

ANALISI SINTETICA DEI PUMS

CITTÀ DI PARMA

REPORT 2023



Sommario

PARMA	4
Obiettivi e strategie del PUMS.....	4
Stato di approvazione.....	4
Scenari.....	6
Trasporto pubblico.....	8
Mobilità ciclabile.....	10
Mobilità condivisa.....	11
Mobilità privata.....	12
Regolamentazione e moderazione del traffico.....	12
Sviluppo della mobilità elettrica.....	13
Logistica.....	14

PARMA



Stato di approvazione

Il Comune ha [approvato](#) il 21 marzo 2017 il [PUMS](#).
Il Comune ha anche [approvato](#) nel 2009 il [Biciplan](#) che rappresenta la pianificazione della mobilità ciclabile sul territorio Comunale.

Obiettivi e strategie del PUMS

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI	
1	MOBILITA' SOSTENIBILE Soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città, restituendo gli spazi pubblici urbani alla condivisione tra tutti gli utenti	1a	Recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti e utenti del TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole)
		1b	Ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto (e moto), a favore di modi di trasporto a minore impatto (piedi, bici, TPL) con particolare attenzione agli spostamenti interni alla città
		1c	Garantire accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato
		1d	Incentivare i comportamenti corretti di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli (automobilisti/ciclisti/pedoni)
		1e	Ottimizzare e razionalizzare la mobilità delle merci in termini di orario di accesso e ottimizzazione dei carichi
2	EQUITA', SICUREZZA E INCLUSIONE SOCIALE Garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti	2a	Ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali (cfr. <i>Visione Rischio Zero</i>)
		2b	Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico
		2c	Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili, diffondendo e migliorando l'informazione resa a residenti e utenti della città sull'offerta dei servizi di mobilità
3	QUALITA' AMBIENTALE Promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità	3a	Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti 'di area vasta' attribuibili al settore dei trasporti (PM ₁₀ , PM _{2.5} , NO ₂ e precursori Ozono), nonché di inquinanti locali legati al 'traffico di prossimità' (<i>Black carbon</i>)
		3b	Migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione
		3c	Ridurre i consumi energetici ed in particolare quelli di combustibili fossili (benzina/GPL/ gasolio/ecc.) impiegati dal settore dei trasporti
		3d	Ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO ₂) derivanti dal settore dei trasporti

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI	
		3e	Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore (inquinamento acustico) dando priorità alla protezione delle aree più sensibili (scuole/presidi sanitari/residenti)
		3f	Politiche di incentivazione mobilità elettrica/logistica merci
OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI	
4	INNOVAZIONE ED EFFICIENZA ECONOMICA Valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate	4a	Garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità
		4b	Rendere espliciti ed internalizzare nelle politiche pubbliche i costi ambientali, sociali e sanitari dei diversi modi di trasporto
		4c	Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale (distribuzione urbana delle merci)
		4d	Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità, valorizzando forme di condivisione dell'uso dell'auto/bici, di promozione dell'innovazione tecnologica e gestionale nell'ambito del settore
		4e	Sostenere le attività imprenditoriali di trasporto persone e merci con veicoli ciclo a pedalata assistita (biciclette elettriche/cyclo logistics)

STRATEGIE DEL PUMS	
<i>Un piano che dialoga con il suo territorio –capacità di prendere in considerazione le relazioni tra la città e l'area vasta, ovvero tra Parma e i comuni contermini</i>	<i>Un piano per favorire l'uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale e sociale e che assume come criterio guida l'uso efficiente delle risorse pubbliche</i>
<i>Un piano strategico che guarda alla mobilità del prossimo decennio, senza dimenticare la necessità e l'urgenza di definire azioni di breve-medio periodo</i>	<i>Un piano per ridurre la dipendenza dall'uso dell'auto negli spostamenti di breve distanza, attraverso azioni per ridurre il tasso di motorizzazione e disaccoppiare la proprietà dall'uso dell'auto</i>
<i>Un piano che promuove l'integrazione tra politiche di mobilità, territoriali e ambientali, perché la sostenibilità e la mobilità efficiente sono obiettivi che si rafforzano a vicenda; scelte insediative non coerenti determinano un modello di mobilità dissipativo di risorse scarse</i>	<i>Un piano per incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività e della comunità degli operatori attraverso il rispetto delle regole di circolazione e sosta</i>
<i>Un piano per ottimizzare e integrare le infrastrutture e i servizi alla mobilità delle reti lunghe (area provinciale/regionale) con quelle delle reti corte (area urbana e vasta) - mobilità dei passeggeri e merci</i>	<i>Un piano per sostenere l'impiego di tecnologie (ITS) applicate al sistema della mobilità passeggeri e merci. La mobilità è uno dei settori che maggiormente hanno beneficiato dello sviluppo rapido delle tecnologie la loro diffusione presso larghi strati della popolazione deve essere impiegata per gestire al meglio servizi e infrastrutture</i>
<i>Un piano per la cura-manutenzione e qualità spazio pubblico: città accessibile a tutti, città a rischio zero, assegnando priorità alla (Visione Zero Rischio) modello di Città 30</i>	<i>Un piano che candida la città a sperimentare applicazioni concrete avanzate in accordo con i propri centri di ricerca (driveless car) città test per le applicazioni ITS</i>

