Amministrazione Comunale ha avviato un percorso di partecipazione e coinvolgimento finalizzato alla costruzione di uno scenario condiviso sulle politiche per la mobilità e il traffico urbano.

Il percorso di partecipazione ha affiancato la redazione dello scenario di Piano del PGTU, coinvolgendo gli attori su:

- discussione del quadro degli obiettivi identificati e loro precisazione, facendo emergere le posizioni degli *stakeholder* rilevanti;
- verifica della accettabilità sociale e messa a punto della prospettive di intervento con riferimento ad alcuni dei temi di lavoro;
- restituzione delle proposte di Piano nell'ambito delle scelte più generali promosse dall'Amministrazione in tema di mobilità.

Il processo partecipativo si è posto alcuni obiettivi specifici che possono essere così riassunti:

- utilizzare la conoscenza specifica del territorio da parte degli attori presenti nella città, che costituisce una fonte essenziale per la formulazione di uno scenario realmente capace di cogliere le diverse dimensioni della situazione locale;
- mettere a frutto la "competenza progettuale" presente fra gli attori locali, una competenza cruciale per orientare efficacemente le misure e gli interventi del PGTU;
- informare la cittadinanza del processo di costruzione del PGTU e del progressivo stato di maturazione e definizione delle scelte di Piano;
- contribuire a fare della costruzione del Piano una occasione di confronto con la comunità locale attorno alle scelte da assumere sul tema della mobilità, anche in vista di un trattamento anticipato dei possibili conflitti che politiche di questa natura spesso generano.

Il percorso ha previsto lo svolgimento di **due workshop** (di cui il secondo ulteriormente articolato in tre momenti distinti). Dal punto di vista metodologico la scelta dei workshop, quali modalità di coinvolgimento e discussione, è stata motivata dal fatto che tale strumento:

- facilita l'emergere delle posizioni degli attori;
- permette la verifica dei loro sistemi di preferenze;
- favorisce la costruzione di posizioni comuni;
- rappresenta un importante momento di condivisione e discussione collettiva, che consente di ottenere ed approfondire informazioni, motivazioni e posizionamento degli attori che difficilmente potrebbero emergere in un colloquio individuale o in un'intervista con questionario.

I workshop hanno previsto la partecipazione di un panel di attori differente a seconda del tema trattato.

Il **primo workshop** è stato dedicato all'Amministrazione Pubblica e vi hanno partecipato i responsabili degli uffici comunali impegnati sui temi della mobilità. Obiettivi dell'incontro sono stati:

- il completamento del quadro informativo necessario al proseguimento della stesura del PGTU;
- la condivisione degli obiettivi e delle strategie individuate dal gruppo di lavoro del PGTU;
- un primo confronto sulle proposte progettuali avanzate dal gruppo di lavoro del PGTU.

Nel **secondo workshop** l'attenzione è stata focalizzata sulle proposte di Piano, con particolare riferimento a ZTL, isole ambientali, trasporto pubblico, parcheggi e sosta, con l'obiettivo di presentare e discutere le scelte del PGTU in relazione all'area centrale della città di Parma.

Il secondo workshop è stato articolato in tre momenti differenti rivolti a soggetti rappresentanti di interessi diversi:

1. un primo incontro, dedicato alle Agenzie tecniche, a cui hanno partecipato i tecnici in rappresentanza di TEP (Trasporti Pubblici Parma), SMTP (Società Mobilità Trasporto Pubblico), CAL (Centro Agroalimentare e Logistica), Infomobility, Polizia Locale;
2. il secondo incontro, al quale sono stati invitate le associazioni di categoria, ha visto la partecipazione dell'Università di Parma, dell'Ordine degli Architetti, delle associazioni di categoria dei commercianti e dell'artigianato, delle organizzazioni sindacali dei trasporti;
3. al terzo incontro della giornata hanno partecipato le rappresentanze di due quartieri parmensi (Cittadella e Parma Centro) e le associazioni ambientaliste (WWF, Legambiente, Biciinsieme).

Il ruolo e i contenuti del PGTU, quale strumento di pianificazione tattico di breve periodo all'interno della più complessa pianificazione strategica e settoriale della mobilità, sono stati infine presentati pubblicamente nel convegno relativo al disegno della mobilità a Parma organizzato a marzo 2011.

Fig. 1.2 Il disegno della mobilità a Parma: locandina del seminario



## 1.2 Sommario

Il **rapporto** è articolato in 6 capitoli.

Nel dettaglio, dopo questa introduzione, il **capitolo 2** fornisce un quadro generale degli **obiettivi** alla base del PGTU, improntati al criterio di sostenibilità, e delle **strategie** con le quali vengono declinati.

Il **capitolo 3** descrive lo **scenario di Piano**, che ricomprende al suo interno gli interventi “invarianti”, già previsti dall’Amministrazione Comunale o da altri soggetti, in attuazione degli strumenti di pianificazione e programmazione generale o di settore. Le misure proposte e il dettaglio dei relativi interventi, attuabili nel breve periodo, sono articolati in funzione dei seguenti **ambiti di azione**:

- rete stradale e viabilità;
- trasporto pubblico e intermodalità;
- moderazione del traffico e promozione delle mobilità ciclo-pedonale;
- sosta e parcheggi;
- gestione della mobilità.

Tali ambiti di azione, per così dire “di sistema”, ovvero che riguardano l’area urbana nel suo complesso, sono stati declinati in modo trasversale relativamente a due **ambiti specifici di intervento**, presentati nel **capitolo 4**, che riguardano i viali di circonvallazione e il centro storico.

Il **capitolo 5**, infine, affronta gli aspetti relativi alla gestione, all’attuazione dello scenario di Piano e al monitoraggio.

Chiude il rapporto una **bibliografia** con le principali fonti considerate.

Fig. 1.3 Il PGTU di Parma: impostazione generale



## 2 Scelte del Piano

### 2.1 Obiettivi

Gli obiettivi del **Piano Generale del Traffico Urbano**, strumento previsto dal Codice della Strada (Decreto Legislativo n. 285/1992 e successive modificazioni e integrazioni) come piano tattico di breve periodo, consistono in generale nel:

- **migliorare le condizioni della circolazione e della sicurezza stradale**, con particolare attenzione alla salvaguardia delle utenze più deboli (pedoni, ciclisti, popolazione a mobilità ridotta);
- migliorare o riqualificare le caratteristiche ambientali attraverso la **riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico ed il recupero dell'ambiente e degli spazi urbani**, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti;
- **contenere i costi del trasporto, il consumo energetico** e, più in generale, il dispendio di risorse nell'ottica di una **mobilità sostenibile**.

Tali obiettivi sono coerenti con quelli di ordine più strategico promossi dal Piano Urbano della Mobilità (Piano Urbano della Mobilità, 2006) e condivisi dall'Amministrazione di Parma (linee di indirizzo per l'aggiornamento PUM in corso di realizzazione e Masterplan della Mobilità, 2010).

La ricerca della sostenibilità per il settore si traduce in misure e strumenti in grado di promuovere:

- **l'integrazione tra le politiche** per la mobilità e quelle ambientali e territoriali (trasporti-territorio-ambiente) e gli strumenti di pianificazione-programmazione a scala locale (PSC-POC, Piano del Commercio, Piani di risanamento acustico, Piani per il risanamento della qualità dell'aria, Piani per il riutilizzo delle energie alternative, Piani di risanamento dei campi elettromagnetici in alta e bassa frequenza, ecc.);
- **azioni a favore degli spostamenti sui modi di trasporto a minor impatto ambientale** (ciclabili, pedonali, trasporto collettivo);
- **azioni che scoraggiano gli spostamenti in auto**, incoraggiandone un uso più efficiente ad esempio attraverso l'aumento del coefficiente di occupazione dell'auto (*car sharing, car pooling*);
- la **riqualificazione e la messa in sicurezza delle infrastrutture di trasporto**, promuovendo l'impiego di tecnologie in grado di ottimizzarne l'utilizzo;
- azioni volte a **ridurre i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico** nel rispetto degli accordi internazionali, delle normative comunitarie e nazionali e per la **riduzione dei consumi energetici** in particolare di origine fossile;
- la **messa in sicurezza degli spostamenti veicolari** (riduzione di incidentalità e mortalità) e degli utenti deboli della strada (spostamenti ciclo-pedonali);
- la **promozione dell'efficienza economica dei differenti modi di trasporto**;
- **l'incremento dell'accessibilità**, con particolare attenzione a quella quota di popolazione che non dispone per reddito ed età di un mezzo individuale di trasporto.

Del resto, anche la visione strategica dell'Amministrazione Comunale con orizzonte decennale, proposta all'interno del **Libro Bianco 2020** (per una città sana ed ecoefficiente), prevede anche per il settore della mobilità obiettivi molto ambiziosi (cfr. tabella successiva), in particolare per quanto concerne il riequilibrio modale si punta a raggiungere:

- il 40% di spostamenti in bicicletta rispetto alla totalità della mobilità urbana (11% nel 2005);
- il 30% di spostamenti sui mezzi pubblici rispetto alla totalità della mobilità urbana (13% nel 2005);
- nell'area interna alle tangenziali, gli spostamenti in auto dovranno essere ridotti progressivamente fino a diventare il 30% degli spostamenti complessivi (76% nel 2005).

Tab. 2. 1 Libro Bianco Parma 2020: i target per il settore della mobilità

Variabile	Valore di partenza	Target Parma 2020
Quota % spostamenti in auto	76 (2005)	30
Quota % spostamenti in bus	13 (2005)	30
Quota % spostamenti in bicicletta	11 (2005)	40
Velocità media del trasporto pubblico (km/h)	16,3 (2008)	Minimo + 10% rispetto al 2008
Auto/100 abitanti	60 (2009)	45
Percorsi ciclabili (km)	90 (2009)	180
Zone 30 (estesa km)	132 (2009)	160
Bike sharing (stalli)	138 (2009)	400-550
Car sharing (auto)	21 di cui 9 a base emissioni (2009)	Tutta la flotta a basse emissioni

Fonte: Libro Bianco Parma 2020, Città sana ed ecoefficiente

Il PGTU si configura come strumento di gestione **nel breve periodo** (orizzonte temporale biennale) del sistema della mobilità, attraverso l'adozione di interventi di immediata realizzazione e la valorizzazione, ottimizzazione delle infrastrutture e dei servizi esistenti o in corso di realizzazione.

Si tratta inoltre di un piano "quadro", che coordina e mette a sistema gli interventi operativi di gestione del sistema dalla mobilità in generale e della viabilità in particolare. Le indicazioni contenute nel PGTU, coerentemente con la normativa<sup>3</sup>, dovranno poi essere approfondite ed attuate attraverso i livelli di progettazione più di dettaglio:

- **i Piani Particolareggiati del Traffico**, progetti di massima per l'attuazione del piano generale, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quello dell'intero centro abitato;
- **i Piani Esecutivi del Traffico**, progetti esecutivi dei piani particolareggiati.

<sup>3</sup> Ministero dei Lavori pubblici. Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei piani urbani del traffico, 24/6/1995, in attuazione dell'art. 36 del Decreto Legislativo n. 285 del 30/4/1992 - Nuovo Codice della Strada.

## 2.2 Strategie: un nuovo concetto di mobilità

Nel complesso gli obiettivi del Piano sono perseguiti attraverso un insieme di politiche coerenti e sinergiche volte a disincentivare progressivamente il ruolo dell'automobile nelle aree più centrali, pregiate e vulnerabili, promuovendo nei diversi settori urbani i modi di trasporto e le modalità di spostamento più compatibili, senza penalizzare l'accessibilità.

Il nuovo concetto di mobilità per la città di Parma è così articolato:

- nell'**area urbana esterna (area vasta)**, compresa tra l'anello delle tangenziali e i confini comunali, ogni modo di trasporto (auto, trasporto pubblico, ciclabilità) dà il proprio contributo nel soddisfare la domanda di mobilità nel rispetto delle condizioni di efficienza, efficacia e sicurezza.;
- nell'**area urbana interna**, compresa tra le tangenziali e i viali di circonvallazione, si persegue un primo livello di protezione.

Il traffico motorizzato è incanalato lungo gli assi viari principali, da fluidificare e mettere in sicurezza, mentre all'interno dei quartieri, attraverso la moderazione del traffico e lo sviluppo delle Zone 30, si privilegiano i modi dolci, ciclo-pedonali. Le Zone 30 contribuiscono a determinare un diverso rapporto tra mezzi privati e contesto urbano e introducono alcune limitazioni al generalizzato utilizzo delle auto. A fronte di tale contenimento della mobilità veicolare privata sono favorite le forme di mobilità (ciclo-pedonalità diffusa, mezzi pubblici) più coerenti con le caratteristiche ambientali ed urbane delle aree interessate.

Per gli spostamenti di tipo pendolare, o comunque destinati all'area centrale per un periodo di tempo prolungato, si offre la possibilità di lasciare l'auto nei parcheggi scambiatori, disposti a corona lungo i principali assi viari di penetrazione, e proseguire in modo quanto più veloce e confortevole con il trasporto pubblico o con la bicicletta. In questo senso si introducono misure di prioritizzazione dei mezzi pubblici (corridoi di qualità per il trasporto pubblico) e si sviluppa la rete ciclabile con gli itinerari di medio-lungo raggio;

- nell'**area centrale**, interna ai viali di circonvallazione, un secondo livello di protezione è attuato; in primo luogo con il governo della sosta attraverso le Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU), che si estendono lungo i viali di circonvallazione, nel centro storico e nelle immediate vicinanze, per le quali è definita una specifica normativa relativa alla sosta a pagamento. La sosta di lunga durata, e quindi attestamento all'area centrale con l'auto privata, è disincentivata, mentre la sosta operativa di breve-media durata è indirizzata ai parcheggi in struttura a corona del centro.

All'interno del centro storico, le ZTL (Zone a Traffico Limitato) e le aree pedonali presuppongono ulteriori misure restrittive per l'accessibilità privata a favore della mobilità ciclabile, pedonale e con i mezzi pubblici.

La strategia per la mobilità a Parma prevede, come visto, azioni in tutti i livelli territoriali di intervento (area urbana esterna, area urbana interna e area centrale), da attuarsi progressivamente nel breve, medio e lungo periodo. Il PGTU si inserisce all'interno di queste linee guida strategiche promuovendo e specificando le azioni attuabili nel breve periodo.

Fig. 2.1 Strategie per la mobilità a Parma: area vasta, esterna all'anello delle tangenziali

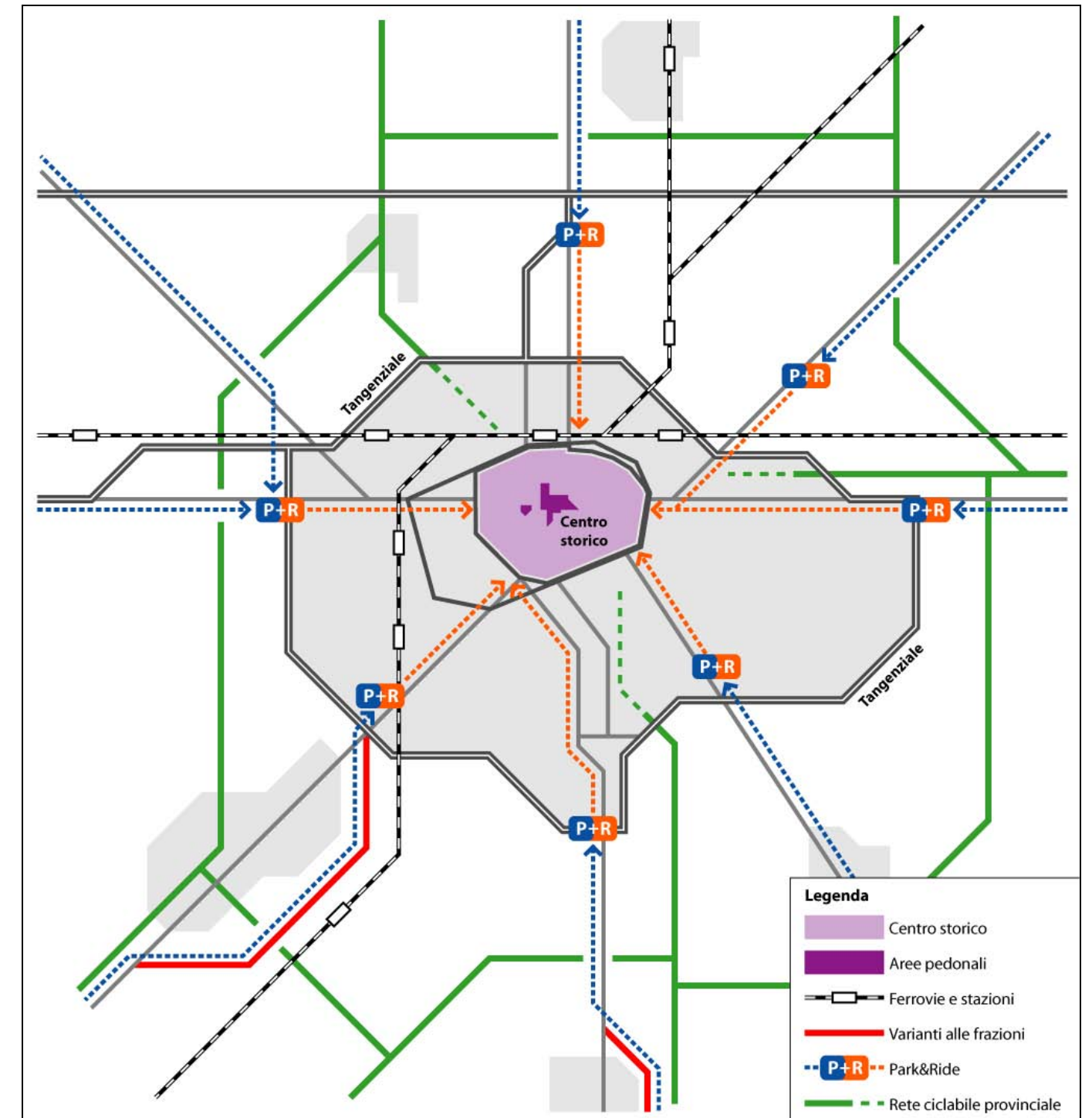




Fig. 2.2 Strategie per la mobilità a Parma: area urbana, compresa tra l'anello delle tangenziali e i viali di circonvallazione

