

# WORKSHOP E TAVOLI DI APPROFONDIMENTO TEMATICI

## «Le esperienze dei PUMS in Emilia Romagna stato dell'arte, buone pratiche e prospettive»

Autodromo Enzo e Dino Ferrari, Imola.  
v. F.lli Rosselli 2 40026 BO  
Imola, 23 ottobre 2017

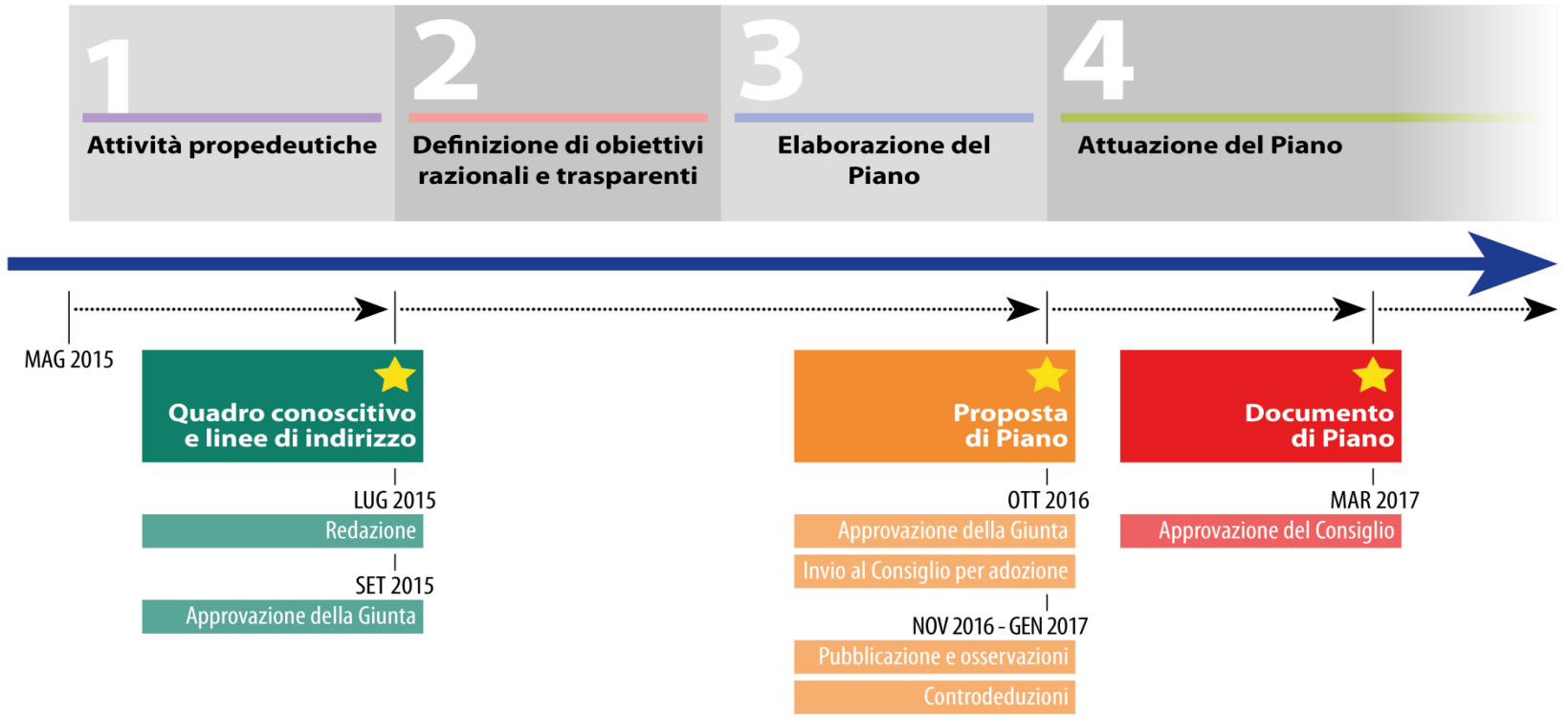


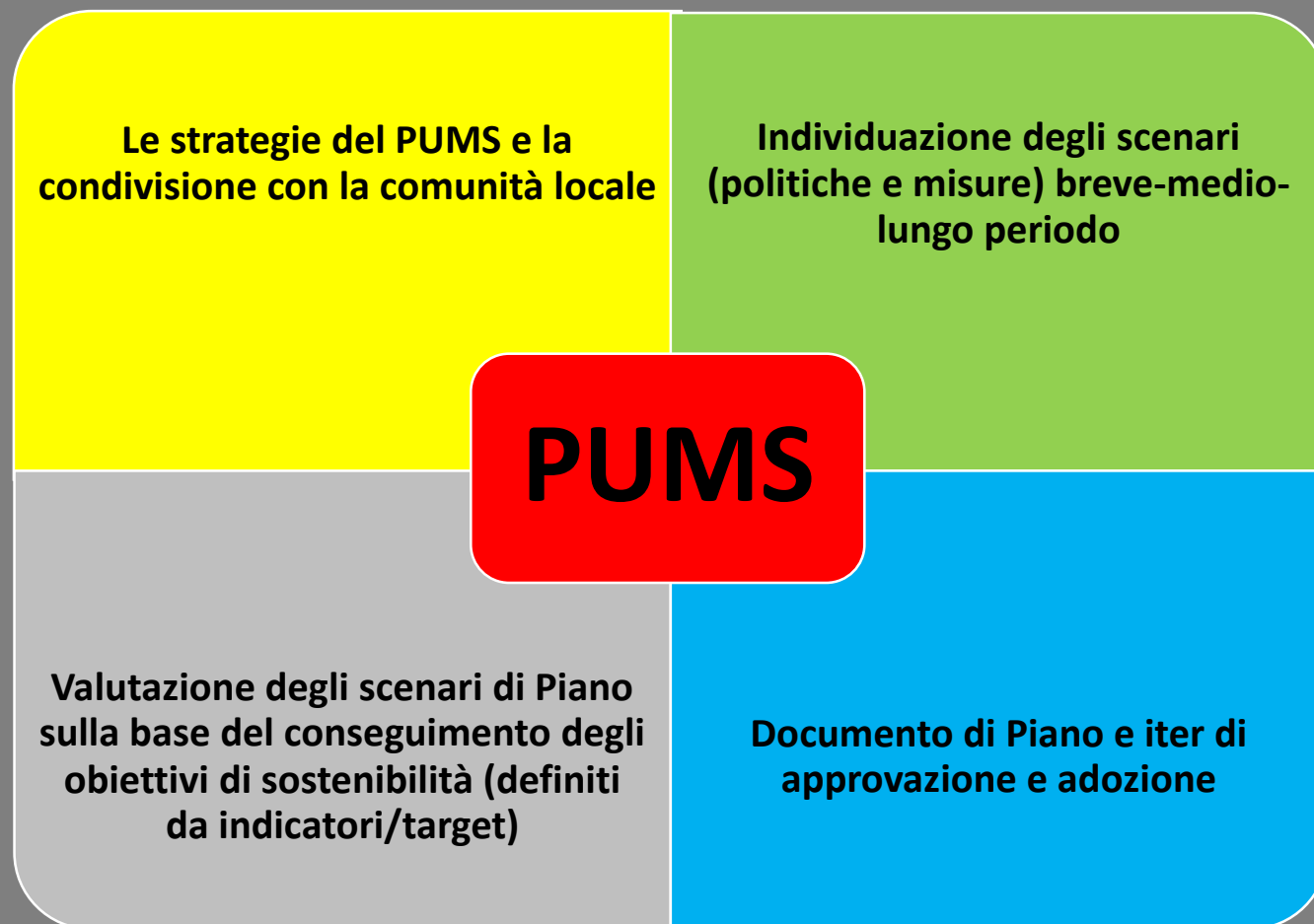
ARCH. ANGELA CHIARI



COMUNE DI PARMA

## LE FASI DEL PUMS





1. Un piano per la città, ma che tiene conto della sua area vasta
2. Un piano decennale – strategico, ma con misure attuabili nel breve periodo
3. Un piano che si integra con le politiche territoriali e ambientali
4. Un piano che vuole usare meglio e riqualificare le infrastrutture viarie e pubbliche esistenti
5. Un piano che punta alla qualità dello spazio pubblico (città accessibile e sicura) città 30
6. Un piano che favorisce le modalità di trasporto a basso impatto (ciclabilità, trasporto collettivo)
7. Un piano che vuole ridurre la dipendenza dall'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza
8. Un piano che vuole premiare i comportamenti virtuosi e il rispetto delle regole da parte di tutti (automobilisti, ciclisti, pedoni)
9. Un piano che promuove l'uso intelligente e virtuoso delle tecnologie
10. Un piano che vuole favorire la sperimentazione e l'innovazione

- **Ridurre la dipendenza dall'uso dell'auto (moto) negli spostamenti quotidiani in città**
- **Ridurre il tasso di motorizzazione / aumentare l'uso dei servizi in sharing (car sharing)**
- **Garantire l'accessibilità alla città = ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico**
- **Favorire l'uso dei modi a minor impatto: bicicletta e trasporto pubblico**
- **Città a Rischio Zero = Mettere in sicurezza gli utenti deboli della strada (pedoni, ciclisti, bambini) ma anche gli automobilisti**
  