Scenari

Lo Scenario di Riferimento (SR) considera i soli interventi infrastrutturali e non, che soddisfano entrambe le condizioni:

- » sono interventi realizzabili indipendentemente dalle scelte del PUMS in quanto già decisi dalla Amministrazione locale e/o sovraordinata;
- » si tratta di interventi che dispongono, per la loro realizzazione, della necessaria copertura finanziaria.

Sono stati individuati, quindi, tre Scenari alternativi di Piano:

• Scenario di Piano 0 (SP0) – ovvero Scenario PAIR 2020.

Lo SP0 considera, oltre agli interventi inseriti in SR, quelli indicati nel Piano Aria Integrato Regionale 2020 assunti come prescrittivi per il risanamento della qualità dell'aria. In particolare, lo Scenario di Piano 0 fa propri i target del PAIR che riguardano, ad esempio, l'estensione delle aree pedonali urbane, delle Zone a Traffico Limitato, degli itinerari ciclabili e, nel contempo, incentiva e promuove il trasporto pubblico, le politiche di mobility management, la mobilità elettrica, la razionalizzazione della distribuzione urbana delle merci.

• Scenario di Piano 1 (SP1) – Alternativa 1 (Business As Usual)

Lo SP1 somma agli interventi dello SR quelli previsti negli strumenti di pianificazione sovraordinati e locali vigenti (cfr. PRIT, PTCP e PSC), nonché un insieme di interventi infrastrutturali promossi dall'Amministrazione di Parma ma che non dispongono né delle necessarie coperture finanziarie, né hanno completato l'iter di pianificazione-progettazione. Si tratta da un lato di verificare la rispondenza di interventi previsti dagli strumenti di pianificazione, che seppure vigenti, sono stati redatti in un contesto macro economico assai differente. Dall'altro di sottoporre a verifica di coerenza e valutazione interventi infrastrutturali promossi dall'amministrazione locale, tenuto conto della necessità di adeguarne le scelte relative al settore della mobilità ai futuri assetti della domanda di mobilità generata e attratta dal territorio.

Gli interventi inseriti nello SP1 prescindono quindi dagli obiettivi e delle strategie del PUMS; lo Scenario si caratterizza per un approccio spiccatamente infrastrutturale alle esigenze di mobilità delle persone e delle merci, sia rispetto alla rete stradale che per quanto riguarda il trasporto pubblico (in particolare ferroviario) e le strutture legate alla movimentazione delle merci.

• Scenario di Piano 2 (SP2) – Alternativa 2.

Lo Scenario di Piano 2, somma agli interventi dello Scenario di Riferimento:

- » tutte le misure che discendono dallo Scenario SP0 – PAIR, in quanto assunti come target del PUMS stesso;
- » gli interventi infrastrutturali dello Scenario SP1 che hanno superato le valutazioni tecniche ed economiche;

- » gli interventi individuati dal percorso integrato di condivisione tra il PUMS ed il PSC in corso di aggiornamento ed elaborazione da parte dell'Amministrazione Comunale;
- » le indicazioni emerse dal confronto con gli organi di pianificazione-programmazione sovraordinati, e in particolare considerando le prime indicazioni formulate in ambito regionale dall'aggiornamento del PRIT (in corso di elaborazione);
- » le misure riferite sia all'area urbana centrale che alle frazioni in grado di orientare il settore della mobilità e dei trasporti nella direzione di una maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica secondo gli obiettivi generali e specifici del piano nelle linee di indirizzo e nelle indicazioni formulate nell'ambito del percorso partecipativo del PUMS.

Di seguito si presenta un'infografica riepilogativa dei principali target dello Scenario di Piano:

- » per quanto riguarda il centro storico, circa il 100% della sua superficie sarà sottoposto a regolamentazione ZTL, mentre il 23% sarà costituito da aree pedonali;
- » l'incremento dei valori relative all'offerta di trasporto (piste ciclabili, zone 30, linee filoviarie, ecc.) e le connesse percentuali si riferiscono all'orizzonte temporale del Piano (10 anni) e comprendono sia gli interventi compresi nello Scenario di Riferimento che in quello di Piano;
- » la ripartizione modale prevista si riferisce anch'essa all'orizzonte temporale del Piano.