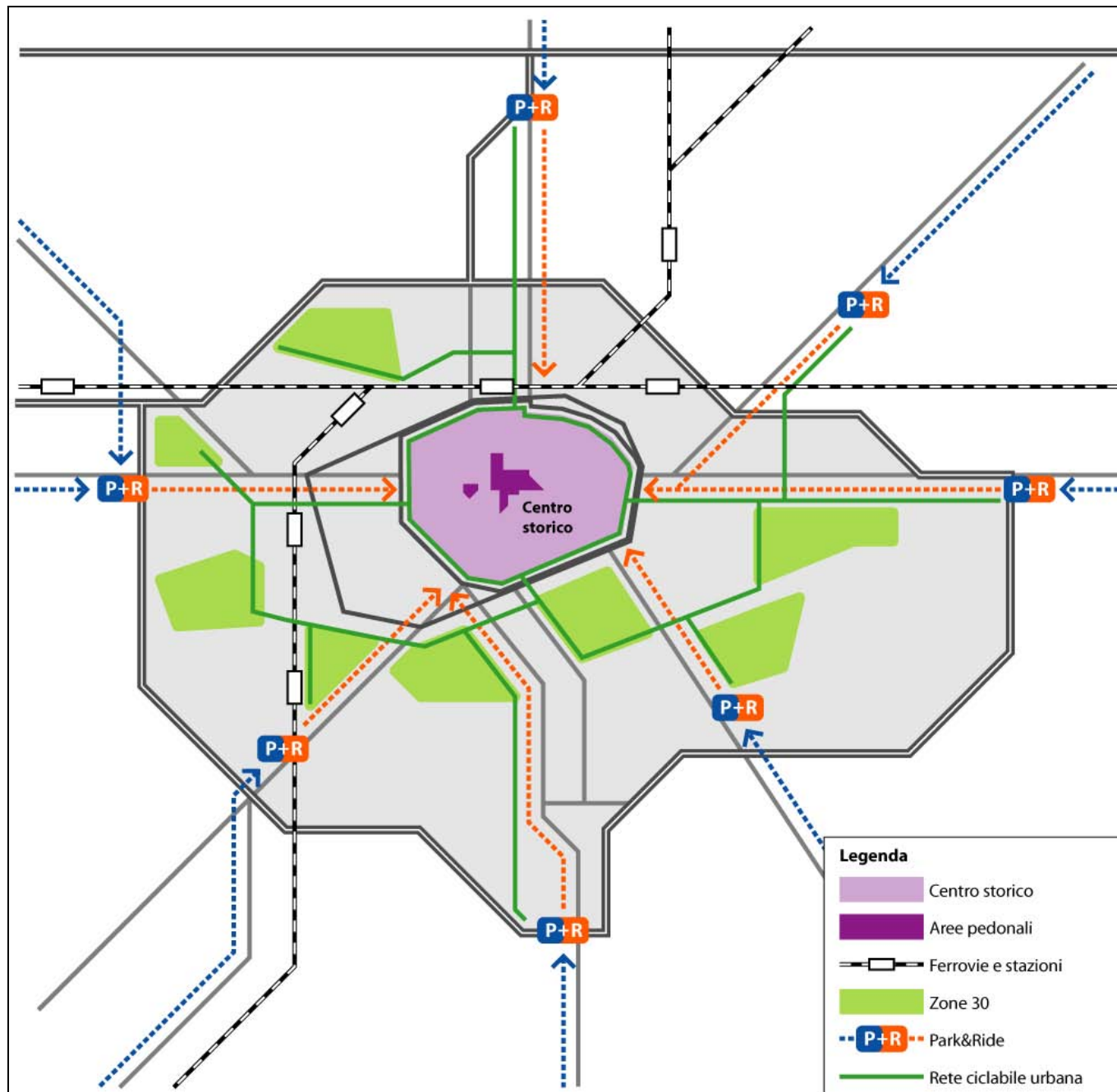
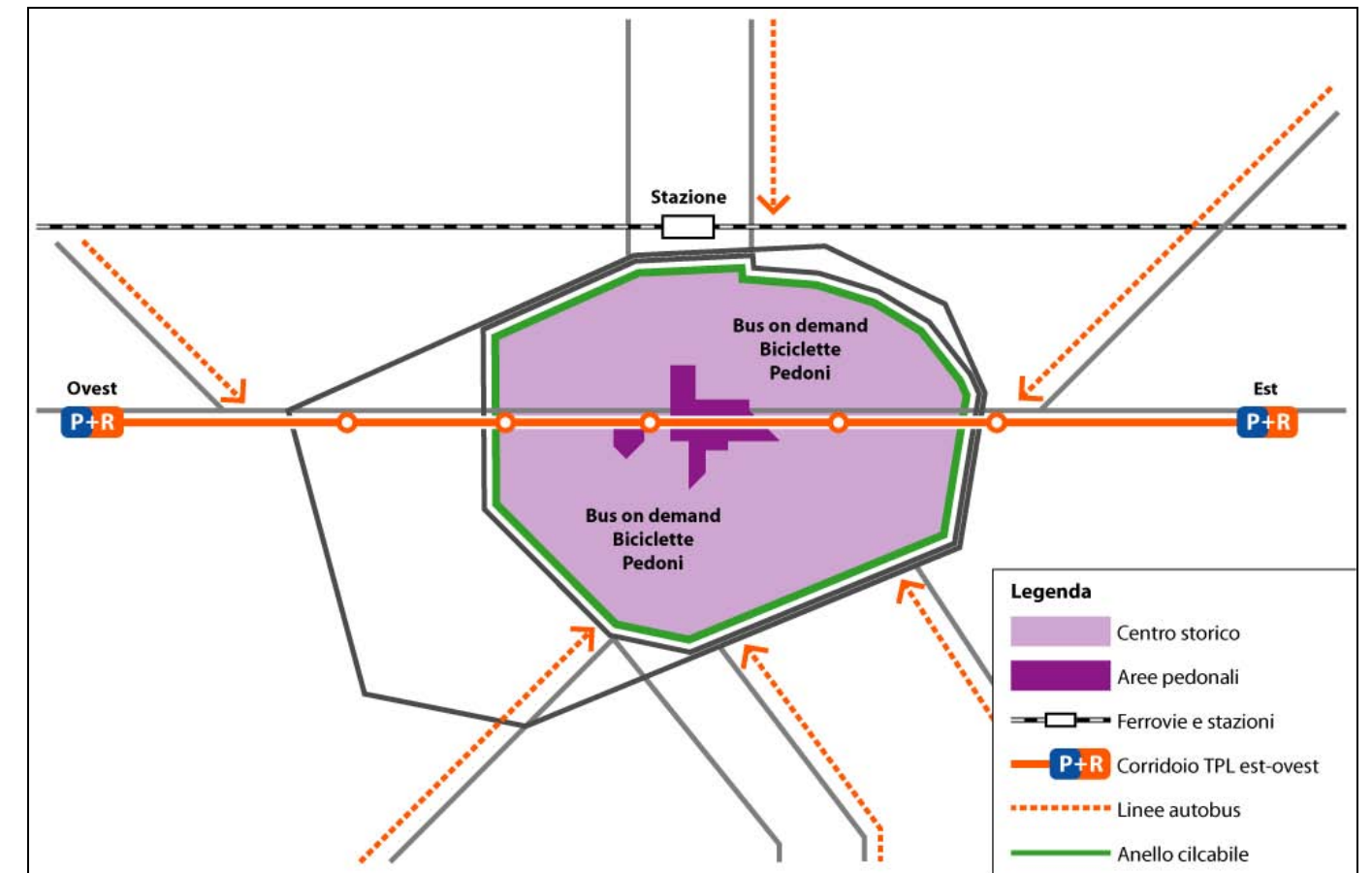


Fig. 2.3 Strategie per la mobilità a Parma: area centrale, interna ai viali di circonvallazione



### 3 Scenario di Piano

Lo scenario di Piano è definito da misure tra loro coerenti, finalizzate al raggiungimento degli obiettivi specificati e all'attuazione delle scelte strategiche identificate.

L'**orizzonte temporale** di attuazione del Piano, coerentemente con la natura di breve-medio periodo dello strumento di pianificazione, è di due anni (2012-2013).

Una sintesi degli interventi che compongono lo scenario di Piano è riportata nella tabella seguente. Si sottolinea il fatto che gli interventi dello scenario di Piano ricomprendono al loro interno i cosiddetti interventi "invarianti" (scenario di riferimento), già previsti dall'Amministrazione Comunale o da altri soggetti, in attuazione degli strumenti di pianificazione e programmazione generale o di settore.

Le misure proposte e il dettaglio dei relativi interventi sono articolati in funzione dei seguenti **ambiti di azione**:

- rete stradale;
- trasporto pubblico e intermodalità;
- moderazione del traffico e promozione delle mobilità ciclo-pedonale;
- sosta;
- gestione della mobilità.

Tali ambiti di azione, per così dire "di sistema", ovvero che riguardano l'area urbana di Parma nel suo complesso, sono stati declinati in modo trasversale relativamente a due **ambiti specifici di intervento**, presentati nel capitolo successivo, che riguardano i viali di circonvallazione e il centro storico.

Tab. 3.1 Sintesi dello scenario di Piano: ambiti di azione e interventi proposti

Ambito	Interventi prioritari
Rete stradale	- Gerarchizzazione della rete stradale (classificazione funzionale) - Riqualficazione e adeguamento della rete stradale (nuove rotonde a nuovi collegamenti viari)
Trasporto pubblico ed intermodalità	- Ipotesi di revisione della rete di trasporto pubblico urbano - Riconfigurazione infrastrutturale e funzionale della stazione ferroviaria (STU Stazione, primo stralcio) - Nuove corsie preferenziali per il trasporto pubblico (sistema dei viali di circonvallazione e "aree snodo" ad essi afferenti): ▪ Gramsci-Pasini-Piacenza-Abbeveratoia ▪ Partigiani d'Italia-Emilia Est-San Michele-Rossi
Moderazione del traffico e promozione della mobilità ciclo-pedonale	- Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali (Piano Pedone) - Ricucitura itinerari ciclabili a domanda forte (rete strategica Biciplan) - Messa a norma e qualificazione dei percorsi ciclabili esistenti - Promozione della ciclabilità e sviluppo del <i>bike sharing</i> (nuove postazioni) - Estensione delle Zone 30: ▪ Montanara ▪ Farnese ▪ Quartiere Pablo
Sosta e parcheggi	- Regolamentazione della sosta: ▪ Semplificazione delle ZTL all'interno del centro storico e rafforzamento del livello di rispetto delle medesime ▪ Estensione delle strade a sosta tariffata nelle ZPRU esistenti (Zona 7, Zona 12) - Nuovi parcheggi interrati per i residenti del centro storico - Nuovi parcheggi in struttura per la sosta a rotazione - Parcheggi ad uso pubblico a raso, di piccola dimensione e diffusi nell'area compresa tra i viali di circonvallazione e le tangenziali - Parcheggi scambiatori: ▪ Nuovo Scambiatore Sud-Ovest ▪ Nuovo Scambiatore Nord-Est ▪ Miglioramento delle condizioni di interscambio (servizi, arredo)
Limitazioni del traffico e protezione del centro storico	- Riperimetrazione (estensione puntuale e semplificazione del numero e delle rispettiva regolamentazione) delle ZTL - Azioni di controllo del rispetto delle limitazioni al traffico (varchi elettronici, vigilanza urbana) - Rafforzamento dell'efficacia del sistema di regolamentazione e distribuzione delle merci

### 3.1 Rete stradale

#### 3.1.1 Interventi di adeguamento e messa in sicurezza

Nel breve periodo, vale a dire nel biennio di validità del PGTU, l'assetto della rete viaria andrà a modificarsi in funzione degli interventi di carattere infrastrutturale in corso di realizzazione da parte dell'Amministrazione comunale.

Tali interventi, relativi ai viali di circonvallazione e alle principali radiali di accesso all'area urbana, sono volti a migliorare la fluidità della circolazione sulla maglia viaria principale, con evidenti benefici nella distribuzione dei flussi di traffico interni alla città.

Tali interventi riguardano in prevalenza la realizzazione di rotatorie in sostituzione di preesistenti impianti semaforici o semplici intersezioni, oltre ad alcuni nuovi collegamenti viari.

La tabella e la figura successive riportano gli interventi previsti relativi alla viabilità.

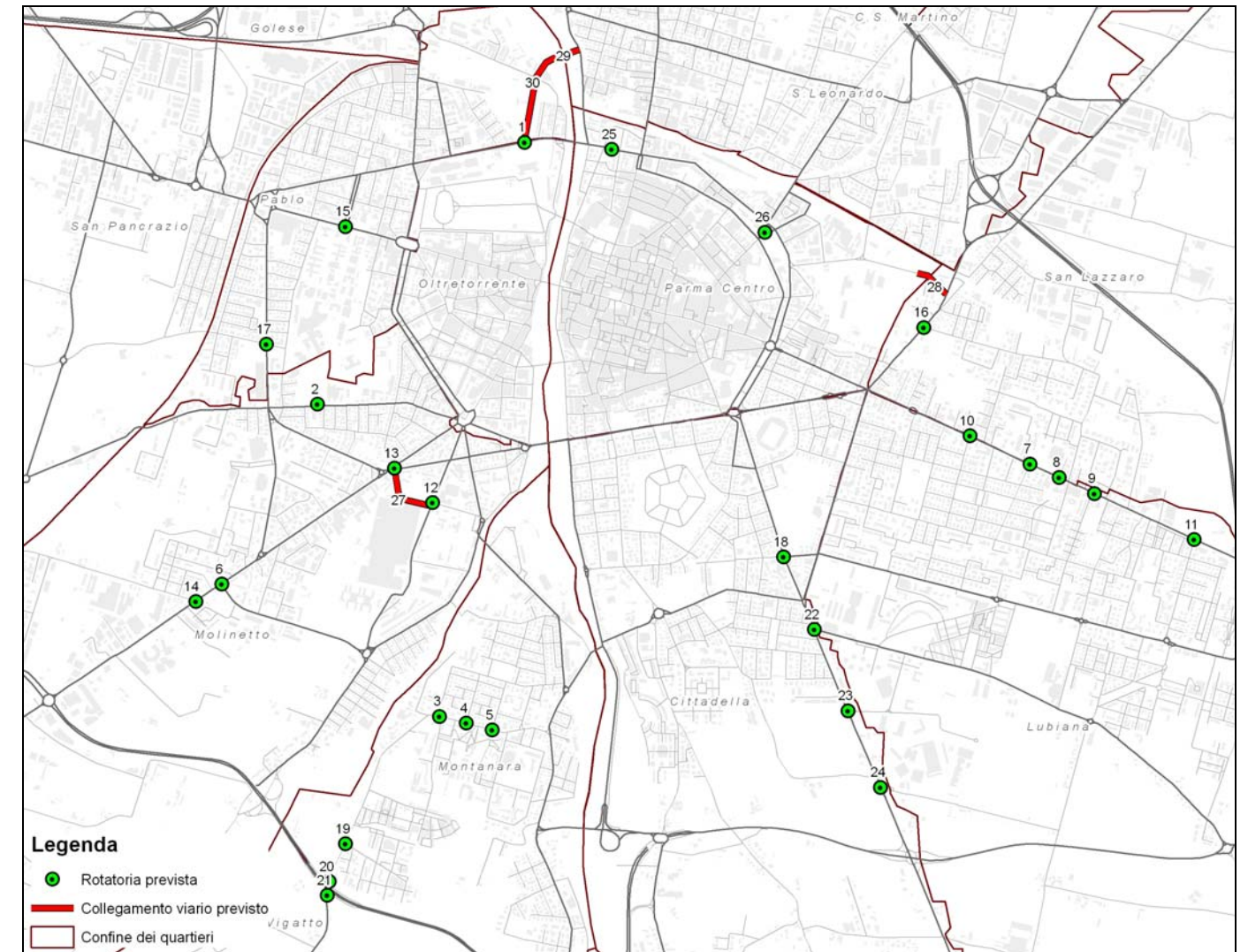
Tab. 3.2 Interventi previsti sulla viabilità

Tipologia	Intervento	Rif.
<i>Adeguamento della rete stradale</i>		
Risoluzione intersezioni a rotatoria	Rotatoria viale Piacenza-Ingresso EFSA	1
	Rotatoria Volturmo-Ingresso Ospedale	2
	Rotatorie Montanara (sistema)	3-4-5
	Rotatoria La Spezia-Chiavari	6
	Rotatorie Emilia Est (sistema)	7-8-9
	Rotatoria Emilia Est-Cassio Parmense	10
	Rotatoria Emilia Est-Giovenale	11
	Rotatoria Villetta-Stirone	12
	Rotatoria La Spezia-Milazzo	13
	Rotatoria La Spezia-Manara	14
	Rotatoria Gramsci-Osacca	15
	Rotatoria Mantova-Parigi	16
	Rotatoria Fleming-Colli	17
	Rotatoria Torelli-Frank	18
	Rotatorie Strada Montanara (sistema)	19-20-21
	Rotatorie Traversetolo (sistema)	22-23-24
	Rotatoria Stazione-Bottego	25
	Rotatoria Allende	26
Nuovi collegamenti viari	Collegamento via La Spezia - via Villetta	27
	Collegamento Mantova-Lazio	28
	Ponte Europa	29
	Strada Reggio-Piacenza	30

Fonte: elaborazioni TRT su dati pianificazione e programmazione opere pubbliche Comune di Parma

Rif.: riferimento numerico nella figura successiva

Fig. 3.1 Interventi previsti sulla viabilità



Fonte: elaborazioni TRT su dati Comune di Parma

### 3.1.2 Classificazione funzionale

Il riconoscimento di una **gerarchia nella maglia viaria** è alla base della riorganizzazione del sistema della circolazione stradale.