- **Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti**
- **Ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO2) derivanti dal settore dei trasporti**
- **Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore (inquinamento acustico) dando priorità alla protezione delle aree più sensibili (scuole/presidi sanitari/residenti)**
  
- **Incentivare/favorire la diffusione della mobilità elettrica (passeggeri e merci)**
- **Impiego delle tecnologie applicate al sistema della mobilità (passeggeri/merci/gestione)**
  
- **Rendere efficace ed efficiente l'uso delle risorse pubbliche (fattibilità e valutazione tecnico- economica investimenti)**

SR

## Scenario di riferimento (SR)

Considera i soli interventi (infrastrutturali e non) che soddisfano le due condizioni di base:

- sono da considerarsi invariati, in quanto già decisi dalla Pubblica Amministrazione di ambito locale e sovraordinato
- sono pianificati-programmati e possiedono la necessaria copertura finanziaria

SP0

## Scenario di Piano 0 (SP0) = SR + PAIR 2020

Considera gli interventi e le misure che vengono indicati nel PAIR 2020 come prescrittivi per il risanamento della qualità dell'aria

SP1

## Scenario di Piano 1 (SP1) = SR + Alternativa 1

Considera gli interventi infrastrutturali previsti negli strumenti di pianificazione vigenti (PTCP e PSC), integrando le misure già proposte dall'Amministrazione che non hanno completato l'iter decisionale e che la stessa metterebbe in campo anche in assenza del PUMS («Business As Usual»)

SP2

## Scenario di Piano 2 (SP2) = SR+ SP0+ Alternativa 2

Considera tutti gli interventi coerenti con gli obiettivi, le linee di indirizzo e le indicazioni formulate nell'ambito del percorso partecipativo del PUMS e assume i Target Fisati dal PAIR



## Target PAIR 2020:

- **-20% flussi veicolari nei centri urbani**
- **20% quota modale bici**
- **100% ZTL (superficie centro storico)**
- **20% Zone pedonali (superficie centro storico)**

**SR**

+

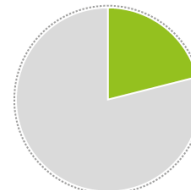
**SP2**

Zone a traffico limitato



**~100%**  
del centro storico

Aree pedonali



**23%**  
del centro storico

Itinerari ciclabili



**+136%**

**296 km**  
di itinerari ciclabili

Zone 30



**+407%**

**76 km**  
di strade ricomprese

Linee filoviarie



**+40%**

**31,5 km**  
di linee (infrastruttura)

Bike sharing



**+208%**

**74**  
stazioni del bike sharing

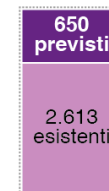
Colonnine di ricarica



**+1264%**

**150**  
punti di ricarica veicoli elettrici

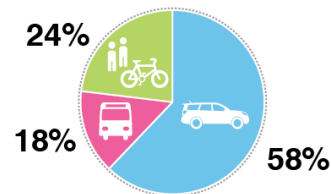
Parcheggi



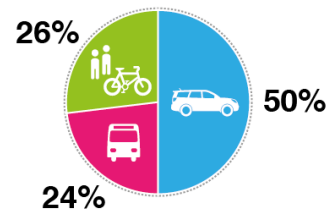
**+25%**

**3.263**  
posti auto in struttura

Ripartizione modale spostamenti interni a Parma attuale



Ripartizione modale spostamenti interni a Parma prevista





## Un trasporto pubblico attrattivo e competitivo

Il trasporto pubblico chiede risorse pubbliche e per questo deve essere **efficace** oltre che efficiente



- Protezione e velocizzazione dei percorsi
- Prolungamenti filovia integrati con i parcheggi scambiatori
- Qualità e messa in sicurezza delle fermate - verifica delle condizioni di accessibilità delle fermate TPL
- Innovare la flotta nelle direzioni della maggiore sostenibilità (ibrido/elettrico) e delle condizioni di massima accessibilità alle differenti categorie di utilizzatori
- Nuove fermate ferroviarie: solo quelle che potranno servire in prospettiva (SPIP)

## La bicicletta fa bene se tutti rispettano le regole



- Estensione della rete ciclabile per collegare la città con il suo territorio
- Un'area ciclopedonale estesa nell'area centrale con la messa in sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti critici
- Sviluppare i servizi alla ciclabilità integrati con le funzioni urbane e con i nodi della mobilità pubblica-privata
- Promozione e sostegno della ciclogistica per la distribuzione di prossimità
- Campagna di rispetto delle regole a partire dalle scuole (mobility manager scolastico/mobility manager di area)