Figura 5-1: Infografica con i principali target del PUMS di Parma (SP2)

Trasporto pubblico

Per quanto riguarda la rete e i servizi di trasporto collettivo, gli interventi invariati inseriti nello Scenario di Riferimento comprendono: l'attivazione di un nuovo servizio ferroviario regionale diretto tra Sassomaggiore e Parma (condiviso con Regione Emilia Romagna), la realizzazione di brevi tratti di corsia preferenziale sul Lungoparma nei pressi del Ponte di Mezzo (in corso), la ristrutturazione dei collegamenti automobilistici tra la Stazione e il Campus universitario con la contemporanea introduzione di nuovi autobus snodati (18 metri), il piano di riqualificazione delle fermate (accessibilità).

Lo Scenario di Piano 0 (SP0) – PAIR 2020 prevede un incremento della qualità dei collegamenti TPL (preferenziazione lungo le radiali e i "viali").

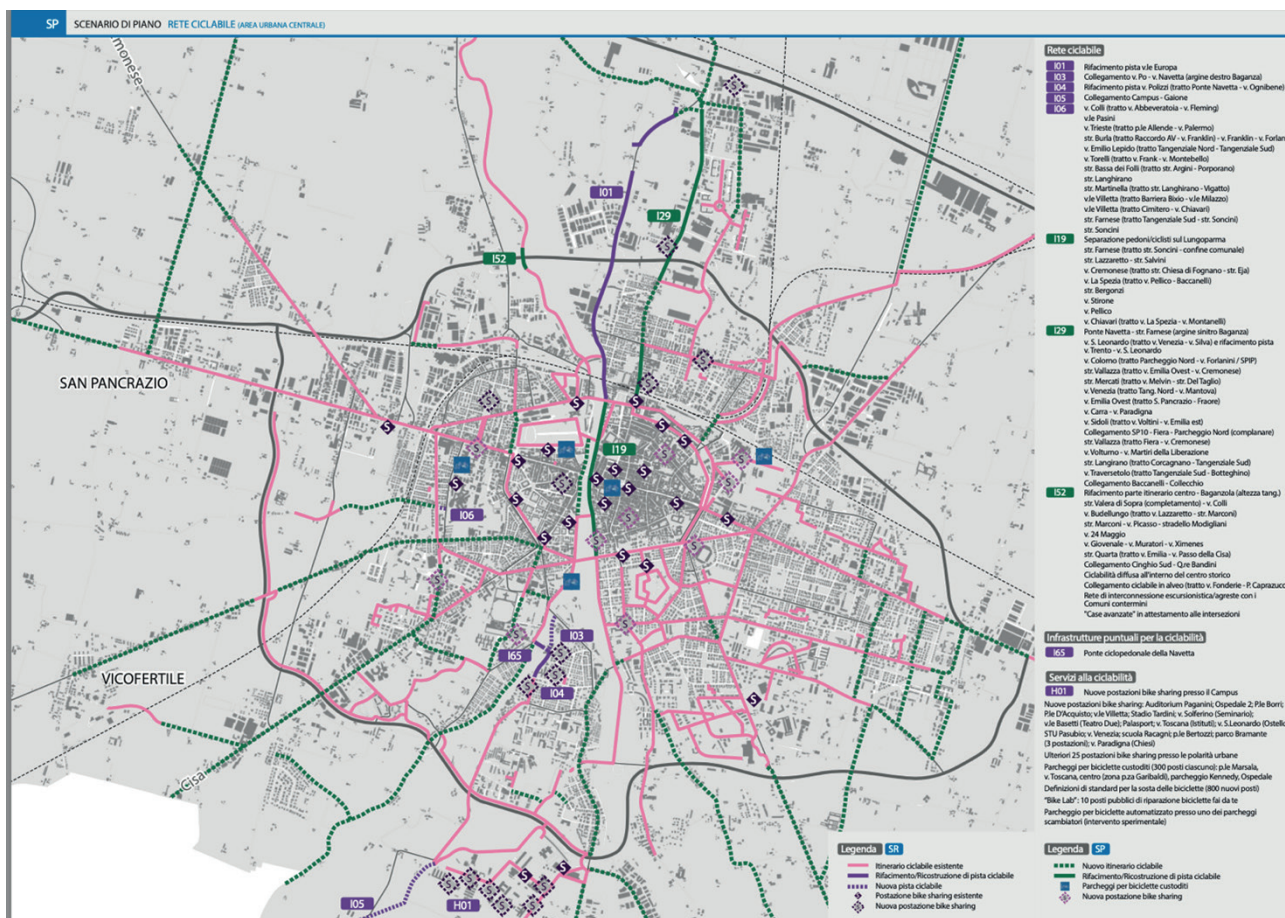
Lo Scenario di Piano 1 (SP1) – Alternativa 1 prevede l'inserimento in ambito urbano di nuove fermate ferroviarie.