Attribuire un livello gerarchico ai diversi assi stradali è il prerequisito per riportare la congruenza tra le caratteristiche di arredo delle strade e il loro ruolo funzionale, in termini di privilegio al traffico di collegamento tra quartieri piuttosto che di distribuzione oppure locale.

Il riconoscere e caratterizzare dal punto di vista normativo e infrastrutturale le strade locali, attraverso i principi della moderazione del traffico (*traffic calming*), tra l'altro consente di migliorare le condizioni di sicurezza, soprattutto per le categorie deboli, e il clima acustico nei quartieri.

Nella **classificazione funzionale della rete stradale** pertanto sono stati identificati gli assi principali sui quali indirizzare i flussi di traffico di più lunga percorrenza, di collegamento tra i quartieri di Parma e con i territori circostanti. All'estremo opposto della scala gerarchica si trovano viceversa le strade e le piazze in cui la funzione circolatoria è limitata al traffico locale e all'accesso alle funzioni insediate, mentre viene privilegiata la mobilità lenta (ciclo-pedonale) e/o la sosta.

Attribuire un livello gerarchico agli archi della rete stradale è una **scelta progettuale** che struttura e indirizza gli interventi di gestione e adeguamento della rete stessa, anche attraverso le fasce di rispetto stradale che permette di individuare. Una corretta **gerarchizzazione** della rete stradale permette di distinguere con chiarezza la maglia viaria principale (strade di quartiere o superiori), dove sono privilegiate le funzioni di penetrazione e distribuzione dei traffici veicolari, dalle strade locali, caratterizzate invece da un ruolo più vicino alle esigenze delle utenze deboli (pedoni, ciclisti).

Mentre nei confronti delle strade principali il PGTU indirizza gli interventi di fluidificazione e miglioramento del livello di servizio del traffico veicolare (risoluzione di nodi critici, eliminazione della sosta conflittuale, revisione dello schema della circolazione), nel secondo caso (**isole ambientali**) è possibile prevedere tutte quelle azioni (moderazione della velocità, aumento degli spazi ciclo-pedonali, miglioramento dell'arredo urbano e del sistema del verde) volte a riqualificare ambientalmente e proteggere dal traffico di attraversamento i quartieri.

La classificazione gerarchica effettuata si riferisce alla funzione urbanistica e di trasporto assoluta dalle strade all'interno del territorio parmense, tenuto conto delle caratteristiche geometriche di sezione e della delimitazione del centro abitato (che segna il passaggio tra le strade urbane e le quelle extraurbane). Coerentemente con la valenza dello strumento di pianificazione (PGTU) la classificazione è stata sviluppata relativamente al breve termine, a dotazione infrastrutturale invariata rispetto allo stato di fatto.

La classificazione funzionale della rete stradale nell'ambito della pianificazione di settore è normata dal Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 e sue modificazioni e integrazioni (Nuovo Codice della Strada) e dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (1995). Le categorie identificate dalla normativa sono riportate nella tabella seguente.

Tab. 3.3 Classificazione funzionale delle strade da normativa

Tipo	Categoria	Caratteristiche
A	Autostrade	Strade extraurbane o urbane a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia. Sono ammesse solo le componenti di traffico relative ai movimenti veicolari, essendo esclusi pertanto pedoni, velocipedi, ciclomotori, fermata e sosta. Hanno la funzione di rendere avulso il centro abitato dai problemi del suo traffico di attraversamento.
B	Extraurbane principali	Strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi.
C	Extraurbane secondarie	Strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.
D	Urbane di scorrimento	Hanno il compito di soddisfare le relazioni con origine e destinazione esterne al centro abitato, i movimenti di scambio fra il territorio extraurbano e quello urbano, nonché di garantire, con un elevato livello di servizio, anche gli spostamenti a più lunga distanza interni al centro abitato. Le caratteristiche tecniche minime prevedono carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, marciapiedi, intersezioni a raso semaforizzate. Su tali strade sono ammesse tutte le componenti di traffico; è invece sempre esclusa la sosta veicolare, se non in aree esterne alla carreggiata e con idonee corsie di manovra.
D/E	Urbane interquartiere	Intermedie tra le strade urbane di scorrimento e le strade urbane di quartiere.
E	Urbane di quartiere	Hanno funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o tra zone estreme di un medesimo quartiere. Queste strade sono ad unica carreggiata, con almeno due corsie e dotata di marciapiedi; sono ammesse tutte le componenti di traffico; la sosta veicolare può avvenire esternamente alla carreggiata purché servita da apposite corsie di manovra.
E/F	Urbane locali interzonali	Intermedie tra le strade urbane di quartiere e le strade locali.
F	Locali	Comprendono tutte le altre strade e sono a servizio preminente degli spostamenti pedonali e delle fasi iniziali e finali degli spostamenti veicolari generati e/o attratti dagli insediamenti ubicati lungo esse.

Fonte: Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 e sue modificazioni e integrazioni (Nuovo Codice della Strada). Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, 1995.

Nello specifico le strade di Parma sono state classificate come riportato nella tabella e nelle figure seguenti.

Tab. 3. 4 Classificazione funzionale della rete stradale di Parma

Tipo	Categoria	Strade
A	Autostrade	Autostrada A1
B	Extraurbane principali	Tangenziale Nord Tangenziale Sud
C	Extraurbane secondarie	Via Cremonese (tratto via Boiardo-Strada Vallazza) Strada Vallazza (tratto Tangenziale-via Rizzi) – via Rizzi – v.le delle Esposizioni – Strada Traversante Lupo Strada Baganzola (tratti Strada Paratoia-Strada Molino di Baganzola e via Masotti-via Ventura) Strada Burla (tratto via Venezia-confine comunale) Via Mantova (tratto via Borboni-confine comunale) Via Lepido (tratti Strada Nuova di Coloreto-via Capra e Strada Viazza di Martorano-Strada S. Cosimo Takeya) Via Traversetolo (tratti Strada S. Margherita-via Unicef e via Felice da Mareto-confine comunale) Strada Martinella (tratto Strada Bassa-via Amidano) – Strada Val Parma – Strada Campana Strada Langhirano (tratti via Cavalleggeri Guide-Strada Corte Biondi e via Monte Aquila-confine comunale) Strada Montanara (tratti Tangenziale Sud-via Pasteur e via Guatteri-via Don Oliva) Strada Cava in Vigatto (tratto Strada Cinghio-via Spaak) – via D. di Sangue (tratto via M. Gottero via Pinotti) Via Martiri della Liberazione (tratto via Generali-confine comunale) Strada Pini (tratto Stradello Corsini-Strada Valera di Sopra) – via Cocchi – Strada Pontasso (tratto via Martiri della Liberazione-Strada Manara) Via Emilia Ovest (tratto via Pattacini-confine comunale) Via Stati Uniti d'America
D	Urbane di scorrimento	Tangenziale Nord (tratto Strada dei Mercati/Svincolo-via Emilia Ovest) Via Forlanini – via Franklin Via Lepido (tratto Tangenziale Sud-Tangenziale Nord)
D/E	Urbane interquartiere	Via Europa – via Moletolo Via Mantova (tratto via E. Lepido-via Borboni) Via Emilia Est – via Lepido (tratti p.za Vittorio Emanuele II-Tangenziale Nord; Tangenziale Sud-Strada Nuova di Coloreto; via Capra-Strada Viazza di Martorano e Strada S. Cosimo Takeya-confine comunale) V.le Partigiani d'Italia Strada Torelli – via Traversetolo (tratti via Montebello-Strada S. Margherita e via Unicef-via Felice da Mareto) V.le Duca d'Alessandro (tratto p.le Risorgimento-via Viotti) – via Viotti V.le Rustici – v.le Du Tillot – via Neipperg Viali della circonvallazione – via Fleming Via Milazzo – via Calatafimi Via La Spezia V.le della Villetta (tratto p.le Barbieri-via Milazzo) Via Gramsci - via Emilia Ovest (tratto p.le Caduti del Lavoro-via Pattacini) V.le Piacenza

Tipo	Categoria	Strade
E	Urbane di quartiere	Via Cremonese (tratti via Emilia Ovest-Strada Vallazza e via Boiardo-confine comunale) Strada Vallazza (tratto Tangenziale Nord-via Emilia Ovest) V.le Osacca Via Savani – Strada dei Mercati – via Lanfranco Strada Baganzola (tratti Strada dei Mercati-via Ventura; via Masotti-Strada Molino di Baganzola e Strada Paratoia-confine comunale) Via Trento – via San Leonardo Via Cagliari – via Venezia – via V. Da Gama – via Caboto Via Trieste – via Lombardia – via Calabria Strada Burla (tratto via Venezia-via Mantova) Via Zarotto Via Sidoli – via Battei Strada Budellungo (tratto via Traversetolo-Tangenziale Sud) V.le Solferino – v.le Bizzozero – Strada Pastrengo – Strada Argini Parma (tratto Strada B. dei Folli-Tangenziale) Via Montebello Via Solari – via Po (tratto p.le Fiume-via Enza) – via Enza – Strada Langhirano (tratto Ponte Dattaro-via Cavalleggeri Guide) Via M. de Saint Mery – Ponte Stendhal Strada Martinella (tratti Strada Langhirano-Strada Bassa e via Amidano-via Donatori di Sangue) Strada Langhirano (tratto Strada Ritorta-via Monte Aquila) Strada Montanara (tratti via Pasteur-via Guatteri e via Don Oliva-Strada Cava in Vigatto) Strada Cava in Vigatto (tratti Strada Montanara-Strada Cinghio e via Spaak-Strada Langhirano) – via D. di Sangue (tratti Strada Langhirano-via Monte Gottero e via Pinotti-Strada Martinella) V.le della Villetta (tratto via Milazzo-via Chiavari) Via Baganza – Strada Farnese (tratto via Chiavari-Tangenziale Sud) Via Chiavari Via Voltorno – via Martiri della Liberazione (tratto ferrovia-via Generali) Via Pellico Strada Pontasso (tratto via La Spezia-Strada Manara) – Strada Pini (tratto Stradello Corsini-via Emilia Ovest) – via Ricasoli
E/F	Urbane locali interzonali	Strada Buffolara Via Reggio Via Paradigna (tratto via Venezia-via Carra) – via Carra Via Parigi – Strada Quarta Strada Casa Bianca Via Ventiquattro Maggio Via Giovenale – via Muratori V.le San Martino – V.le Duca Alessandro (tratto via Viotti-via Solferino) Strada Montanara (tratto Strada Langhirano-Tangenziale Sud) Strada Abbeveratoia
F	Locali	Tutte le rimanenti

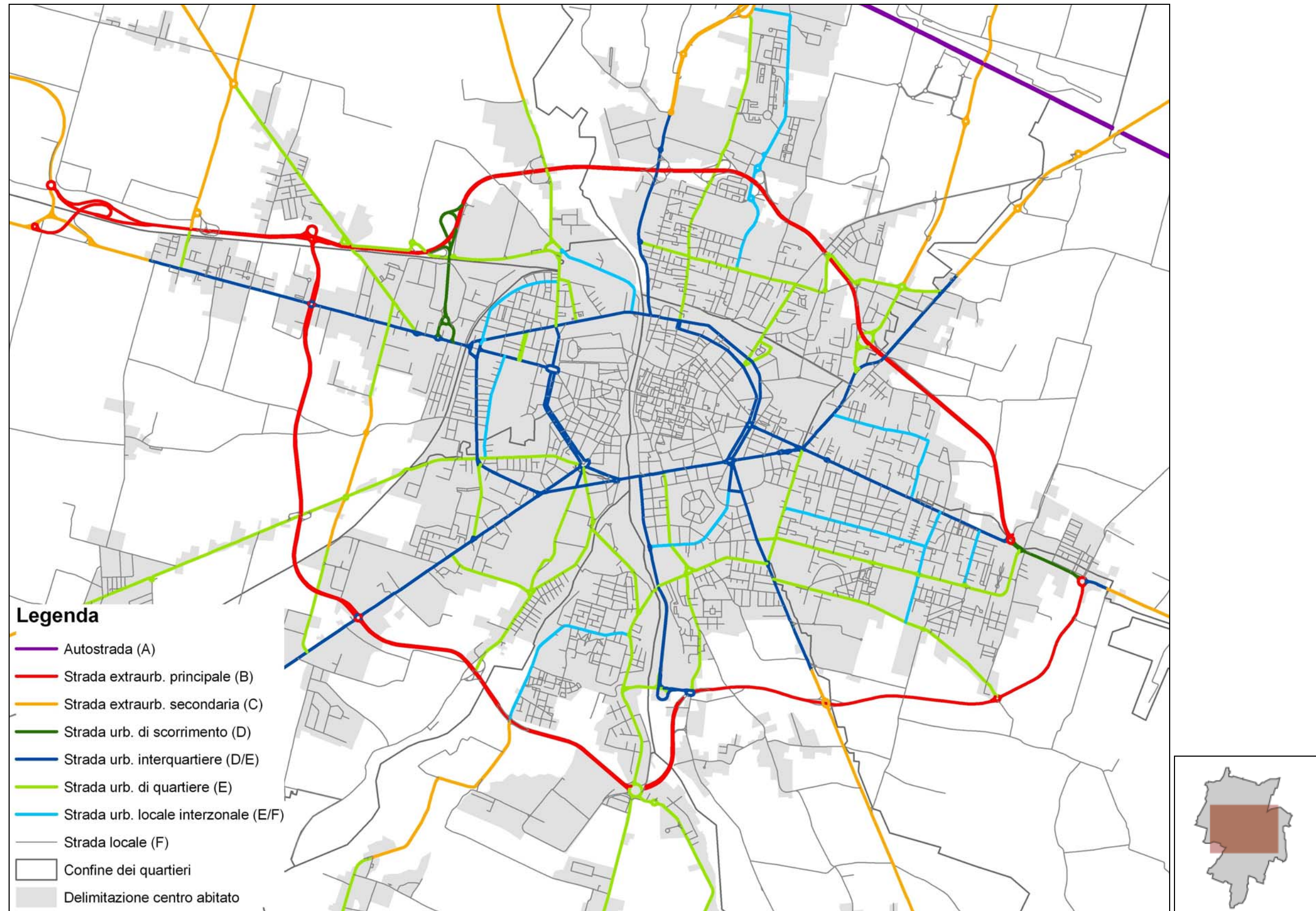
Fig. 3.2 Classificazione funzionale della rete stradale di Parma (settore nord)



Fig. 3.3 Classificazione funzionale della rete stradale di Parma (settore sud)



Fig. 3.4 Classificazione funzionale della rete stradale di Parma (area urbana centrale)





## 3.2 Trasporto pubblico e intermodalità

### 3.2.1 Inquadramento e scenario evolutivo di breve periodo

L'attenzione del PGTU, per la natura stessa dello strumento di pianificazione, nei confronti del trasporto pubblico è rivolta principalmente agli itinerari degli autobus all'interno dell'area urbana, nell'ottica di fare fronte alle reciproche interferenze con il trasporto privato. Sono inoltre prese in considerazione le condizioni di accessibilità dei nodi di interscambio con gli altri modi (auto, bici).

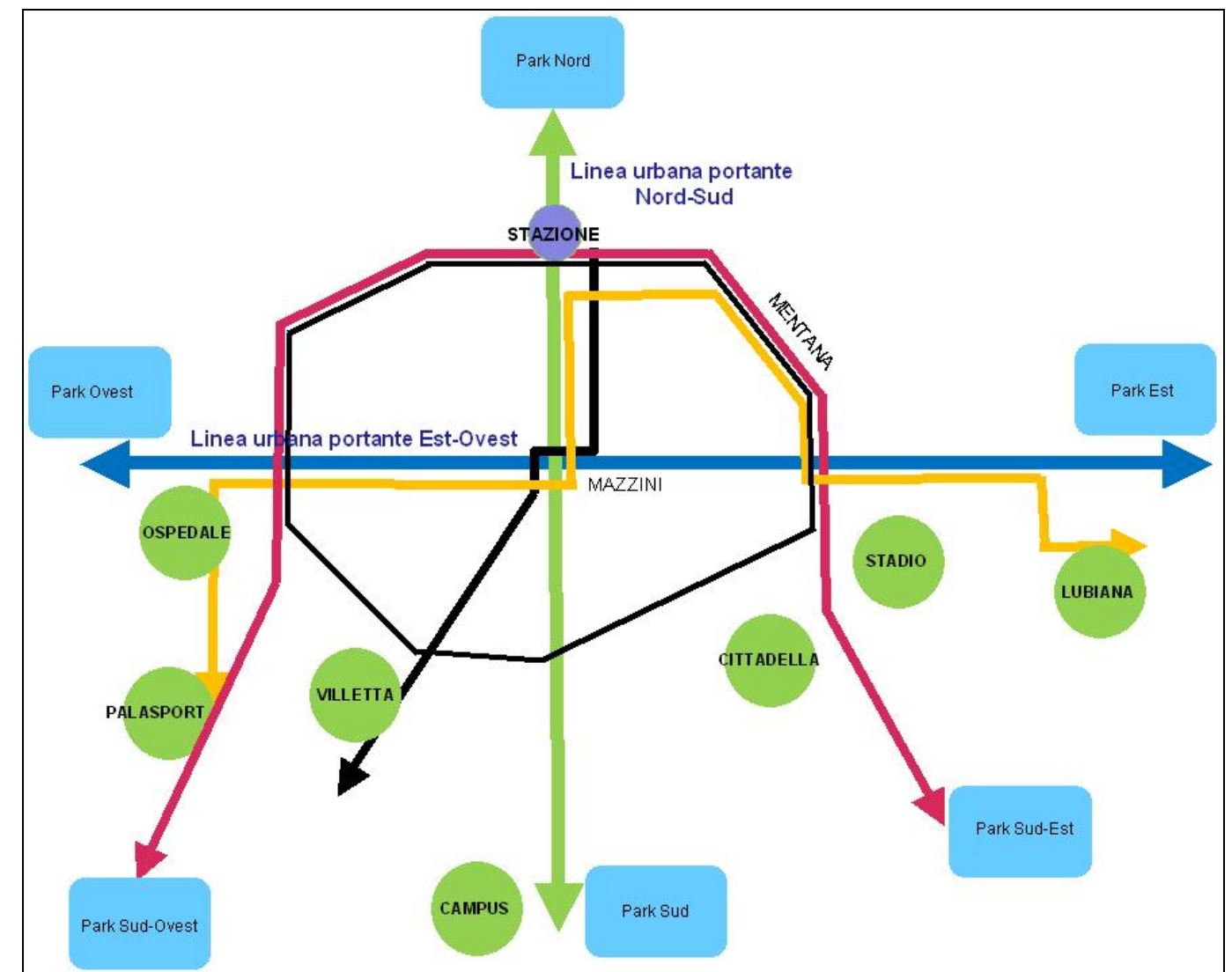
Nel 2010 è stata completata l'opera di estensione degli **impianti semaforici dotati di asservimento per i mezzi pubblici**. L'obiettivo dell'intervento è stato quello di assicurare il preferenziamento semaforico del servizio di trasporto pubblico e, nel contempo, garantire una riduzione dei tempi di attesa del traffico privato mediante l'ottimizzazione della regolazione semaforica. Gli impianti semaforici oggetto di adeguamento sono 12, che si sommano ai 9 precedentemente attrezzati. Attualmente quindi Parma dispone di un sistema di asservimento semaforico che copre quasi interamente le intersezioni semaforizzate attraverso le quali transitano linee di trasporto pubblico.