## **Siamo tutti pedoni**

### **«Pedone al centro»**

#### **La strada bene comune**



- Moderazione della velocità (Città 30) area urbana, in prossimità delle scuole e nei nuclei delle frazioni
- Completamento della ZTL e delle Aree pedonali (nella parte della città storica interna ai viali e nei nuclei centrali delle frazioni)
- Gerarchia della rete stradale in funzione della messa in sicurezza degli spostamenti
- Regole di accesso all'area centrale per i veicoli commerciali, sistema di accreditamento premiale
- Infrastrutture, quelle che servono = chiusura dell'anello delle tangenziali
- Riquilibrare le «radiali» secondo criteri di protezione dei nuclei urbani attraversati e messa in sicurezza
- Area interna ai viali moderazione e uso condiviso dello spazio pubblico

## **Politica della sosta come strumento per orientare la domanda di mobilità**



- Riquilibrare e rendere attrattivi i parcheggi scambiatori, completando l'offerta lungo le direttrici di penetrazione
- Soddisfare il deficit di sosta nell'area sud della città all'esterno dei viali (nuovo parcheggio in struttura)
- Uso della leva tariffaria al fine di disincentivare gli spostamenti su modo auto nell'area urbana e centrale e ridurre il tasso di motorizzazione

## La mobilità come servizio: la sharing mobility



- Incentivo/promozione del bike sharing per i city user
- Sostegno indiretto da parte dell'amministrazione alla diffusione del car sharing (elettrico) attraverso opportunità e regole
- Promozione e sostegno della sharing mobility come strumento di gestione delle flotte aziendali e pubbliche (mobility manager di area e aziendale)

## Innovazione nei sistemi e nei comportamenti



- Mobilità elettrica: incentivazione e sostegno, con riferimento alle flotte pubbliche, private, commerciali, ecc.
- Campagna per il rispetto delle regole di circolazione: sosta coinvolgimento dei cittadini, polizia municipale, attività commerciali, imprese di logistica, ecc.
- Messa a regime della centrale della mobilità in coerenza con le misure PUMS (controllo, monitoraggio, reporting biennale, ecc.)
- Manifestazione di interesse da parte della città per la sperimentazione/test di veicoli innovativi auto e mini bus (sistemi automatici/semiautomatici)

# MEZZI ELETTRICI ACQUISITI CON PROTOCOLLO D'INTESA TRA: REGIONE EMILIA ROMAGNA E COMUNE DI PARMA – come da Delibera di Giunta Regionale n. 250 del 2014

## N 18 MEZZI ACQUISITI DI CUI:

- **N 2 AUTOCARRI VAN RENAULT KANGOO**
- **N. 6 RENAULT ZOE DI CUI 3 ALLESTITI PER LA PM**
- **N. 10 AI MOVING (QUADRICICLI) DI CUI 3 ALLESTITI PER LA PM**

## PARERE SULL'UTILIZZO E SULL'AUTONOMIA DELLA BATTERIA:

**VAN RENAULT KANGOO:** DISCRETO

**RENAULT ZOE:** EGREGIO

- sostanziale differenza di autonomia a seconda della stagione/temperature;
- la scarsa autonomia di chilometri ne limita l'utilizzo per un servizio di Polizia.

**AI MOVING (quadricicli):** NEGATIVO ALCUNI MEZZI SONO A RIPOSO

## KM PERCORSI PER TIPOLOGIA

- **VAN RENAULT KANGOO:** KM. 10143 - 6293
- **RENAULT ZOE:** KM 13325 - 17900 – 7830 – 8157 – 16540 - 12600
- **AI MOVING (QUADRICICLI):** media di 400 km a mezzo
- 

## DISPONIBILITÀ EVENTUALE FUTURA DELL'AMMINISTRAZIONE ALL'ACQUISTO DI MEZZI SIMILI COL 50% DI CONTRIBUTO:

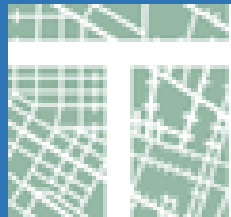
- **NON A QUESTE CONDIZIONI**
- **DEVE TRATTARSI DI UN REALE VANTAGGIO ANCHE PERCHE' IL NOSTRO PARCO MACCHINE DISPONE GIA' DI PARECCHIE AUTO ELETTRICHE**





European Union  
European Regional  
Development Fund

**REFORM**  
Interreg Europe



**TRT**



# GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Arch. Angela Chiari

[a.chiari@comune.parma.it](mailto:a.chiari@comune.parma.it)

Tel 0521 218941