Lo Scenario di Piano 2 prevede significativi investimenti sul trasporto pubblico (nuova fermata ferroviaria SPIP, estensione delle filovie, preferenziazione lungo le radiali e i "viali", miglioramento dell'accessibilità delle fermate, rinnovo parco/bus elettrici).

I principali interventi relativi alla rete e ai servizi del trasporto collettivo riguardano:

- » la rete ferroviaria dove, oltre agli interventi invariati individuati nel quadro programmatico sovraordinato (raddoppio ed elettrificazione linee secondarie), è previsto l'inserimento nuove fermate "di quartiere" a servizio dei luoghi di origine degli spostamenti (residenze) e dei poli di attrazione (istituti scolastici, aree industriali): si tratta in particolare delle fermate della SPIP (SP1 e SP2), di via Toscana e di p.le Caduti sul Lavoro (entrambe SP1); a queste si aggiunge la riqualificazione del sistema dell'accessibilità pedonale, ciclabile e veicolare all'esistente stazione di Vicofertile in modo da intercettare i flussi originati dai residenti della frazione e delle aree limitrofe (SP2);
- » la rete di trasporto pubblico locale. Per quanto riguarda quest'ultima, il filo conduttore che caratterizza gli interventi è volto ad innalzare l'attrattività del servizio; ciò si traduce nella necessità di una revisione della rete e della qualificazione dei servizi offerti. In particolare:
 - in direzione est-ovest, lungo l'asse della via Emilia storica, si prefigura il prolungamento del tracciato filoviario, già presente per un lungo tratto all'interno dell'area urbana, a est fino a servire l'omonimo parcheggio scambiatore e a ovest fino a San Pancrazio; si prevede inoltre di prolungare l'infrastruttura filoviaria da via Chiavari fino al quartiere Parma Mia, oggi scarsamente servito dal servizio pubblico (SP2);
 - analogamente, in direzione nord-sud, si prefigura il prolungamento della filovia dalla stazione ferroviaria di Parma fino al nuovo parcheggio scambiatore nord lungo via San Leonardo (SP2).
 - lungo il settore nord dei viali di circonvallazione e sulle radiali di accesso all'area urbana, coerentemente con l'assetto delle linee, si prevede l'attuazione di provvedimenti soft in favore dell'aumento della velocità commerciale, quali l'introduzione di corsie riservate per il transito dei mezzi pubblici e di sistemi in grado di dare priorità all'attraversamento delle intersezioni (corridoi di qualità del TPL, SP0 e SP2);

- » si individua un corridoio ad elevata domanda di mobilità futura tra la stazione ferroviaria, l'aeroporto e le Fiere di Parma, che potrà essere servito da un sistema di trasporto pubblico "di forza" (SP1 e SP2); non vengono definiti, in questa sede, il percorso e la tipologia del sistema di trasporto utilizzabile, per i quali sono necessari più articolati approfondimenti che esulano dal campo d'azione del PUMS, anche se appare evidente come la trazione elettrica e la sede il più possibile riservata o svincolata dalla normale viabilità costituiscano valide caratteristiche progettuali di base;
- » sul fronte dei servizi e del materiale rotabile, è prevista l'introduzione di nuovi mezzi elettrici a ricarica rapida sulla linea 8, di autobus più capienti (18 metri) sulla linea 6 e, nell'ambito del nuovo contratto pluriennale di affidamento del servizio di TPL, la sostituzione di circa 170 autobus corrispondenti a circa il 70% dell'attuale flotta in servizio (SP1 e SP2).



Mobilità ciclabile

Gli interventi che vanno a costruire lo Scenario di Riferimento per il settore della mobilità ciclabile riguardano la ricostruzione del ponte della Navetta, l'espansione della rete (argine destro Baganza tra via Po e via Navetta, collegamento Gaione-Campus, via Colli) e la messa a standard degli itinerari esistenti (viale Europa, Baganzola, via Polizzi) nonché la realizzazione di 6 nuove postazioni di bike sharing presso il Campus.

Lo Scenario di Piano 0 (SP0) – PAIR 2020 prevede lo sviluppo intensivo dei percorsi ciclabili (fino ad arrivare al valore di 1,5 metri lineari per abitante).

Lo Scenario di Piano 1 (SP1) – Alternativa 1 prevede lo sviluppo delle piste ciclabili lungo gli itinerari non ancora completati del Biciplan 2009.