Nello scenario di breve periodo il PGTU si deve confrontare con due elementi fondamentali:

- le ipotesi di **revisione della rete di trasporto pubblico locale** che potranno svilupparsi ulteriormente solo a seguito della definizione degli assetti proprietari dell'azienda di gestione del servizio (TEP)<sup>4</sup> e che avranno come obiettivo primario il ridimensionamento dell'organizzazione monocentrica della rete attuale di trasporto pubblico mediante l'alleggerimento della numerosità delle linee passanti per medesimi punti nel centro storico e l'aumento delle prestazioni del sistema. In questa fase, il PGTU tiene conto di alcune linee di indirizzo generali, che prevedono:
  - l'individuazione di due linee urbane portanti, con andamento est-ovest e nord-sud, sulle quali impiegare mezzi capienti e a basso impatto ambientale. Tra pochi mesi entreranno in esercizio i nuovi filobus da 18 metri sul percorso dell'attuale linea urbana n.5, che transita lungo l'itinerario est-ovest nella tratta via Abbeveratoia-via Zarotto;
  - il rafforzamento del ruolo della stazione ferroviaria come nodo di scambio tra le linee della rete urbana e tra queste e il trasporto su ferro;
  - la razionalizzazione dei transiti nel centro storico, limitando il passaggio dei mezzi pubblici solamente su un numero limitato di assi viari, introducendo autobus elettrici a chiamata di piccole dimensioni e spostando i percorsi delle linee extraurbane esternamente al centro storico.

- la riconfigurazione infrastrutturale e funzionale della stazione ferroviaria nell'ambito del dell'intervento urbanistico denominato "**STU Stazione**", di cui nel corso del 2012 è prevista la conclusione del primo stralcio dei lavori. Gli aspetti trasportistici che caratterizzano tale intervento riguardano principalmente:
  - il posizionamento delle fermate del trasporto pubblico urbano nella zona sottostante le banchine ferroviarie;
  - la realizzazione di un terminal degli autobus ove far convergere i mezzi delle linee extraurbane.

Fig. 3.5 Schema di revisione della rete TPL urbana



<sup>4</sup> È infatti in corso la gara (che si concluderà entro il 2011) a doppio oggetto per la scelta del partner di TEP e per la gestione del servizio.

### 3.2.2 Azioni promosse dal PGTU

Una delle linee strategiche che strutturano lo scenario di Piano è quella di affrontare in modo deciso il tema del trasporto pubblico, tramite l'attuazione di un insieme coerente di misure in grado di contribuire a migliorarne la competitività.

L'attuale congiuntura finanziaria che il settore del trasporto pubblico è chiamato ad affrontare, caratterizzata da una riduzione delle risorse pubbliche destinate al sussidio dei contratti di servizio, impone alle Amministrazioni la ricerca di una strategia che da un lato contenga i costi di produzione e dall'altro non penalizzi l'utenza attuale e, in prospettiva, quella potenziale.

Il PGTU, nell'orizzonte temporale e nel campo d'azione propri dello strumento di pianificazione, individua nell'aumento delle *performance* del sistema una risposta convincente al problema. È infatti evidente che l'aumento della velocità commerciale media della rete da un lato permette, a parità di frequenze, un risparmio delle risorse impegnate (cfr. turni-uomo, turni-macchina, carburanti), dall'altro incentiva l'utilizzo del trasporto pubblico, con benefici che si riflettono positivamente sul traffico e sulla vivibilità della città.

A questo proposito il Piano recepisce e condivide le scelte a cui il progetto di riassetto del trasporto pubblico urbano in fase di studio si ispira, e nel contempo predispone gli interventi sul sistema della mobilità urbana che lo rendono attuabile. Questi ricomprendono:

- misure di preferenziamento dei mezzi di trasporto pubblico lungo gli assi viari a maggiore offerta e, più in generale, ove emergono criticità da risolvere e opportunità da sfruttare;
- la ricerca della compatibilità tra il "disegno" della rete di trasporto pubblico e l'assetto della viabilità;
- un aumento dell'utilizzo dei parcheggi scambiatori tramite l'incremento della gradevolezza delle aree, dei servizi offerti e della competitività del trasporto pubblico lungo i percorsi periferia-centro.

Per quanto concerne l'incremento della **velocità di percorrenza degli autobus**, nella consapevolezza che l'impianto storico della rete urbana di Parma presenta notevoli vincoli ad un incremento diffuso della capacità stradale riservata ai mezzi pubblici, è possibile tuttavia intervenire anche in modo puntuale per dare priorità agli autobus alle intersezioni (con corsie di attestamento e asservimenti semaforici) ovvero lungo gli archi stradali - corsie preferenziali - (ad esempio intervenendo sullo schema di circolazione deviando il traffico privato in una direzione su altri itinerari). **Allo stato di fatto sono presenti 7,2 km di corsie preferenziali e se ne prevede un incremento del 45% (3,3 km di nuove corsie).**

Il tema della prioritizzazione del trasporto pubblico è stato declinato, all'interno del PGTU, relativamente a due ambiti specifici di intervento, rispettivamente il sistema dei viali di circonvallazione (e delle strade ad essi afferenti) e il centro storico (descritti nel capitolo successivo).

L'incremento sostanziale di sedi e corsie riservate per gli autobus proposto induce alcune riflessioni in merito alla regolamentazione del loro accesso, al fine di garantirne l'efficacia ed ottimizzarne l'utilizzo. Una proposta in questo senso è presentata nella tabella seguente, distinguendo tra percorsi interni al centro storico e percorsi ad esso esterni (sistema dei viali di circonvallazione). Risulta inoltre fondamentale garantire il rispetto di tale regolamentazione, attraverso opportune misure di controllo (cfr. vigilanza urbana, varchi elettronici).

Tab. 3.5 Autorizzazione al transito nelle corsie preferenziali: proposta di nuova regolamentazione

Veicoli interessati	Situazione attuale	Proposta	
		Centro storico	Sistema dei Viali
Autobus – Filobus	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Taxi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Mezzi di soccorso	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Veicoli forze dell'ordine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Veicoli Polizia Municipale	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Mezzi Vigili del fuoco	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Veicoli trasporto invalidi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Carri attrezzi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Veicoli trasporto rifiuti	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Veicoli aziendali società servizi pubblici	<input checked="" type="checkbox"/>		
Veicoli TEP	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Veicoli manutenzione segnaletica	<input checked="" type="checkbox"/>		
Veicoli portavalori	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Mezzi istituti di vigilanza	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Biciclette	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Ciclomotori e scooter	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Fonte: elaborazioni TRT

Dal punto di vista dell'**interscambio auto-bus presso i parcheggi scambiatori** periferici, esso può essere potenziato non soltanto intervenendo dal punto di vista infrastrutturale realizzando nuovi parcheggi in corrispondenza di ulteriori assi di penetrazione o ampliando quelli esistenti, ma anche e soprattutto migliorando l'attrattività (gradevolezza, presenza di servizi accessori) e la sicurezza (reale e percepita) dei parcheggi stessi, come testimoniano le azioni già in corso sui parcheggi Nord, Sud ed Est.

### 3.3 Moderazione del traffico e promozione della mobilità ciclo-pedonale

La promozione dei modi di trasporto dolci (ciclo-pedonali), alternativi all'auto, nel campo di intervento del PGTU passa attraverso:

- la **messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali**, secondo le linee di intervento e le priorità individuate all'interno dello specifico studio (Piano pedone – Sezione sicurezza stradale, 2009), predisposto e in corso d'attuazione da parte dell'Amministrazione, come completamento dei recenti interventi di messa in sicurezza che hanno interessato i seguenti attraversamenti pedonali: v. Gramsci, v. Emilia Est, v. Partigiani, v.le Mentana (fronte DUC), v.le Mentana (fronte DUS), v. Torelli (3 attraversamenti nel tratto compreso tra v. Viotti e v. A. Frank), e più in generale ricomprese nel redigendo Pediplan;
- il **completamento e la ricucitura degli itinerari ciclabili a domanda forte** (cfr. rete strategica proposta dal piano di settore Biciplan, 2008). Nel breve periodo è prevista la realizzazione di nuove piste ciclabili, le principali nelle vie Volturmo, Montanara e La Spezia;
- la progressiva **messa a norma e qualificazione dei percorsi ciclabili esistenti**, soprattutto in corrispondenza degli attraversamenti con le altre reti, secondo i migliori standard geometrico-funzionali e di segnaletica (cfr. Biciplan), con particolare riferimento alle piste ciclabili o ciclo-pedonali di più antica realizzazione;
- la **promozione della ciclabilità** e il potenziamento dei servizi ad essa dedicati: nel breve periodo è prevista la realizzazione di 8 nuove postazioni (punti di accesso) per il servizio di *bike sharing* e l'adeguamento tecnologico e organizzativo del servizio volto a semplificarne e migliorarne la fruibilità da parte sia degli utenti abituali che di quelli occasionali (es. turisti). E' inoltre prevista la realizzazione di un sistema di conteggio del numero di biciclette transittanti lungo le principali piste ciclabili ("contabici") all'interno del centro abitato (inizialmente 3 sezioni). Il numero di transiti di biciclette sarà visualizzato in tempo reale su un pannello a messaggio variabile;
- l'estensione degli interventi di protezione delle aree sensibili della città attraverso l'**ampliamento delle Zone 30 e l'introduzione di nuove**. Laddove risulti impossibile la realizzazione di piste ciclabili di adeguate sezioni, oppure inopportuno forzarne l'inserimento con sottodimensionamenti, è preferibile incentivare i percorsi a scarso traffico veicolare, la realizzazione di interventi di moderazione del traffico, la messa in sicurezza degli attraversamenti non sicuri e l'individuazione di ambiti urbani a vocazione ciclopedonale diffusa (il centro storico, le zone residenziali).

L'Amministrazione Comunale ha deliberato l'istituzione delle cosiddette "Zone 30"<sup>5</sup>, ossia di aree residenziali nelle cui strade il limite di velocità viene ridotto ai 30 km/h attraverso l'esecuzione di interventi di moderazione del traffico (interventi di *traffic calming*) e di riconfigurazione dello spazio stradale a favore della mobilità debole (pedonale e ciclabile).

Nella figura 3.7 vengono mostrati gli ambiti interessati dal provvedimento e la relativa prioritizzazione degli interventi. Lo sviluppo delle Zone 30 è stato avviato a partire dal quartiere

Lubiana; nel breve periodo gli interventi di estensione delle Zone 30 riguardano la zone Farnese, Montanara e il quartiere Pablo.

All'interno dei viali di circonvallazione sono inoltre state istituite le "strade a 30 km/h"<sup>6</sup>, già attuate in strada Bixio e strada Imbriani.

La tabella e le figure seguenti presentano gli interventi specifici proposti relativi alla mobilità ciclo-pedonale e alla moderazione del traffico.

Tab. 3.6 Interventi previsti sulla mobilità ciclistica

Tipologia	Intervento	Rif.
Percorsi ciclabili	Collegamento ciclabile tra via Montanara e il Campus	1
	Pista ciclabile via Volturmo (tratto Barbieri-Fleming)	2
	Pista ciclabile v. Pastrengo	3
	Pista ciclabile v. Verona (tratto Rimini-Venezia)	4
	Pista ciclabile in viale Villetta (tratto Barbieri-Milazzo)	5
	Pista ciclabile in via Trieste (tratto Allende-sottopasso)	6
	Pista ciclabile collegamento La Spezia-Villetta	7
	Pista ciclabile via Abbeveratoia	8
	Pista ciclabile collegamento Gaione – campus universitario	9
	Pista ciclabile via Casello Poldi	10
	Pista ciclabile via Volturmo (tratto Fleming-ferrovia)	11
	Pista ciclabile viale Pasini	12
	Pista ciclabile Strada Torelli	13
Servizi per la ciclabilità	Pista ciclopedonale via M. Maggiorasca Corcagnano	-
	Pista ciclabile str. Antina (collegamento Botteghino Malandrino)	-
	Pista ciclabile via Emilio Lepido (in loc. S. Prospero)	-
	Aumento postazioni bike sharing (8 nuove postazioni):	-
	- p.le Boito	
	- p.le Rondani	
	- p.le Picelli	
	- p.le Dalla Chiesa	
- Campus universitario (interne a piattaforma multimodale)		
- v. La Spezia – Cavagnari (interne a piattaforma multimodale)		
- v. E. Ovest – l.go Coen ( interne a piattaforma multimodale)		
- Barriera Repubblica (interne a piattaforma multimodale)		

Fonte: elaborazioni TRT su dati pianificazione e programmazione opere pubbliche Comune di Parma

Rif.: riferimento numerico nella figura

<sup>5</sup> Delibera G.C. n.743 del 21/05/2008

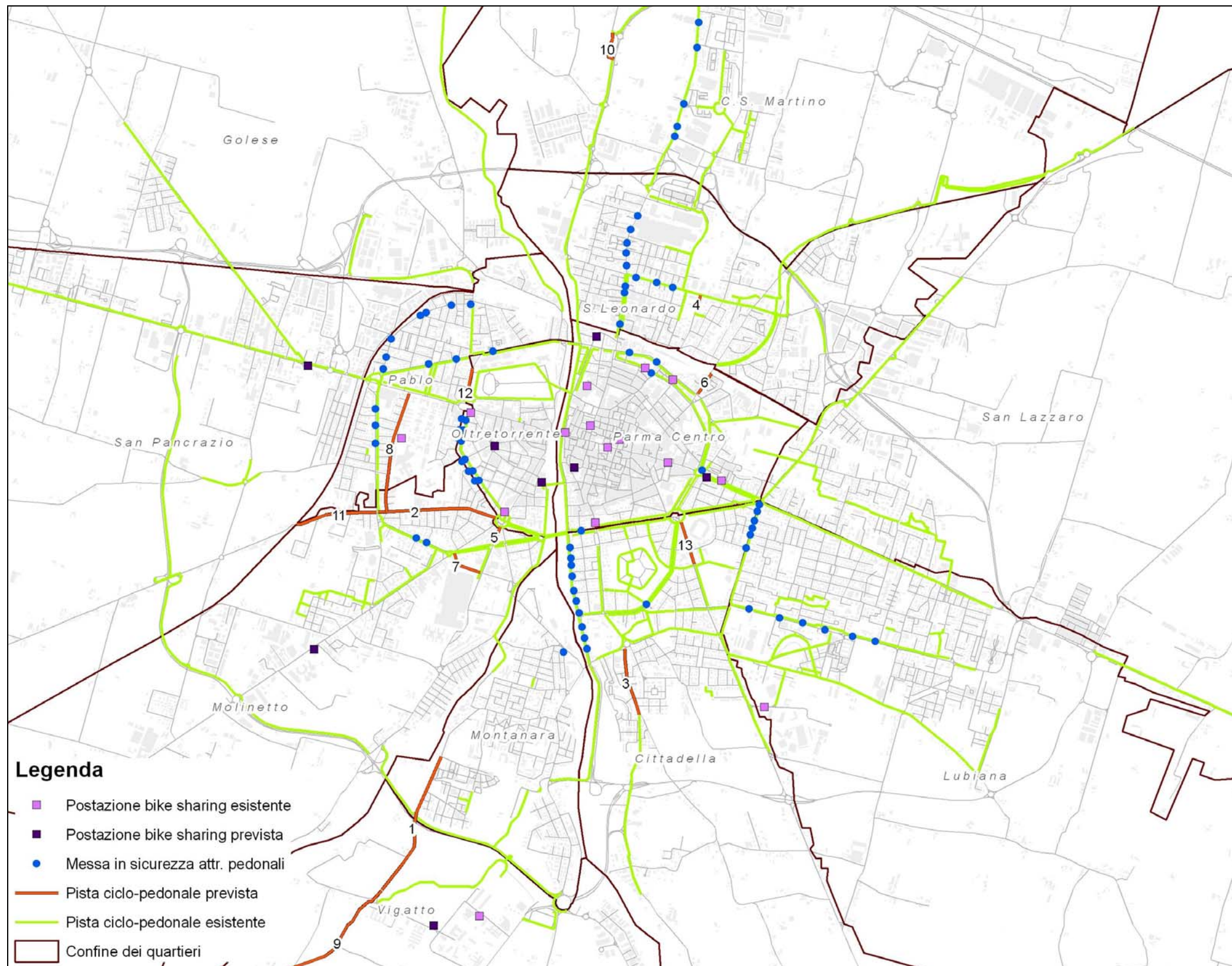
<sup>6</sup> Delibera G.C. n.353 del 18/3/2010

Tab. 3. 7 Interventi previsti per la messa in sicurezza degli spostamenti pedonali

Tipologia	Intervento
Messa in sicurezza attraversamenti pedonali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Viale Tanara-int. Barriera Repubblica</li> <li>- Viale Berenini-int. Via Palestro</li> <li>- Viale Fratti-fronte Caffè Tubino</li> <li>- Viale Mentana-int. Borgo del Naviglio</li> <li>- Viale Fratti-fronte Caffè Letterario</li> <li>- Viale Piacenza-rotatoria Via Lanfranco</li> <li>- Via Zarotto-int. Str. Elevata, Via Campanini, Via Migliavacca, Via Bolzoni, Via Mascagni, Via Bandini</li> <li>- Viale Piacenza-int. P.le Pablo (civ. 32)</li> <li>- Via Calatafimi-int. Via Menotti</li> <li>- Via Calatafimi-int. Via Nievo</li> <li>- Via San Leonardo (5 attraversamenti nel tratto v. Venezia/v. Prampolini)</li> <li>- Via San Leonardo (5 attraversamenti nel tratto v. Mazzacavallo /casello autostrada)</li> <li>- Via Trento (4 attraversamenti nel tratto v. Palermo/v. Venezia)</li> <li>- Via Duca Alessandro int. Via Pizzi</li> <li>- Via Fleming (3 attraversamenti nel tratto p.le Caduti del Lavoro/v. Colli)</li> <li>- Viale Rustici (10 attraversamenti nel tratto da p.te Dattaro a p.te Italia)</li> <li>- Viale Piacenza int. Via Marchesi</li> <li>- Via Buffolara (3 attraversamenti nel tratto p.le Caduti/v. Cerati)</li> <li>- Via Buffolara int. P.le S. Ilario</li> <li>- Via Buffolara (3 attraversamenti nel tratto p.le S. Ilario /v. Savani)</li> <li>- Via Venezia int. Via Imperia</li> <li>- Via Venezia int. Via Valenti</li> <li>- Via Venezia int. Via Firenze</li> <li>- Viale dei Mille (6 attraversamenti)</li> <li>- Viale Vittoria (6 attraversamenti)</li> <li>- Via Sidoli (6 attraversamenti)</li> <li>- Via Po e via Enza</li> </ul>

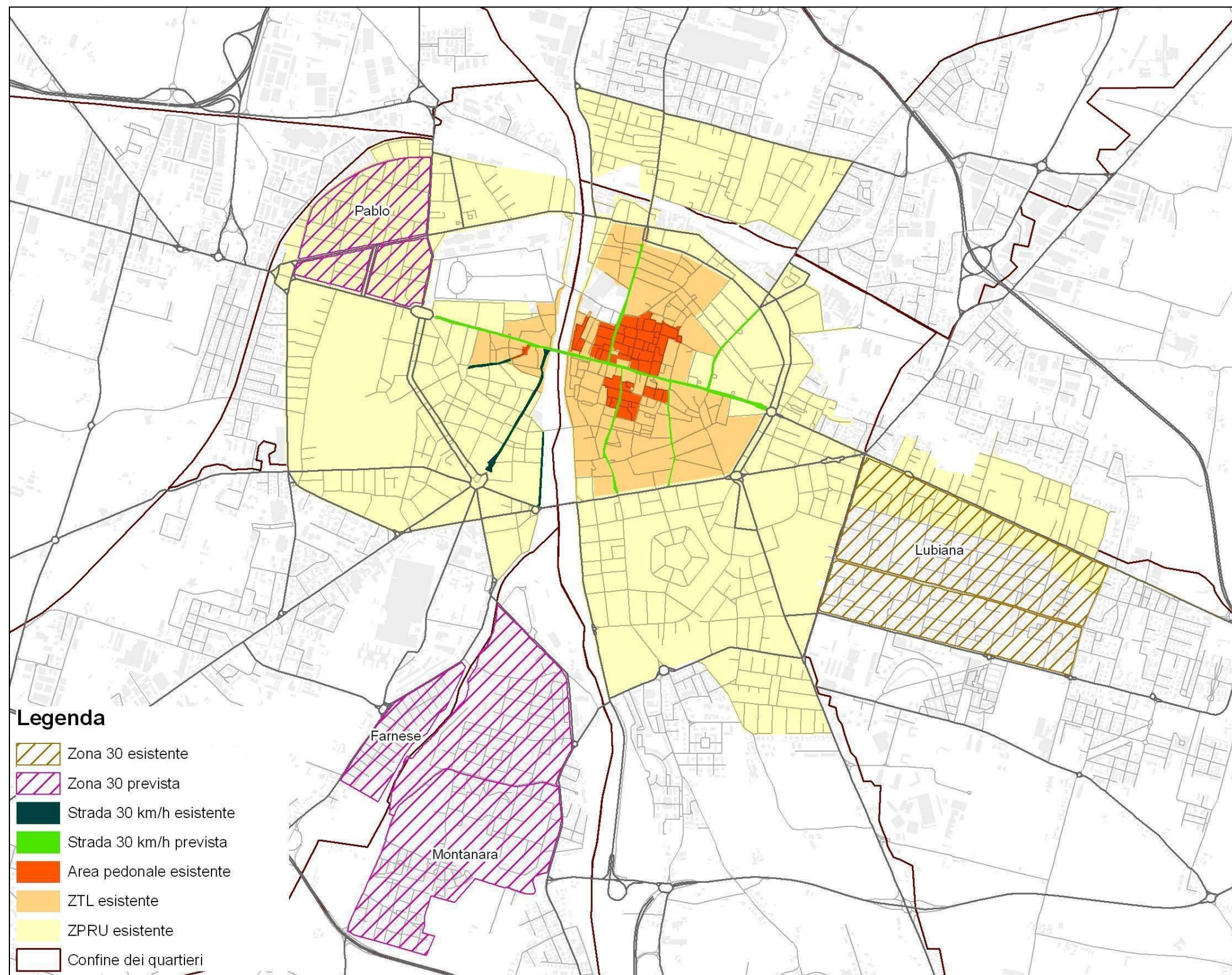
Fonte: elaborazioni TRT su dati pianificazione e programmazione opere pubbliche Comune di Parma

Fig. 3.6 Interventi previsti sulla mobilità ciclo-pedonale



Fonte: elaborazioni TRT su dati Comune di Parma

Fig. 3.7 Interventi di moderazione del traffico e regolamentazione della circolazione previsti



Fonte: elaborazioni TRT su dati Comune di Parma

### 3.4 Sosta

La regolamentazione e il controllo della sosta costituiscono una delle leve principali e più efficaci per governare la mobilità, incentivando oppure disincentivando i diversi modi di spostamento e le modalità di fruizione degli spazi e delle attività urbani.

Il sistema della sosta a Parma, se si incrociano gli ambiti territoriali concentrici con la tipologia prevalente di sosta che vi si riscontra, è articolato come riportato in tabella.

Tab. 3.8 Sistema della sosta: ambiti territoriali e tipologia prevalente di sosta

	A rotazione	Residenziale	Interscambio
<b>Centro storico e aree a sosta regolamentata (ZTL/ZPRU)</b>	- su suolo pubblico - parcheggi in struttura		
<b>Fascia compresa tra i viali di circonvallazione e l'anello delle tangenziali</b>		- su suolo pubblico	
<b>Corona urbana</b>			- parcheggi scambiatori

Il PGTU interviene in ciascuno di questi ambiti, indirizzando i diversi utenti, in funzione della rispettiva tipologia e durata di sosta (es. pendolare di lunga durata, operativa di breve-media durata, residenziale), ciascuno verso le aree di sosta più appropriate, con l'obiettivo di allontanare progressivamente il traffico veicolare dall'area urbana centrale e promuovere, nel contempo, i modi di trasporto alternativi più sostenibili.

Le misure attuabili riguardano sia le politiche di offerta di parcheggio che la regolamentazione della sosta.

#### 3.4.1 Offerta di sosta e parcheggi

Per quanto concerne il sistema della sosta, l'Amministrazione ha recentemente implementato un **sistema di instradamento ai parcheggi** centrali in struttura al fine di offrire servizi di informazione all'utenza sulle modalità di accesso alle aree di sosta. Il sistema consente, infatti, di informare in tempo reale sulle disponibilità di sosta nell'area urbana centrale e indirizzare gli automobilisti verso le aree di sosta libere più prossime alla destinazione desiderata.

Nel breve-medio periodo è prevista la realizzazione o l'ampliamento di alcuni parcheggi in struttura o su piazzale, secondo la seguente articolazione:

- **parcheggi meccanizzati in struttura pertinenziali** del centro storico, ovvero parcheggi interrati volti a soddisfare principalmente la domanda di sosta dei residenti nell'area centrale (cfr. Piano Parcheggi in

C.S. Pertinenziali approvato con delibera del C.C. n. 151 del 28/11/08), la cui completa realizzazione è ipotizzata entro il 2016;

- **parcheggi in struttura a rotazione**, riservati principalmente alla sosta pubblica, sia all'interno dei viali di circonvallazione che nelle sue immediate vicinanze;
- **parcheggi nella fascia urbana compresa tra i viali di circonvallazione e l'anello delle tangenziali**, ovvero spazi di sosta a rotazione ricavati nelle aree esterne al centro storico in attuazione dello studio "Parcheggi nella fascia urbana compresa tra i viali di Circonvallazione e l'anello delle tangenziali";
- **parcheggi scambiatori**, destinati ad intercettare i flussi di traffico con provenienza esterna alle tangenziali e permettere agli automobilisti l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico per la prosecuzione del viaggio verso il centro della città.

L'elenco degli interventi aggiornato a maggio 2011 è presentato nella tabella successiva. In seguito si forniscono i dati di dettaglio relativi alla dimensione dell'offerta di sosta dei parcheggi in struttura nello scenario evolutivo, messi a confronto con lo stato di fatto.

Tab. 3.9 Interventi previsti su sosta e parcheggi

Tipologia	Rif.	Intervento
Parcheggi pertinenziali in struttura per residenti (Centro storico)	P15	Gorizia
	P16	Antelami
	P17	area S. D'Acquisto
	P18	Parente
	P19	
	P20	Serventi
	P21	area Borri
Parcheggi in struttura a rotazione (Centro Storico)	P22	Bodoni
	P23	Matteotti
	P24	Conservatorio
Parcheggi in struttura a rotazione (Adiacenze viali di circonvallazione)	P25	Kennedy
	P26	STU Stazione
	P27	STU Pasubio
Parcheggi nella fascia urbana tra i viali di circonvallazione e le tangenziali	P28	EFSA
	-	Parcheggio zona Est viali (da localizzare)
Parcheggi scambiatori	-	Cfr. Piano Parcheggi nella fascia urbana compresa fra i viali di circonvallazione e l'anello delle tangenziali
	A	Riqualificazione parcheggio scambiatore Nord
	C	Riqualificazione parcheggio scambiatore Sud
	D	Riqualificazione parcheggio scambiatore Est
	I	Scambiatore sud-ovest via La Spezia
II	Scambiatore nord-est via Mantova	

Fonte: elaborazioni TRT su dati pianificazione e programmazione opere pubbliche Comune di Parma

Rif.: il codice di identificazione fa riferimento alle mappe presentate in seguito

Tab. 3. 10 Parcheggi in struttura esistenti e previsti (posti auto)

Rif.	Parcheggio	Posti auto privati	Posti auto a rotazione	Totale
<b>Parcheggi esistenti</b>				
P1	Toschi	475	473	948
P2	Goito	518	254	772
P3	Barilla Center	-	570	570
P4	Duc	-	360	360
P5	Dus	-	135	135
P6	Abbeveratoia	-	422	422
P7	Fleming (Abbeveratoia)	-	160	160
P8	Lombardia	-	60	60
P9	v. E. Casa*	570	-	570
P10	v. P. Groppi*	183	-	183
P11	Garage Bottego*	-	50	50
P12	Garage Hotel Stendhal*	-	40	40
P13	Garage palazzo ex ENEL*	84	-	84
P14	v. Cecchi*	60	-	60
<b>Totale parcheggi esistenti</b>		<b>1 890</b>	<b>2 524</b>	<b>4 414</b>
<b>Parcheggi previsti</b>				
P15	Gorizia	-	-	-
P16	Antelami	-	-	-
P17	area S. D'Acquisto	570	-	570
P18	Parente	-	-	-
P19	Picelli	-	-	-
P20	Serventi	-	-	-
P21	area Borri	-	-	-
P22	Bodoni	-	-	-
P23	Matteotti	100	100	200
P24	Conservatorio	114	-	114
P25	Kennedy	83	75	158
P26	STU Stazione	450	125	575
P27	STU Pasubio	435	511	946
P28	EFSA	-	200	200
	Zona Est viali**	-	150	150
<b>Totale parcheggi previsti</b>		<b>1 752</b>	<b>1 161</b>	<b>2 913</b>
<b>Totale</b>				
<b>Totale generale</b>		<b>3 642</b>	<b>3 685</b>	<b>7 327</b>

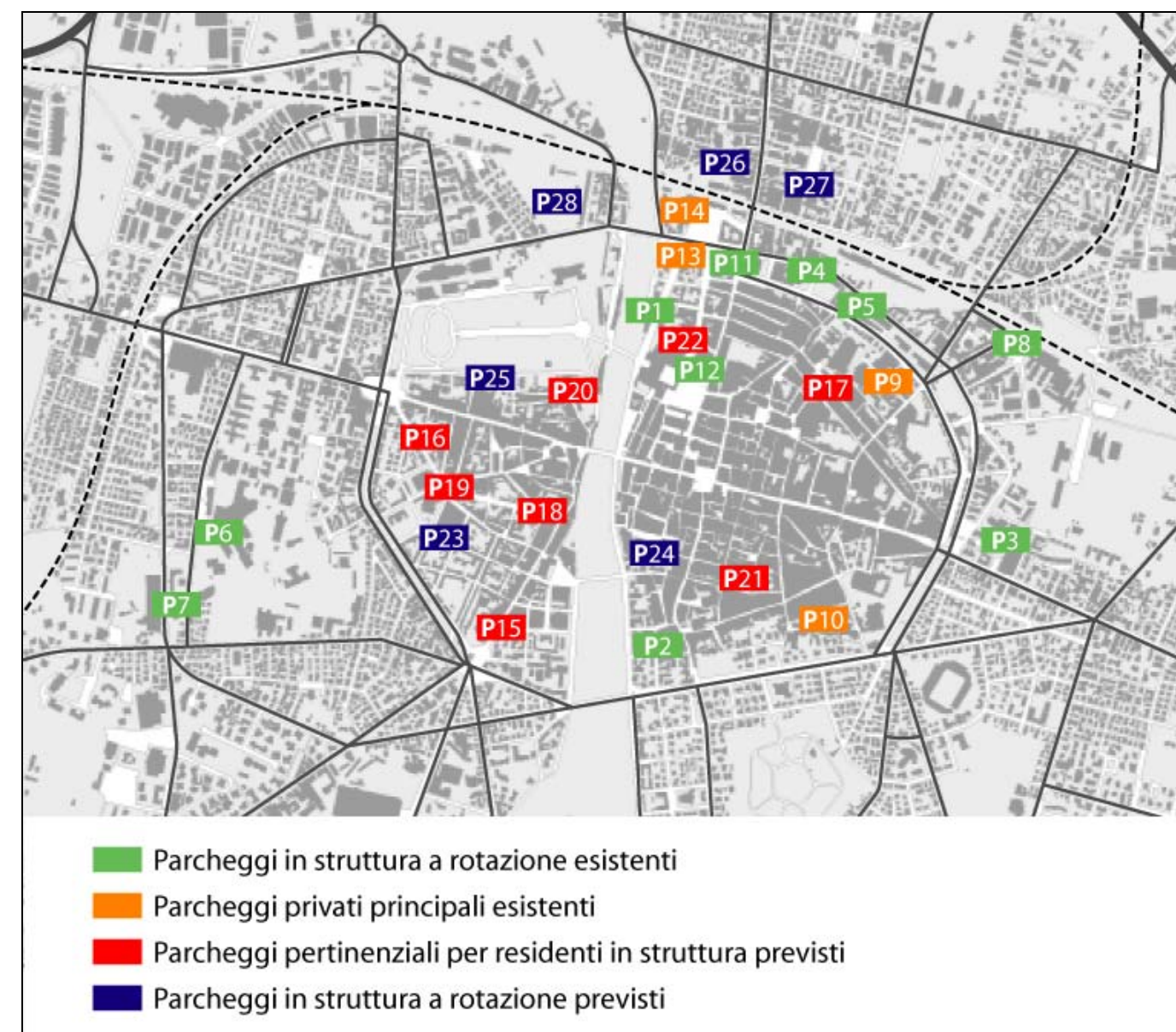
\*) autorimesse private principali

\*\*) parcheggio ancora da individuare, realizzabile nel medio periodo

Fonte: elaborazioni TRT su dati Comune di Parma

Rif.: il codice di identificazione fa riferimento alla mappa seguente

Fig. 3. 8 Parcheggi in struttura esistenti e previsti



Fonte: Comune di Parma

In riferimento alla situazione attuale, e a completamento della descrizione della dotazione di sosta esistente all'interno dei viali di circonvallazione, si segnala che sono presenti 4.304 stalli di sosta, di cui 2.423 riservati ai residenti nelle ore notturne.



Fig. 3.9 Parcheggi scambiatori



Fonte: Comune di Parma

In merito all'**offerta di sosta**, le azioni promosse dal PGTU riguardano rispettivamente:

1. **Parcheggi in struttura per la sosta a rotazione:** localizzati per lo più in prossimità dei viali di circosollazione, allo stato di fatto offrono una dotazione di 2.524 posti auto tariffati al servizio della sosta operativa di breve-media durata, di cui 2.434 in parcheggi pubblici e i rimanenti 90 in autorimesse private.

Nel breve periodo, tale dotazione subirà un incremento del 45% circa, con 1.161 posti auto aggiuntivi, di cui 836 in prossimità dei viali (STU Stazione, STU Pasubio, EFSA) e 175 all'interno del centro storico (Kennedy e Matteotti).

Anche in considerazione della riserva di capacità dei parcheggi già esistenti (in alcuni casi anche oltre il 50% dei posti disponibili non sono sfruttati)<sup>7</sup>, il PGTU mira ad una **ottimizzazione di questa**

**risorsa**, per disincentivare la sosta a bordo strada laddove, in presenza di parcheggi in struttura limitrofi, sia conflittuale con usi del sedime stradale più coerenti con le strategie generali del Piano (es. introduzione di corsie preferenziali per il trasporto pubblico ovvero di percorsi ciclopedonali).