Lo Scenario di Piano 2 prevede lo sviluppo dei percorsi ciclabili (fino ad arrivare al valore di 1,5 metri lineari per abitante) e dei servizi alla ciclabilità.

Per quanto attiene alla mobilità ciclabile, il Piano promuove una visione tesa a favorire l'uso della bicicletta per gli spostamenti abituali (casa-lavoro e casa-scuola), oltre che per quelli legati al tempo libero. In particolare gli Scenari di Piano promuovono tre linee d'azione:

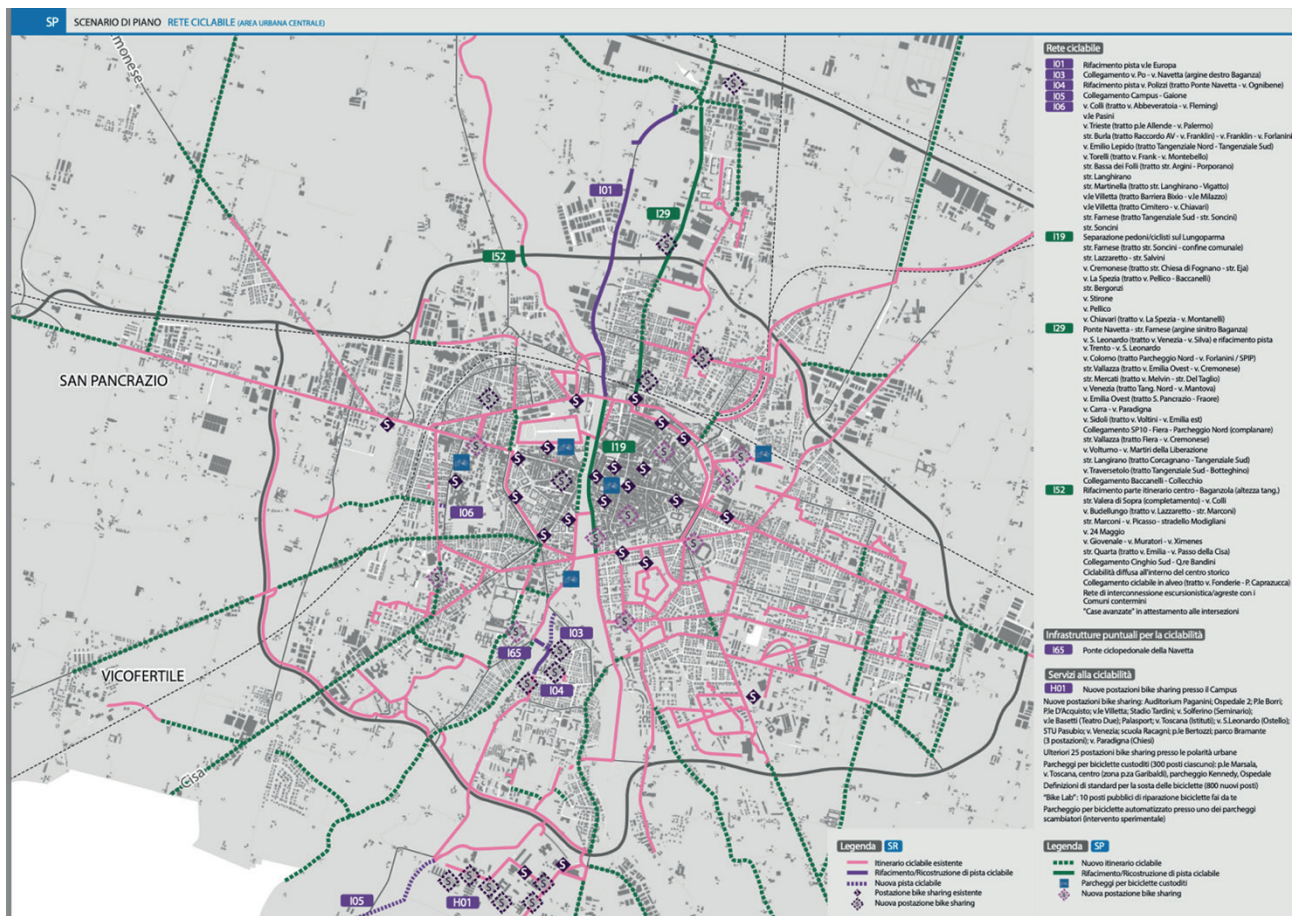
1. individuazione delle relazioni a servizio della mobilità ciclabile con particolare attenzione al completamento dei tracciati già identificati nel "Biciplan" (SP0, SP1 e SP2) e all'individuazione di altri itinerari di valenza strategica (SP0 e SP2):