Per quello che riguarda in particolare il nuovo parcheggio della STU Pasubio, affinché la sua dotazione possa essere sfruttata in modo sinergico con gli altri parcheggi della zona, è necessario completare l'intervento garantendo l'accessibilità pedonale all'area nord risolvendo in tal modo la cesura urbana costituita dalla sede ferroviaria.

2. **Parcheggi ad uso pubblico a raso, di piccola dimensione e diffusi nell'area compresa tra i viali di circosollazione e le tangenziali:** sono stati individuati, nell'ambito di uno studio delle criticità ed individuazione delle aree utili per l'incremento della sosta relativamente a questo settore urbano, quaranta possibili interventi di realizzazione o ampliamento di aree di sosta di piccole dimensioni (poche decine di posti auto ciascuno).

Si tratta per lo più di riorganizzazioni di spazi esistenti, ridefinizioni di aree verdi, delocalizzazioni di distributori di carburante, attuabili nel breve-medio periodo. Il PGTU in questo ambito propone una individuazione delle priorità di intervento, tramite approfondimenti successivi, che destini queste aree di sosta al soddisfacimento di un fabbisogno di sosta esistente ma anche futuro, in considerazione della possibile riorganizzazione dello spazio pubblico nelle direzioni già richiamate più sopra (es. introduzione di corsie preferenziali per il trasporto pubblico ovvero di percorsi ciclopedonali).

3. **Parcheggi scambiatori:** localizzati ai margini del centro abitato principale, in corrispondenza dei principali assi viari di penetrazione urbana, hanno la funzione di intercettare i flussi veicolari provenienti dalle aree esterne e destinati all'area urbana centrale, favorendo l'interscambio con le linee di trasporto pubblico e dando una risposta alla quota di domanda di sosta di lunga durata associata agli spostamenti pendolari per motivi di lavoro. Il PGTU promuove, nel breve periodo, **un ulteriore incremento dell'offerta**, attuando i due progetti dell'Amministrazione a più elevato livello di definizione:

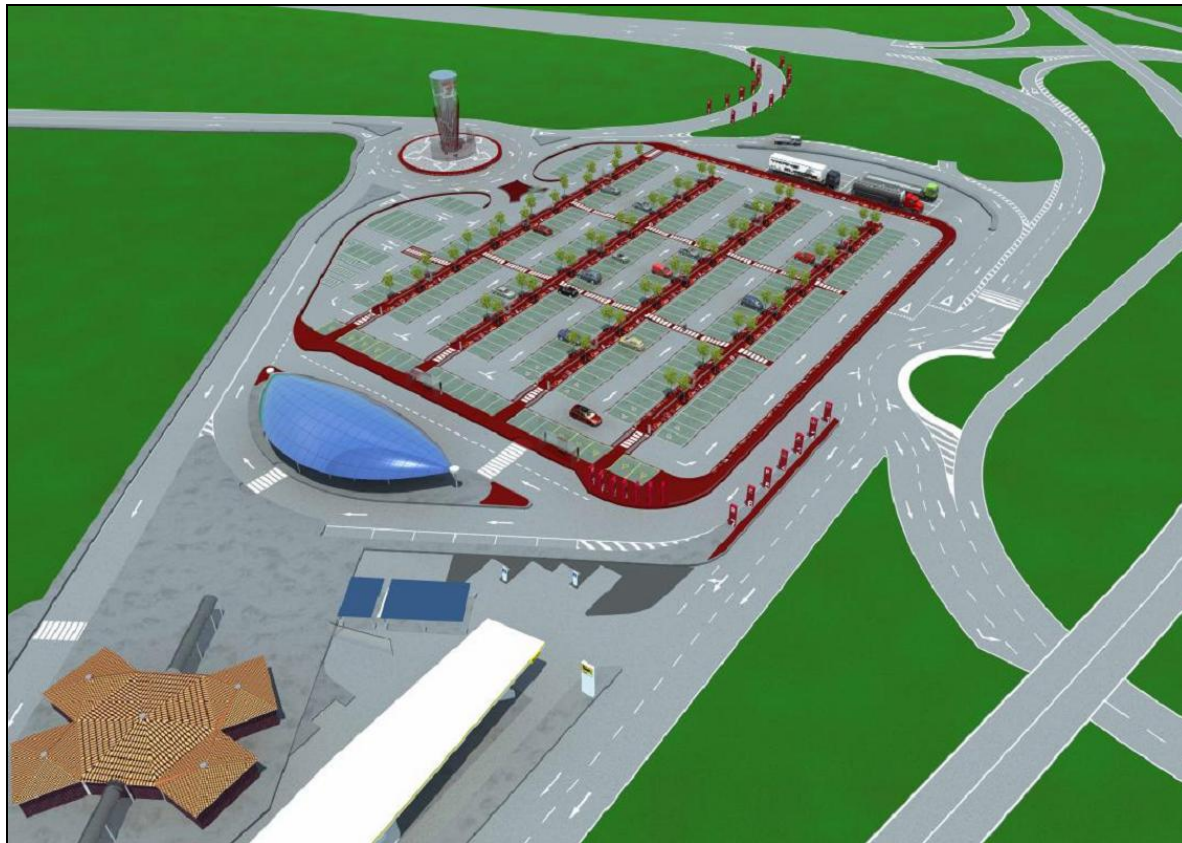
- la realizzazione del nuovo parcheggio Scambiatore Sud-Ovest in via La Spezia, località Vigheffio;
- la realizzazione del nuovo parcheggio Scambiatore Nord-Est in via Mantova;

nonché il **miglioramento delle condizioni di interscambio** al fine di incrementare il grado di utilizzo dei parcheggi scambiatori (attualmente in media solo il 35% dei posti offerti è occupato), agendo:

- sulla qualificazione delle aree di sosta, esistenti e future, in modo da migliorarne l'attrattività (gradevolezza e presenza di servizi accessori) e la sicurezza (reale e percepita);
- sul miglioramento delle prestazioni (comfort, velocità, frequenze ed orari) del servizio di trasporto pubblico che accompagna gli utenti sino alla destinazione finale degli spostamenti nell'area centrale. A questo riguardo, come già discusso, il PGTU propone una serie di misure per la velocizzazione delle percorrenze dei mezzi pubblici;
- sulla diffusione del *bike-sharing* e del *car-sharing* con la realizzazione di 5 piattaforme intermodali (bus, *car-sharing* e *bike-sharing*).

<sup>7</sup> Cfr. Comune di Parma, Linee di indirizzo del Piano Generale del Traffico Urbano, ottobre 2009 e successivi aggiornamenti su dati Comune di Parma, Infomobility, Gespar sul grado di occupazione dei parcheggi in struttura

Fig. 3.10 Comune di Parma: format tipo del parcheggio scambiatore



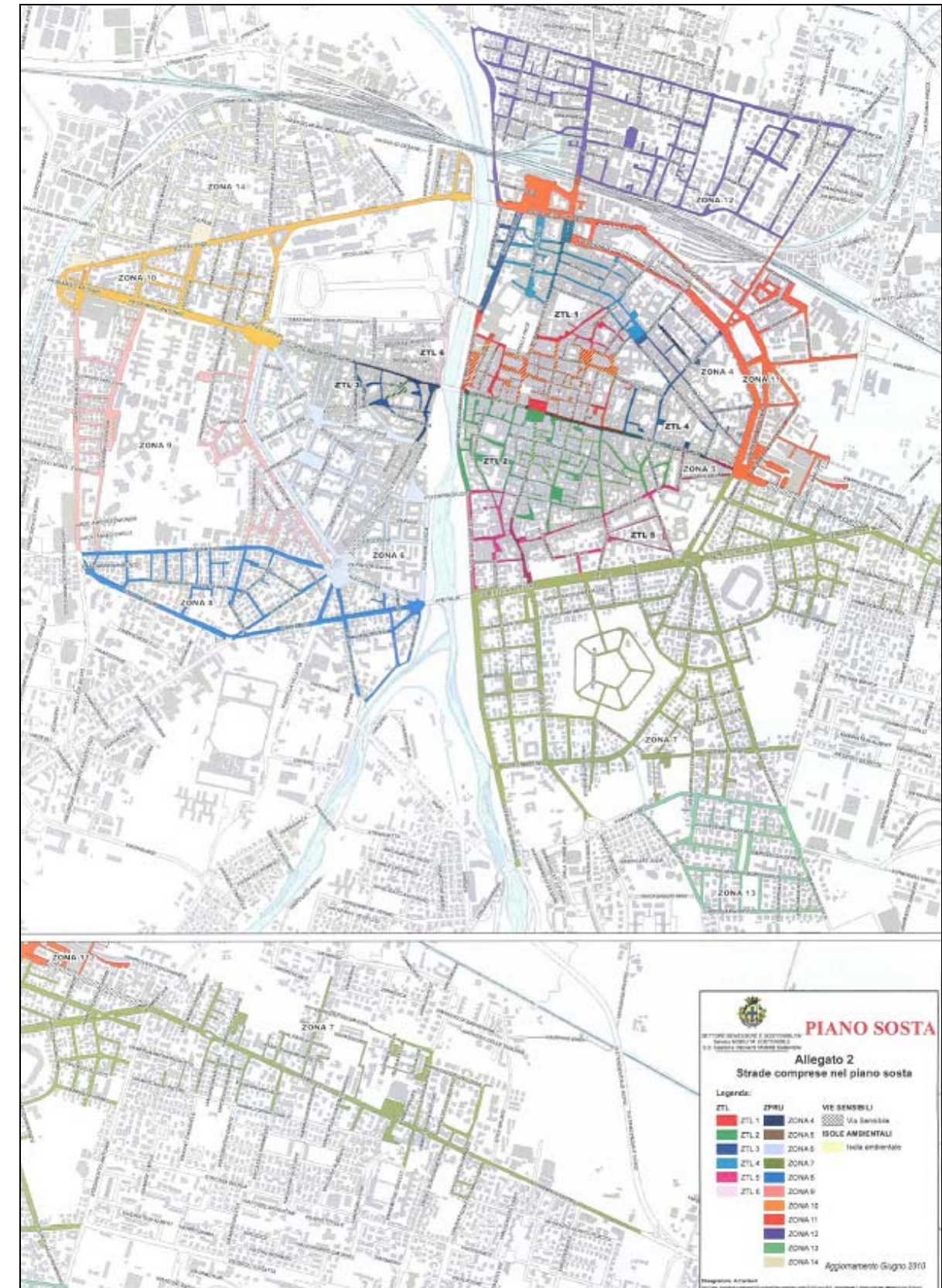
Fonte: Comune di Parma

### 3.4.2 Regolamentazione della sosta

Sul fronte della **regolamentazione**, preso atto che nell'area urbana centrale la sosta attualmente è già tariffata e disciplinata attraverso Zone a Traffico Limitato (ZTL) e Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU) con tariffazione della sosta a bordo strada, si propone nel breve periodo non tanto una estensione delle aree regolamentate, quanto piuttosto un loro rafforzamento ma anche semplificazione. Nello specifico:

- una **semplificazione** delle ZTL all'interno del centro storico, accompagnata però da un **rafforzamento** del livello di rispetto delle medesime (cfr. capitolo successivo);
- l'**estensione delle vie a sosta tariffata** in modo da ricomprendere completamente i perimetri già individuati dalle ZPRU esistenti, con particolare riferimento alle Zone 7 (Cittadella, Lubiana) e 12 (San Leonardo).

Fig. 3.11 Individuazione delle strade interessate da regolamentazione della sosta (ZTL-ZPRU)



Fonte: Comune di Parma

### 3.5 Gestione della mobilità

Il Comune di Parma, per affrontare i problemi legati al traffico e alla mobilità urbana, oltre ad interventi di tipo strutturale ha avviato da tempo e sta ulteriormente sviluppando una pluralità di azioni di *mobility management*. L'operatività delle azioni è affidata a Infomobility SpA e all'ufficio del mobility manager di area e aziendale. Gli obiettivi a cui si ispirano le azioni sono i seguenti:

- assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle persone e di trasporto delle merci con il rispetto degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e dei costi ambientali, sociali ed economici legati al sistema dei trasporti;
- migliorare l'accessibilità della città con particolare riguardo ai modi "sostenibili" quali il trasporto collettivo, il trasporto ciclo-pedonale e quello combinato (intermodale);
- influenzare i comportamenti individuali, incoraggiando l'utente a soddisfare i bisogni di mobilità usando modi di trasporto ambientalmente e socialmente sostenibili;
- ridurre il numero, la lunghezza e i bisogni degli spostamenti individuali con il veicolo privato;
- incoraggiare gli individui, le imprese o le istituzioni a soddisfare i loro bisogni di spostamento attraverso l'uso efficiente ed integrato dei mezzi e dei sistemi di trasporto disponibili nelle città;
- migliorare l'integrazione tra i modi di trasporto e facilitare l'interconnessione delle reti di trasporto esistenti, anche attraverso lo sviluppo di specifici sistemi informativi e di comunicazione.

L'Amministrazione Comunale nel breve periodo intende proseguire il lavoro già avviato da anni traducendo questi obiettivi in specifiche azioni volte a favore della mobilità urbana sostenibile.

Gli interventi riguardano, in particolare:

- **Io Guido Car Sharing**, servizio di condivisione dell'auto gestito da Infomobility a partire dal 2007, con la messa in flotta di nuove auto a bassa emissione;
- **Bike Sharing**, potenziato e integrato con il sistema "Mi Muovo" promosso dalla Regione Emilia Romagna;
- **PuntoBici**, con nuovi punti di noleggio delle biciclette;
- **Bicibus e Piedibus**, percorsi casa-scuola a piedi ed in bicicletta per gli alunni delle scuole primarie volti alla riduzione dei picchi di congestione di traffico che si creano nelle ore di entrata ed uscita dagli istituti, progettati e attuati a partire dal **piano della mobilità scolastica**, strumento di analisi e pianificazione nell'ambito del quale sono stati redatti i Piani di spostamento casa-scuola;
- la realizzazione delle **piattaforme plurimodali** in prossimità di alcune importanti fermate dei servizi bus (Barriera Repubblica, p.le Santa Croce, via Emilia Ovest-largo Coen, Campus universitario, via La Spezia-Cavagnari);
- **punti di ricarica per le auto elettriche**, progetto ZEC (Zero Emissions City) per la diffusione della mobilità elettrica, punti di ricarica nell'area centrale della città ed in prossimità delle principali poli della mobilità. Il progetto ZEC, partito nel corso del 2011, prevede l'installazione delle prime cento colonnine per la ricarica elettrica di almeno altrettanti veicoli, anch'essi elettrici. Il progetto dovrebbe entrare completamente a regime entro la fine del 2012, quando le colonnine complessivamente installate in città dovrebbero essere 300 e i veicoli elettrici fra i 400 e i 450;

- **progetto Ecologistics**, per la razionalizzazione e l'ottimizzazione del trasporto delle merci nel centro storico (implementazione della tracciabilità dei veicoli e ipotesi di allargamento delle filiere interessate);
- potenziamento delle attività di **mobility management** d'area del 10%, che allo stato attuale comprendono: 95 piani degli spostamenti casa-lavoro/scuola realizzati e ulteriori 45 previsti in accordi di programma stipulati; 46 mobility manager aziendali nominati; 19.500 dipendenti coinvolti nella realizzazione dei piani degli spostamenti.

## 4 Ambiti specifici di intervento

All'interno di questo capitolo vengono presentati gli interventi che declinano le azioni di sistema sul fronte della rete stradale, del trasporto pubblico, della moderazione del traffico e della regolamentazione della sosta in due ambiti specifici dell'area urbana. Si tratta in particolare:

- del sistema dei viali di circonvallazione, fondamentali per lo smistamento dei flussi di traffico (privati e pubblici) lungo il perimetro del centro storico, ma che rappresentano un ambito delicato per la presenza di rilevanti flussi ciclo-pedonali in prossimità del centro storico;
- del centro storico, ovvero la parte di città racchiusa dai viali di circonvallazione e suddivisa al suo interno nei quartieri di Parma Centro e Oltretorrente.

### 4.1 Viali di circonvallazione e aree snodo

Gli interventi proposti per i viali di circonvallazione e le strade afferenti riguardano:

- il **miglioramento della capacità di archi** (assi stradali) e **nodi** (intersezioni canalizzate, semaforizzate o regolate a rotatoria);
- il **dedicare parte della capacità al trasporto pubblico** (misure di *bus priority*, corsie preferenziali e asservimento semaforico agli autobus), assicurando la compatibilità e la fattibilità del nuovo assetto proposto per la rete TPL;
- la **riorganizzazione della sosta a bordo strada** (da indirizzare ai parcheggi scambiatori, a quelli a rotazione in struttura e da gestire attraverso la leva tariffaria), per recuperare lo spazio stradale da destinare ai movimenti circolatori laddove le esigenze di circolazione e di sosta sono conflittuali;
- la **messa in sicurezza e il controllo delle velocità eccessive** ("fluidificazione lenta"), con la riduzione della sezione disponibile per ogni singola corsia veicolare, il controllo semaforico e le tradizionali soluzioni progettuali afferenti alle tecniche di moderazione del traffico.

Le azioni che possono essere messe in campo nel breve periodo nello specifico riguardano:

- la riconfigurazione delle sezioni stradali, l'adeguamento puntuale della canalizzazione e della regolazione delle intersezioni (aumento della capacità e gerarchizzazione degli itinerari) e la risoluzione di nodi specifici;
- la revisione dello schema di circolazione nelle porzioni di rete urbana principale in cui esistono itinerari ravvicinati di pari rango.