- » di infittimento della maglia all'interno dell'area urbana,
- » di collegamento tra l'area urbana, le frazioni e i comuni confinanti,
- » di valenza escursionistica e agreste, anche sfruttando le strade a basso traffico, i percorsi informali, gli argini, le infrastrutture idrauliche, ecc.;

2. ampliamento dei servizi di supporto alla mobilità ciclabile, in coerenza con quanto già intrapreso dall'Amministrazione Comunale. In particolare, oltre all'ampliamento del servizio di bike sharing (SP2) attraverso l'inserimento di nuovi punti di prelievo e di un maggiore numero di biciclette a disposizione degli utenti, si prevede la realizzazione di 5 parcheggi custoditi per biciclette in p.le Marsala, via Toscana, via Kennedy, nella zona di piazza Garibaldi e presso l'Ospedale Maggiore (SP2), il potenziamento dell'offerta di sosta sia in centro che in periferia (SP2) e l'installazione di 10 "bike station" per la riparazione fai-da-te delle biciclette (SP2).

A titolo di sperimentazione (da estendere eventualmente ad altre localizzazioni), il Piano prevede inoltre l'installazione di un parcheggio per biciclette ad alta automazione (SP2) da localizzarsi in uno dei parcheggi scambiatori; trattandosi di intervento sperimentale si dovrà successivamente, tramite monitoraggio, verificarne l'utilizzo e gli effetti da esso generati sull'utenza del trasporto pubblico;

3. l'introduzione delle cosiddette "case avanzate" per ciclisti in grado di aumentare la sicurezza degli stessi nei pressi delle intersezioni semaforizzate.



Mobilità condivisa

Lo Scenario di Piano 0 (SP0) – PAIR 2020 prevede interventi di politiche di gestione della mobilità (car sharing, azioni di mobility manager di area, aziendale e scolastico, forte impulso alla mobilità elettrica).

Lo Scenario di Piano 2 prevede diffusi interventi di politiche di gestione della mobilità (car sharing, azioni di mobility manager di area, aziendale e scolastico).

Gli interventi inseriti negli Scenari di Piano riguardano:

- » la promozione dell'utilizzo del car sharing, in via prioritaria incentivando con azioni concrete (mobility management) la sua diffusione all'interno di sistemi "chiusi" quali aziende o gruppi di aziende, quartieri, settori della pubblica amministrazione, ecc. Inoltre, il Piano ritiene che, nel corso della sua validità, possano essere esplorate nuove forme di car sharing (free floating) oggi diffuse solo nelle città di grandi dimensioni in alternativa ai più tradizionali sistemi già oggi presenti (SP0 e SP2).

Mobilità privata

Nello Scenario di riferimento, per quanto riguarda la mobilità elettrica, nello SR è inserito l'intervento di installazione di 12 nuove colonnine di ricarica pubblica per veicoli elettrici finanziate all'interno Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica.

Lo Scenario di Piano 0 (SP0) – PAIR 2020 prevede una elevata protezione del centro storico e dei quartieri residenziali dal traffico (estensione delle ZTL a tutto il centro, estensione delle Aree Pedonali al 20% del centro, ampio ricorso alle Zone 30 in periferia). Prevede altresì lo sviluppo di strumenti dell'information technology da implementare nell'ambito della protezione delle ZTL (varchi).

Lo Scenario di Piano 1 (SP1) – Alternativa 1 prevede interventi di moderazione del traffico nei quartieri residenziali (ampio ricorso alle Zone 30 in periferia).

Lo Scenario di Piano 1 (SP1) – Alternativa 1 prevede lo sviluppo della logistica legata all'aeroporto (nuova area cargo).

Lo Scenario di Piano 2 prevede:

- » un esteso sviluppo di interventi di protezione del centro storico e dei quartieri residenziali dal traffico (estensione delle ZTL a tutto il centro, estensione delle Aree Pedonali al 20% del centro, ampio ricorso alle Zone 30 in periferia);
- » un significativo impulso allo sviluppo della mobilità elettrica (pubblica e privata);
- » interventi di potenziamento della centrale della mobilità (sistema indirizzamento parcheggi, varchi ZTL).