Lungo il sistema dei viali di circonvallazione, tenendo conto anche della loro "variante" più esterna costituita dall'asse di via Fleming, sono state identificate le seguenti "**aree snodo**", oggetto ciascuna di intervento unitario secondo le proposte del PGTU:

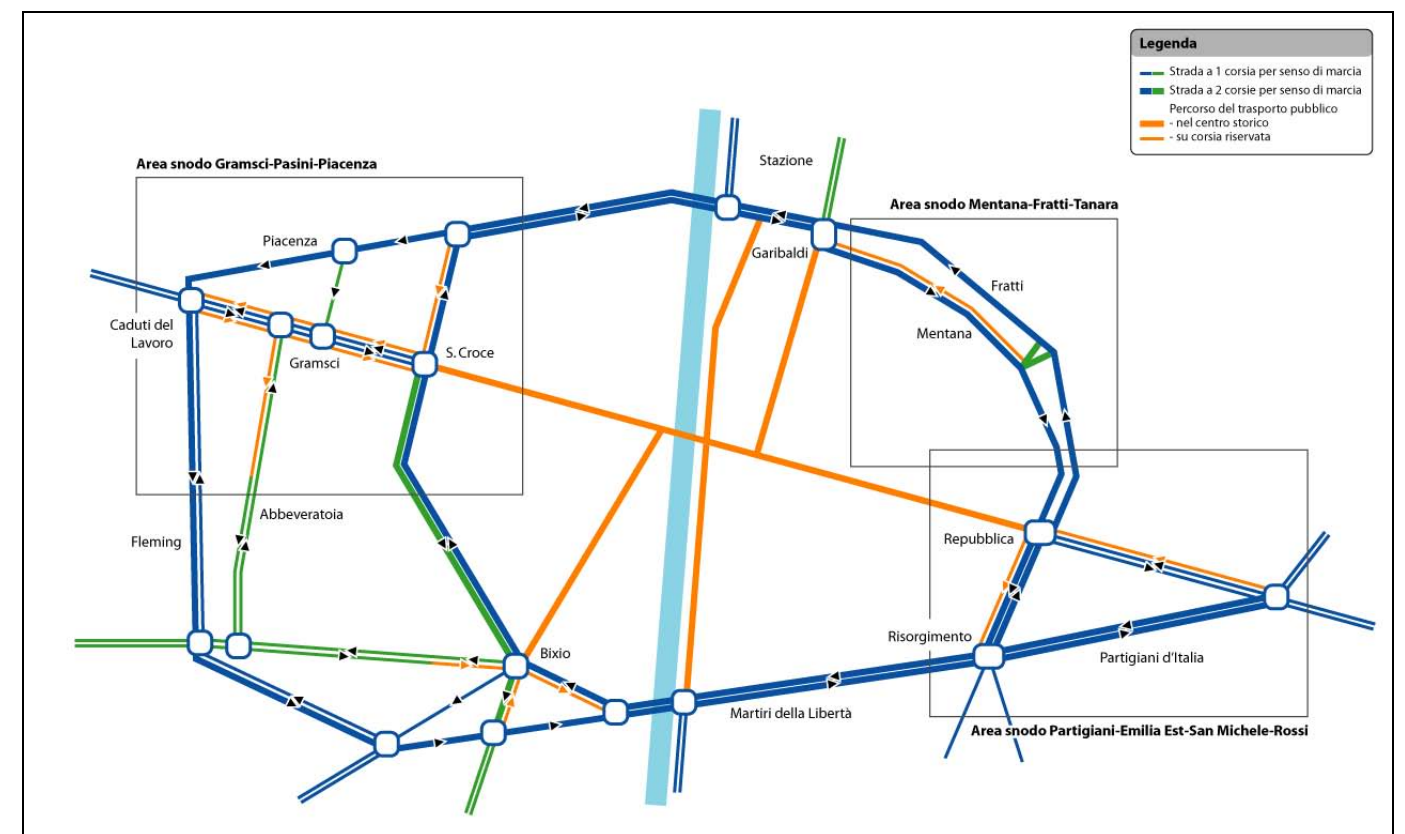
- Gramsci-Pasini-Piacenza-Abbeveratoia;
- Mentana-Fratti-Tanara;
- Partigiani d'Italia-Emilia Est-San Michele-Rossi.

Gli interventi proposti per ciascuna area snodo sono descritti nei paragrafi che seguono.

Per quanto riguarda gli ambiti di intervento Gramsci-Pasini-Piacenza e Partigiani d'Italia-Emilia Est-San Michele-Rossi, le iniziative messe in campo dal Piano ricomprendono anche le azioni di adeguamento degli spazi stradali lungo la via Emilia storica per l'inserimento del previsto **corridoio qualità est-ovest del trasporto pubblico (filovia)** e la riqualifica delle fermate per l'introduzione dei mezzi a maggior capienza (filobus di 18 metri).

Tali azioni prevedono l'introduzione, ove possibile, di corsie preferenziali dedicate ai mezzi pubblici anche attraverso la riorganizzazione della sosta a bordo strada, sfruttando i parcheggi in struttura e su piazzale esistenti e previsti (comprese le aree rese disponibili dalla delocalizzazione dei distributori di carburante) dall'Amministrazione Comunale negli ambiti esterni al centro storico (fascia urbana compresa tra i viali e le tangenziali).

Fig. 4.1 Sistema di regolamentazione dei viali di circonvallazione e individuazione delle aree snodo



**Gramsci-Pasini-Piacenza-Abbeveratoia**

Il “triangolo” formato dai viali Gramsci, Pasini e Piacenza, nord-ovest del centro storico, rappresenta il punto di connessione tra la via Emilia, l’anello dei viali e l’anello della circonvallazione “allargato” (su via Fleming).

In viale Gramsci inoltre è in corso di realizzazione un intervento di riqualificazione degli spazi stradali (nuovo “boulevard” urbano) volto a connotare con soluzioni di pregio la “porta ovest” della città, destinando il controviale interamente alla mobilità ciclopedonale.

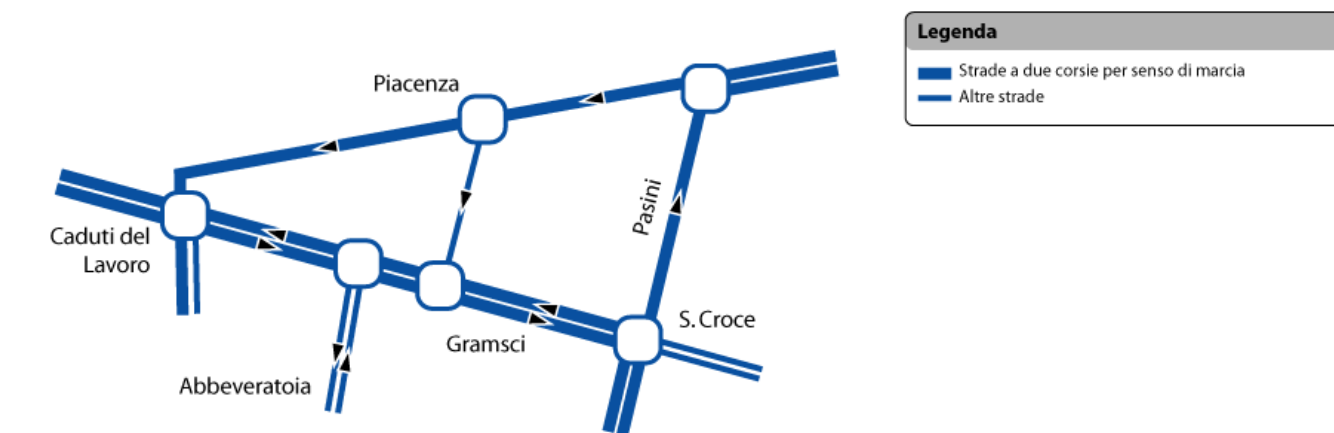
L’obiettivo fondamentale che guida gli interventi proposti riguarda la prioritizzazione del trasporto pubblico nella relazione est-ovest (corridoio di qualità per il trasporto pubblico) e lungo i viali di circonvallazione.

Le azioni proposte di seguito, che agiscono principalmente sugli schemi di circolazione, portano a:

- inserire corsie preferenziali e sedi riservate per il trasporto pubblico in viale Gramsci, viale Pasini e via Abbeveratoia;
- incoraggiare ove possibile l’utilizzo di itinerari stradali alternativi, più lontani dal centro, per quanto riguarda i veicoli privati.

L’attuazione di tali interventi è subordinata alla prevista realizzazione delle rotatorie Fleming/Colli e Gramsci/Osacca, che contribuirà a fluidificare e ridistribuire i flussi di traffico nel comparto.

Tab. 4.1 Area snodo Gramsci-Pasini-Piacenza-Abbeveratoia: stato di fatto



<b>Descrizione</b>	Attualmente l’asse della via Emilia (viale Gramsci), dotato di due corsie per senso di marcia, è a servizio sia degli spostamenti diretti verso il centro che quelli verso la periferia. Viene percorso da tutte le linee filoviarie che attraversano il centro storico in senso est-ovest. Per quanto riguarda l’anello delle circonvallazioni, in senso orario viene garantita la continuità del percorso lungo via Pasini, mentre per percorrere il senso antiorario i veicoli provenienti da viale Piacenza sono obbligati ad utilizzare viale Osacca o, in alternativa, proseguire fino a piazzale Caduti del Lavoro e imboccare via Fleming. Via Abbeveratoia garantisce l’accesso all’ospedale.
--------------------	--

Tab. 4.2 Area snodo Gramsci-Pasini-Piacenza-Abbeveratoia: proposta di intervento

Inserimento corsie preferenziali in viale Gramsci (ambo le direzioni) e in viale Pasini (dir. sud)											
<table border="1"> <tr> <td colspan="2"><b>Nuove corsie riservate al TPL</b></td> </tr> <tr> <td>- via Abbeveratoia</td> <td>700m</td> </tr> <tr> <td>- viale Gramsci (ambo sensi)</td> <td>1 320m</td> </tr> <tr> <td>- viale Pasini</td> <td>380m</td> </tr> <tr> <td><b>Totale</b></td> <td><b>2 400m</b></td> </tr> </table>		<b>Nuove corsie riservate al TPL</b>		- via Abbeveratoia	700m	- viale Gramsci (ambo sensi)	1 320m	- viale Pasini	380m	<b>Totale</b>	<b>2 400m</b>
<b>Nuove corsie riservate al TPL</b>											
- via Abbeveratoia	700m										
- viale Gramsci (ambo sensi)	1 320m										
- viale Pasini	380m										
<b>Totale</b>	<b>2 400m</b>										
<b>Descrizione intervento</b>	Si propone di modificare l’assetto di viale Gramsci predisponendo un percorso riservato ai mezzi pubblici in ingresso e in uscita dalla città (riconfigurazione della sezione stradale per l’inserimento del corridoio di qualità est-ovest del TPL), mantenendo una corsia destinata al traffico privato in entrambe le direzioni. In viale Pasini viene inserita una corsia destinata alla marcia degli autobus in controflusso, accessibile con facilità grazie alla nuova rotatoria Piacenza-Pasini; rimane una corsia per le auto in direzione opposta. In via Abbeveratoia, nel tratto Gramsci-Colli, viene inserita una corsia preferenziale in direzione Sud.										
<b>Concetto</b>	L’intervento proposto mira ad aumentare le prestazioni del trasporto pubblico sull’asse est-ovest (nell’ottica di rendere sempre più appetibile l’utilizzo dei parcheggi scambiatori). Le linee di trasporto pubblico che percorrono i viali di circonvallazione in senso antiorario sono velocizzate grazie alla corsia riservata di viale Pasini. Viene favorita anche la circolazione dei filobus della linea di forza n.5 in via Abbeveratoia.										

**Mentana-Fratti-Tanara**

I viali Mentana e Fratti-Tanara costituiscono il sistema di circonvallazione del centro storico nel settore nord-est dell’area urbana centrale. Ad essi afferiscono e sono direttamente connesse tre importanti nuove polarità che modificheranno il sistema insediativo dell’area centrale nel breve-medio periodo: la STU Stazione, la STU Pasubio e la riqualificazione dell’ex scalo merci in viale Fratti.

L’assetto storico della rete stradale di Parma e la stessa gerarchizzazione proposta dal PGTU assegna ai viali un ruolo fondamentale di smistamento dei flussi di traffico nell’area centrale. Inoltre, l’attuale assetto della rete del trasporto pubblico vede, lungo i viali di circonvallazione, il transito di diverse linee di autobus. È perciò necessaria una razionalizzazione dello spazio stradale in modo da favorire la sicurezza e risolvere potenziali conflitti tra i flussi ciclo-pedonali, quelli veicolari e la circolazione dei mezzi pubblici attraverso interventi di moderazione del traffico (fluidificazione lenta della circolazione).

Si sottolinea a questo proposito la necessità di aumentare la sicurezza degli attraversamenti ciclabili e pedonali trasversali lungo il sistema dei viali di circonvallazione oggetto di intervento da parte del Piano Pedone sicuro predisposto dall’Amministrazione Comunale. Rispetto a possibili interventi di protezione del trasporto pubblico, nel caso in cui si intervenga con una corsia riservata delimitata da spartitraffico, lo stesso può essere utilizzato come isola intermedia per facilitare gli attraversamenti pedonali.

### Partigiani d'Italia-Emilia Est-San Michele-Rossi

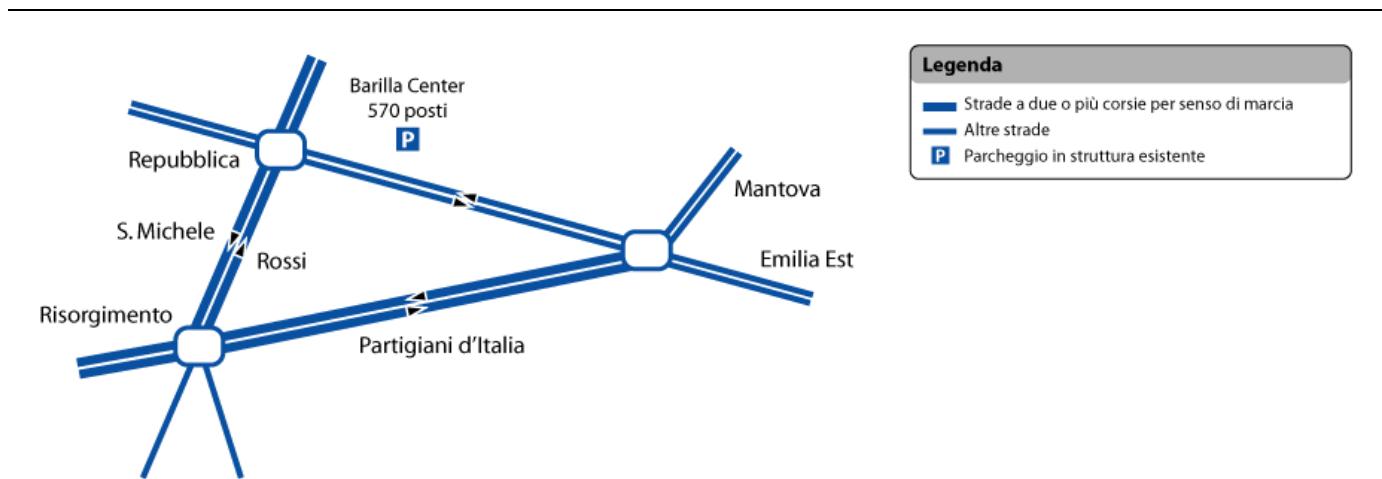
Così come avviene nel settore nord-ovest, anche nel “triangolo” a sud-est del centro (formato dalle vie Partigiani d'Italia-Emilia Est-San Michele-Rossi) il ruolo della via Emilia storica (corridoio Est-Ovest) viene confermato dal Piano come asse portante del trasporto pubblico, in coerenza con le ipotesi di revisione della rete TPL di area urbana.

Questo concetto si traduce nella proposta di uno schema di circolazione che riservi a viale Partigiani d'Italia il ruolo di accesso privilegiato ai viali di circonvallazione e che permetta di inserire corsie riservate al trasporto pubblico in via Emilia Est (tratto Mantova-Barriera Repubblica direzione centro) e lungo viali San Michele.

L'intervento va traguardato in un orizzonte temporale più di medio periodo, quando la realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali sinergici (cfr. potenziamento della tangenziale nord con nuove uscite, via Emilia bis, collegamento Parigi-Toscana) consentirà di alleggerire i flussi di traffico in via Emilia Est.

Di seguito si presentano lo stato di fatto e la proposta d'intervento.

Tab. 4.3 Area snodo Partigiani d'Italia-Emilia Est-San Michele-Rossi: stato di fatto



<b>Descrizione</b>	Gli schemi di circolazione attualmente in vigore consentono al traffico promiscuo pubblico-privato di percorrere in entrambi i sensi via Emilia Est (una corsia per senso di marcia), viale Partigiani d'Italia (due corsie) e i viali San Michele-Rossi (tre corsie). Non è presente nessuna corsia riservata ai mezzi del trasporto pubblico. La sosta a bordo strada presente su entrambi i lati di via Emilia Est confligge con la circolazione stradale rallentando la marcia dei veicoli (soprattutto autobus). Si segnala che il vicino parcheggio in struttura del Barilla Center viene utilizzato mediamente per il 10% della sua capacità totale.
--------------------	---

Tab. 4.4 Area snodo Partigiani d'Italia-Emilia Est-San Michele-Rossi: proposta di intervento

Inserimento corsie preferenziali in via Emilia Est e nei viali San Michele-Rossi											
<table border="1"> <tr> <td colspan="2"><b>Legenda</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Strade a due o più corsie per senso di marcia</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Altre strade</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Corsia riservata al trasporto pubblico proposta</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Parcheggio in struttura esistente</td> </tr> </table>		<b>Legenda</b>			Strade a due o più corsie per senso di marcia		Altre strade		Corsia riservata al trasporto pubblico proposta		Parcheggio in struttura esistente
<b>Legenda</b>											
	Strade a due o più corsie per senso di marcia										
	Altre strade										
	Corsia riservata al trasporto pubblico proposta										
	Parcheggio in struttura esistente										
<table border="1"> <tr> <td colspan="2"><b>Nuove corsie riservate al TPL</b></td> </tr> <tr> <td>- via Emilia Est</td> <td>510m</td> </tr> <tr> <td>- viale S. Michele</td> <td>360m</td> </tr> <tr> <td><b>Totale</b></td> <td><b>870m</b></td> </tr> </table>		<b>Nuove corsie riservate al TPL</b>		- via Emilia Est	510m	- viale S. Michele	360m	<b>Totale</b>	<b>870m</b>		
<b>Nuove corsie riservate al TPL</b>											
- via Emilia Est	510m										
- viale S. Michele	360m										
<b>Totale</b>	<b>870m</b>										
<b>Descrizione intervento</b>	Lungo la via Emilia Est viene inserita una corsia riservata ai mezzi pubblici in direzione centro (nell'ottica di rendere sempre più appetibile l'utilizzo dei parcheggi scambiatori) e si garantisce il doppio senso di circolazione al traffico privato. Lo spazio per l'inserimento della nuova corsia preferenziale viene ottenuto riducendo la larghezza delle due corsie esistenti e intervenendo puntualmente sulla sosta a bordo strada e sulla configurazione dei cigli dei marciapiedi (ad esempio in corrispondenza degli attraversamenti pedonali). Lungo i viali di circonvallazione, si propone l'inserimento di una corsia riservata per tutta l'estensione di viale San Michele, diminuendo contemporaneamente le corsie destinate al traffico privato (da 3 a 2). La sosta, posizionata sul lato opposto dei viali, non viene eliminata.										
<b>Concetto</b>	L'assetto proposto prevede il rafforzamento del ruolo della via Emilia come asse portante del trasporto pubblico (corridoio di qualità) e la velocizzazione dei percorsi TPL lungo l'anello dei viali di circonvallazione.										