Regolamentazione e moderazione del traffico

Le principali proposte individuate negli Scenari di Piano riferite agli interventi di regolamentazione della circolazione veicolare e di moderazione del traffico, si concretizzano attraverso:

- » la progressiva estensione delle Zone a Traffico Limitato del centro storico a tutto il perimetro dello stesso (cfr. Regolamento Urbanistico Edilizio vigente), supportata da un lato da una uniformazione delle regole d'accesso e dall'altra da una politica più restrittiva nei confronti dei beneficiari dei permessi (cfr. seconda e terza auto in relazione alla composizione del nucleo familiare, carico e scarico delle merci, particolari soggetti e tipologie di veicoli autorizzati, permessi giornalieri, ecc.) (SP0 e SP2);
- » parimenti, l'ampliamento delle Aree pedonali nel nucleo centrale della città storica ("Parma Romana"), compresi via Mazzini e il primo tratto di via della Repubblica (SP0 e SP2);
- » l'introduzione di nuove Zone 30, 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 dolce (pedonale e ciclabile), nei quartieri situati tra i viali di circonvallazione e l'anello delle tangenziali (SP0, SP1 e SP2);
- » la messa in sicurezza degli attraversamenti dei centri abitati delle frazioni attraverso la realizzazione di Zone 30, sia nei casi in cui è prevista la presenza di un itinerario di by pass (per dissuadere dall'attraversamento diretto della frazione) sia nei casi in cui questa soluzione non è prevista (al fine di moderare la velocità dei veicoli per adattarsi alle esigenze degli utenti deboli della strada)

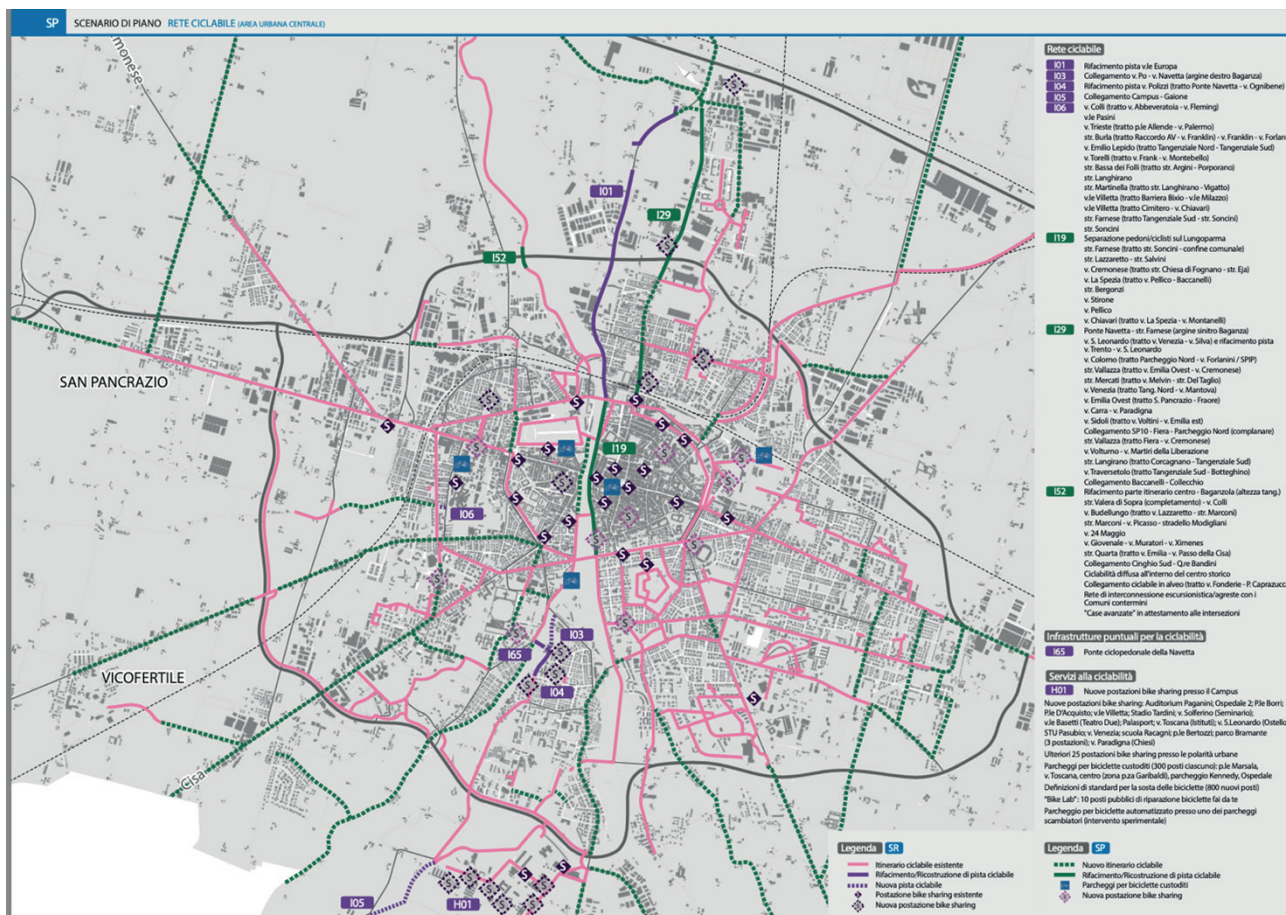
(SPO, SP1 e SP2);

- » ampliare il sistema elettronico di controllo degli accessi fino a includere la totalità degli ingressi alle ZTL al fine di incoraggiare il rispetto del sistema di regolamentazione della circolazione nell'area urbana centrale e favorire il transito dei veicoli ammessi (ad esempio il TPL); il sistema può essere utilizzato per il controllo del rispetto degli orari e dei veicoli ammessi alla distribuzione delle merci nel centro storico (SPO e SP2).

Sviluppo della mobilità elettrica

Gli interventi inseriti negli Scenari di Piano prevedono il sostegno allo sviluppo della mobilità elettrica (SPO e SP2), in particolare intervenendo con:

- » un'espansione della rete di ricarica pubblica e privata (aziendale);
- » azioni rivolte al parco veicolare, con incentivi all'acquisto (privati) e ricambio delle flotte (pubblica amministrazione);
- » una nuova regolamentazione edilizia in grado di dotare di infrastrutture di ricarica private gli edifici residenziali ("wall box");
- » la redazione di un Piano della Mobilità Elettrica comunale.



Logistica

Lo Scenario di Piano 0 (SPO) – PAIR 2020 prevede lo sviluppo di misure di logistica urbana attraverso la messa in atto di strumenti di regolamentazione (accessi merci al centro) e modalità sostenibili (promozione della ciclogistica).

Lo Scenario di Piano 2 prevede lo sviluppo di misure di logistica affrontato sia attraverso la regolamentazione (accessi merci al centro), modalità sostenibili (promozione della ciclogistica) che lo sviluppo dei servizi di logistica nell'area dell'aeroporto (nuova area cargo);

Il Piano ritiene che, anche in coordinamento con l'attività e le risultanze del progetto Freight TAILS, la gestione della distribuzione urbana delle merci meriti di uscire dalla marginalità e richieda di sviluppare azioni più incisive. A questo proposito gli Scenari di Piano propongono i seguenti interventi:

- » alla scala sovralocale, il Piano inserisce la previsione di una nuova area cargo da situarsi nei pressi dell'aeroporto (SP1 e SP2); ciò anche in relazione ai progetti di sviluppo di quest'ultimo, con la previsione del trasferimento dell'aerostazione al margine settentrionale della pista;
- » ridefinire il sistema di regole di accesso, transito e sosta carico/scarico nel centro storico (SPO e SP2) in ragione della progressiva perdita di efficacia dell'attuale regolamentazione (cfr. "Ecologistics"); l'intervento potrà attuarsi tramite:
- » un allargamento delle filiere interessate dal provvedimento, ad esempio coinvolgendo alcuni settori attualmente esclusi dall'obbligo di accreditamento e i mezzi appartenenti a flotte di enti pubblici, aziende a capitale pubblico, onlus (es. distribuzione dei pasti, consegna della corrispondenza, ecc.); si propone un approccio "su misura" in modo da associare a ciascuna filiera specifiche regolamentazioni in termini di orari e standard.
- » l'introduzione di un pass oneroso, aggiuntivo al permesso di sosta, per l'accesso e il transito nel centro storico da parte dei soggetti non accreditati/accreditabili (perché non rispondenti ai requisiti di accesso);
- » una ridefinizione degli orari di accesso al centro storico in modo da ridurre le sovrapposizioni esistenti tra il carico/scarico e le fasce orarie con maggiore domanda di mobilità (ore di punta);
- » un monitoraggio continuo e, nel caso, un ricollocamento delle piazzole riservate al carico e scarico in funzione delle effettive necessità degli addetti e compatibilmente con le esigenze della collettività;
- » incentivare la diffusione di iniziative di ciclo logistica; la conferma della città, compatta e piana, e l'introduzione di regole più stringenti per la movimentazione delle merci in ambito urbano sono quindi elementi di potenziale diffusione di attività legate alla logistica "green".
- » Orari, regolamentazione e pass oneroso per i veicoli merci si ritiene debbano essere oggetto di un monitoraggio e revisione biennale dell'iniziativa da parte di un tavolo tecnico del partenariato che coinvolga le strutture tecniche dell'Amministrazione, il gestore della piattaforma, i rappresentanti di categoria degli operatori del trasporto merci e del commercio.

ANALISI SINTETICA DEI PUMS

CITTÀ DI

PARMA

REPORT 2023

una pubblicazione del Kyoto Club in collaborazione con la Campagna Clean Cities
a cura di **Marco Talluri** – Gruppo di lavoro Mobilità sostenibile Kyoto Club

Progetto grafico ed impaginazione a cura di **Giorgia Ghergo** – Heap Design
www.heapdesign.it

Foto in copertina: Ant Rozetsky su Unsplash

Edizione Giugno 2023