## 4.2 Centro storico

Il Piano condivide e promuove le scelte in atto, in attuazione del Piano Urbano della Mobilità (2006) e delle altre politiche di settore dell'Amministrazione, volte al consolidamento e al rafforzamento delle aree regolamentate nel centro storico e nelle vie limitrofe.

Ciò al fine di proteggere e qualificare gli ambiti di pregio del centro e orientare la domanda di mobilità su modi, orari e percorsi più sostenibili, disincentivando l'ingresso nel centro storico con le auto private e privilegiando fortemente la circolazione ciclo-pedonale e il transito del trasporto pubblico (anche se su pochi itinerari preferenziali, in accordo con il piano di riassetto della rete TPL).

In generale, l'assetto complessivo proposto nell'area urbana per la rete viaria, la rete e i percorsi del trasporto pubblico, la ciclo-pedonalità va a migliorare l'accessibilità verso il centro storico con modi e modalità più sostenibili e meno impattanti. Ci si riferisce ad esempio ai percorsi ciclabili e pedonali esistenti e in corso di realizzazione, alla razionalizzazione, potenziamento e velocizzazione della rete di trasporto pubblico in connessione con i parcheggi scambiatori.

Più nello specifico, gli interventi promossi dal Piano per il centro storico riguardano:

- la **riperimetrazione delle aree ad accesso e sosta regolamentata (Zone a Traffico Limitato)**, sia a Parma Centro che nell'Oltretorrente, con l'obiettivo fondamentale di semplificare il numero di ZTL in cui l'area attualmente regolamentata all'interno dei viali è suddivisa. Ciò significa passare dalla attuali sei ZTL ad un massimo di tre zone, come riportato nella tabella di corrispondenza che segue.

Tab. 4. 5 Proposta di semplificazione della perimetrazione delle Zone a traffico limitato

ZTL proposta	ZTL esistenti corrispondente
ZTL Parma Centro Nord	ZTL 1 e ZTL 4
ZTL Parma Centro Sud	ZTL 2 e ZTL 5 (ampliata con la ZPRU 5)
ZTL Oltretorrente	ZTL 3 e ZTL 6

Il senso di questa operazione è quello di semplificare e rendere più intuitiva e leggibile la regolamentazione (in termini di orari e diritti di accesso, tariffe di sosta, ecc.) delle ZTL, per aumentarne l'efficacia e il grado di rispetto. In fase attuativa andranno apportate le necessarie revisioni allo schema di circolazione in modo da contrastare i possibili percorsi impropri di attraversamento all'interno del centro storico, limitando gli spostamenti (autorizzati) al semplice raggiungimento della destinazione finale.

Tale ripermimetrazione prevede l'estensione dell'attuale ZTL 5 fino a Strada Repubblica, includendo la ZPRU 5, in modo da ricomprendere una zona attualmente "franca" anche se del tutto assimilabile a quelle già regolamentate. Si evidenzia come tale obiettivo risulti praticabile solo in seguito alla realizzazione di interventi complementari (cfr. parcheggi in struttura) in modo da non penalizzare l'accessibilità delle aree interessate.

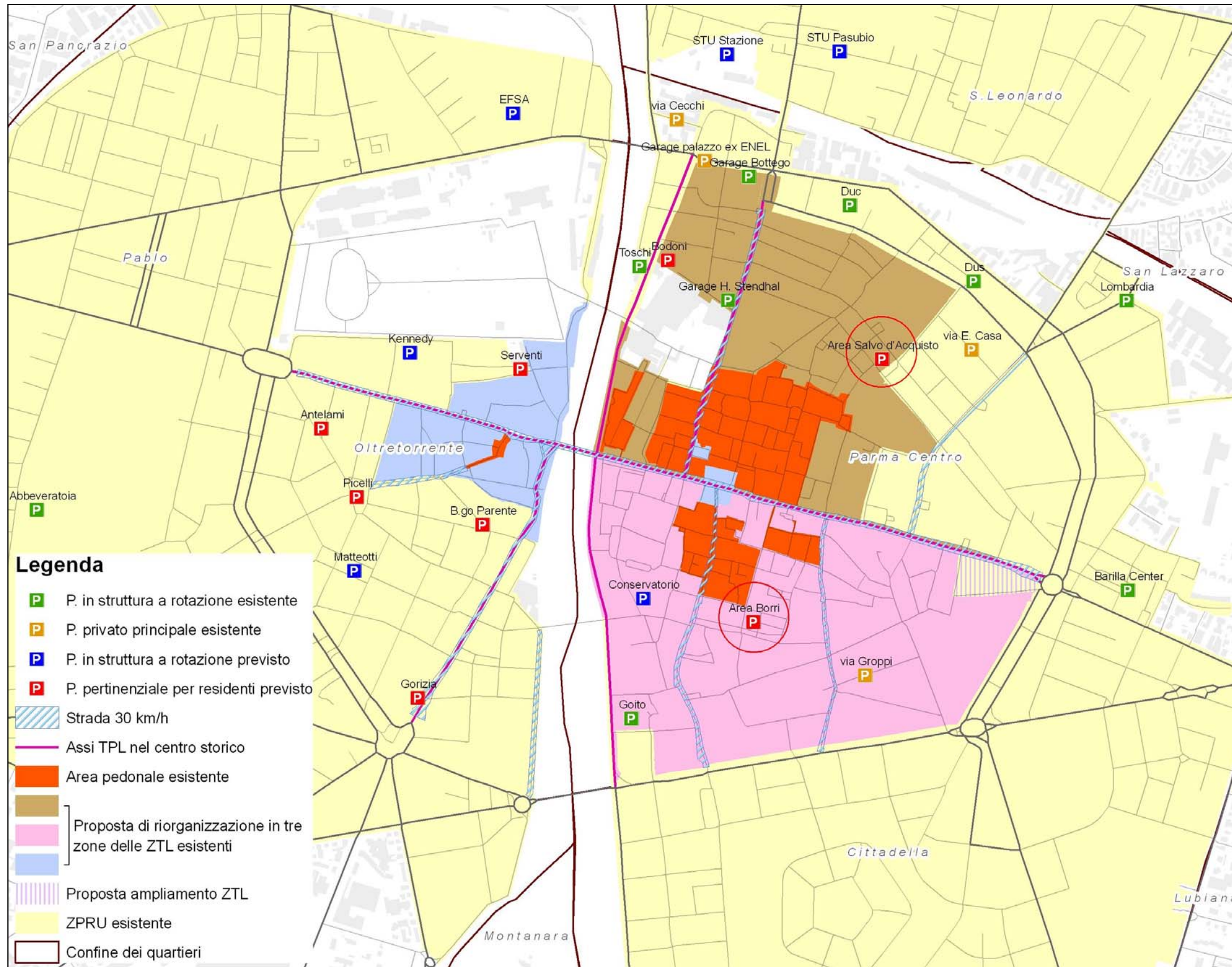
- il rafforzamento dell'efficacia del sistema di **regolamentazione e distribuzione delle merci** (progetto Ecologic);

- la **promozione e la messa in sicurezza dell'uso della bicicletta** in tutte le strade del centro storico puntando su un sistema di ciclabilità diffusa (che non necessita di piste ciclabili dedicate ma piuttosto interventi di moderazione del traffico, quali l'implementazione delle Strade a 30 km/h) e sul potenziamento dei servizi collegati (cfr. previsione di aumento delle postazioni *bike sharing*);
- la realizzazione dei **parcheggi interrati per i residenti**, già previsti, come occasione per riqualificare gli spazi pubblici liberati dalle auto. In generale, per quanto riguarda la sosta nel centro storico, va perseguito un miglior equilibrio tra numero di permessi concessi per l'accesso e la sosta e la capacità fisica e ambientale degli spazi pubblici interessati.

È bene precisare che l'efficacia delle misure proposte, soprattutto quelle che regolamentano l'utilizzo dell'auto privata in particolari zone urbane, dipende anche dalle azioni di prevenzione e controllo dei comportamenti non rispettosi.

Per questo motivo il Piano incoraggia il **rispetto del sistema di regolamentazione proposto**, sia attraverso strumenti organizzativi (vigilanza urbana, sanzioni) e tecnologici (varchi elettronici di controllo degli accessi), sia per mezzo di estensive campagne di comunicazione e partecipazione, volte ad affinare le proposte nella fase attuativa tenendo conto delle esigenze specifiche di tutti gli attori coinvolti.

Fig. 4.2 Scenario di Piano: centro storico





## 5 Gestione e attuazione del Piano

Accanto alle misure e agli interventi descritti nei capitoli precedenti, il PGTU pone particolare attenzione agli aspetti relativi alla gestione e all'attuazione dello scenario di Piano. Ciò riguarda in particolare:

- il percorso e gli strumenti di attuazione delle misure di Piano;
- il monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi, per fornire gli elementi di valutazione ex-post degli impatti delle azioni attuate rispetto agli obiettivi prefissati.

Il Piano Generale del Traffico Urbano, di durata biennale, costituisce il Piano quadro esteso a tutta l'area urbana. Le indicazioni contenute nel PGTU, coerentemente con la normativa<sup>8</sup>, dovranno essere approfondite ed attuate attraverso i livelli di progettazione più di dettaglio:

- i **Piani Particolareggiati del Traffico**, progetti di massima per l'attuazione del Piano generale, relativi ad ambiti territoriali più ristretti ovvero a temi e aspetti specifici (es. aree snodo, zone 30, ZTL e regolamentazione del centro storico...);
- i **Piani Esecutivi del Traffico**, progetti esecutivi dei piani particolareggiati.

Alcune tematiche, inoltre, vengono approfondite e sviluppate all'interno di **piani e studi di settore** (es. piano della mobilità ciclabile -Biciplan -, Piano Pedone, piano del trasporto pubblico, piano della sosta ecc.).

Nell'attuazione di alcune politiche specifiche, come ad esempio quelle relative alla disciplina della circolazione, è opportuno procedere tenendo conto dei seguenti passaggi e verifiche in itinere:

- valutare ex-ante le proposte di piano, attraverso l'impiego di modelli di simulazione del traffico, al fine di affinare le proposte progettuali, scegliere l'alternativa ottimale, considerare eventuali interventi compensativi nelle zone limitrofe a quello oggetto di intervento;
- attuare gli interventi per passi successivi, monitorandone l'efficacia. Ciò consente, da un lato, di affinare gli interventi e sperimentare direttamente sul campo le proposte. Dall'altro, di ampliarne progressivamente la portata in parallelo con lo sviluppo delle misure sinergiche previste dallo scenario di piano. Ad titolo di esempio, l'estensione delle corsie preferenziali per il trasporto pubblico segue di pari passo gli interventi sul fronte dei parcheggi scambiatori (promozione dell'interscambio modale) e gli interventi di limitazione e controllo del traffico privato nel centro storico (riduzione dei flussi veicolari privati);
- accompagnare l'attuazione degli interventi di Piano con misure indirizzate alla comunicazione e promozione delle scelte effettuate, in modo da accrescerne l'accettabilità da parte degli attori interessati e quindi, in ultima analisi, la fattibilità stessa;
- assicurare il rispetto delle misure adottate attraverso un adeguato controllo, soprattutto nella loro fase iniziale.

Il monitoraggio dell'attività di pianificazione del settore rappresenta lo strumento in grado di fornire le informazioni:

- quantitative e qualitative (flussi di traffico, trasporto pubblico, sosta, incidentalità, ambiente);
- relative allo stato d'avanzamento degli interventi, per fornire gli elementi di valutazione ex-post degli impatti delle azioni attuate rispetto agli obiettivi prefissati.

<sup>8</sup> Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, 1995.

## 6 Bibliografia

Comune di Parma, *Linee di indirizzo del PGTU*, TRT Trasporti e Territorio, approvate con delibera G.C. n.1708 del 15/12/2009

Comune di Parma, *Libro Bianco Parma 2020. Città sana ed ecoefficiente*, 2009, approvato con delibera G.C. n. 1768 del 23/12/2009

Comune di Parma, *Piano Urbano della Mobilità*, TRT Trasporti e Territorio, approvato con delibera C.C. n. 46 del 27/03/2007

Comune di Parma, Mobilità e Ambiente, *Aggiornamento Linee di indirizzo Piano Urbano della Mobilità*, TRT Trasporti e Territorio, approvato con delibera G.C. n. 1708 del 15/12/2009

Comune di Parma, Servizio Mobilità Sostenibile, *Realizzazione "Zone 30" nei tredici quartieri della città*, approvato con delibera G.C. n.743 del 21/05/2008 e delibera G.C. n. 1227 del 01/10/2009

Comune di Parma, Servizio Mobilità Sostenibile, *Piano Pedone sicuro*, approvato con delibera G.C. n. 1599 del 3/12/2009

Comune di Parma, *Piano parcheggi all'interno del centro abitato principale. Piano Parcheggi di pertinenza di unità immobiliari all'interno del centro storico*, approvato con delibera G.C. n. 151 del 28/11/2008

Comune di Parma, Servizio Mobilità Sostenibile, *Parcheggi nella fascia urbana compresa fra i viali di circonvallazione e l'anello delle tangenziali. Studio delle criticità ed individuazione delle aree utili per l'incremento della sosta*, 2008

Comune di Parma, *Masterplan dei quartieri. Aggiornamento 2009*, Caire Urbanistica, approvato con delibera G.C. n. 1901 del 12/01/2010

Comune di Parma, Settore Mobilità e Ambiente, *Piano di Mobilità delle Frazioni principali*, approvato con delibera G.C. n. 1707 del 15/12/2009

Comune di Parma, *Biciplan*, approvato con delibera C.C. n. 48 del 19/05/2009

Comune di Parma, *Istituzione di strade con velocità di 30 km/h nell'area interna ai viali di circonvallazione*, approvato con delibera G.C. n.353 del 18/3/2010

Comune di Parma, Servizio Mobilità, *Programma parcheggi all'esterno del centro abitato principale per l'interscambio modale. Studio di fattibilità*, 2008

Comune di Parma, *Progettazione della rete di trasporto pubblico locale nella città di Parma nel breve e medio periodo - 2011*, Tema – Settore Territorio Mobilità Ambiente, approvato con delibera G.C. n. 1734 del 17/12/2009

Comune di Parma, Settore benessere e sostenibilità, *Interventi di impiantistica semaforica su sedi stradali percorse dal servizio di T.P.L. in Parma*, approvazione progetto esecutivo con delibera G.C. n. 821 del 25/06/2009

Comune di Parma, *Monitoraggio della velocità commerciale di ciascuna linea di trasporto pubblico urbano e razionalizzazione delle fermate delle linee urbane*, Tema – Territorio Mobilità Ambiente, approvato con delibera G.C. n. 251 del 17/03/2009

Comune di Parma, Settore Mobilità e Ambiente, *Ampliamento del parcheggio scambiatore Est in via Emilio Lepido a Parma*, approvazione di progetto preliminare di ampliamento e contestualmente di variante urbanistica con delibera C.C. n. 127 del 24/10/2008

Comune di Parma, *Approvazione di progetto preliminare di parcheggio scambiatore e contestualmente di variante urbanistica* con delibera C.C. n. 77 del 7/07/2009

Comune di Parma, *Approvazione di studio del "FORMAT TIPO" dei parcheggi scambiatori della città di Parma* con delibera G.C. n. 1386 del 26/10/2010

Comune di Parma, Servizio Mobilità Sostenibile, *Approvazione progetto di riqualificazione park scambiatore Nord*, con delibera G.C. n. 1670 del 07/12/2010

Comune di Parma, Servizio Mobilità Sostenibile, *Progetto "Ecologistics", approvazione progetto esecutivo* con delibera G.C. n. 1343 del 31/10/2006

Comune di Parma, *Progetto preliminare di un sistema di mobilità elettrica*, approvato con delibera di G.C. n. 1474 del 09/11/2010

Comune di Parma, *Zero Emission City*, parere preventivo per l'individuazione dei soggetti attuatori prima fase, delibera G.C. n. 48 del 25/01/2011

Comune di Parma, *Interventi risanamento e tutela qualità dell'aria per l'anno 2009 e linee programmatiche per la definizione delle misure di contenimento a medio termine*, approvato con delibera G.C. n.1172 del 27/08/2008

Comune di Parma, *Piano Comunale di tutela e risanamento della qualità dell'aria - Anno 2010*, approvato con delibera G.C. n.1092 del 27/08/2009

Comune di Parma, *Piano Comunale di tutela e risanamento della qualità dell'aria - Anno 2011*, con delibera G.C. n.1359 del 14/10/2010

Comune di Parma, *Piano della Mobilità delle fasce deboli- interventi di adeguamento di ulteriori impianti semaforici ai non vedenti/ipovedenti*, approvato con delibera G.C. n. 795 del 16/04/2009