

OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DEL COMUNE DI PARMA ADOTTATO CON DELIBERA CC n. 88/2016

A. Infrastrutture viarie – Scenario di Piano

Osservazione A1: *Togliere dalle previsioni il nuovo asse viario V05 (Collegamento Tangenziale Sud – Tangenziale Nord)*

Motivazione: La realizzazione del nuovo asse viario risulta molto costosa (12 M€) e non adeguatamente motivata dai flussi di traffico peraltro già serviti da un collegamento a 4 corsie lungo l'asse della Via Emilia. Essa risulta inoltre estremamente impattante dal punto di vista ambientale e paesaggistico. L'asse viario di progetto, oltre a comportare un consistente consumo di suolo, impatta su un'area agricola di pregio dal punto di vista paesaggistico (come da elaborati di variante generale del PSC) caratterizzata dalla presenza di risorgive e fontanili. Se ne chiede pertanto lo stralcio dallo scenario di piano

Osservazione A2: *Togliere dalle previsioni il bypass B06 (S.Prospero SS9) e inserire al suo posto la riqualificazione e potenziamento del tratto della SS9 compreso tra innesto tangenziale Sud e ingresso frazione di San Prospero e un raccordo con il tracciato della Via Emilia Bis a nord di San Prospero*

Motivazione: Il bypass di San Prospero senza alcun collegamento con l'asse viario alternativo alla Via Emilia (V06) appare opera a sé stante, avulsa da una soluzione strutturale e sovralocale al traffico sulla SS9, e quindi non giustificata nel suo costo (1 M€). In sua alternativa si propone:

- di riqualificare e potenziare il tratto di SS9 compreso tra l'innesto della tangenziale Sud e l'ingresso ovest della frazione di San Prospero (nodo B06) che registra volumi di traffico superiori al collegamento di cui all'osservazione 1;
- dal nodo ovest del bypass su SS9 (B06), inserire strada di collegamento al tracciato della Via Emilia Bis (V06) con innesto a nord-est dell'abitato di San Prospero in prossimità del nodo di progetto con l'innesto della proiezione di strada San Cosimo;

Questa proposta si integra con l'osservazione 1 e presuppone anche il definitivo abbandono del progetto di tracciato di Via Emilia Bis a ovest del proposto nuovo nodo di raccordo con SS9 all'ingresso di San Prospero.

Osservazione A3: *completamento di Via Lagazzi in frazione San Prospero(Q04)e congiungimento con rotonda su SS9*

Motivazione: Il completamento di Via Lagazzi, oggi strada interrotta, e il suo collegamento sulla rotonda che insiste sulla SS9 all'imbocco di Strada Viazza di Martorano consentirebbe di deviare il traffico proveniente da Strada Quingenti che oggi è costretto a immettersi sulla SS9 all'incrocio semaforico nel mezzo del paese. Questo intervento di costo ridotto e di possibile rapida attuazione attraverso un intervento diretto del Comune consentirebbe di limitare l'utilizzo del semaforo sulla SS9 al solo attraversamento pedonale riducendo le file di mezzi che attualmente si creano. Se ne chiede quindi l'inserimento nello scenario di piano.

Osservazione A4: *proposta di nuova uscita su tangenziale nord (tratto compreso tra Via Mantova e Via Emilia Est) e collegamento stradale con Strada Quarta mediante attraversamento linea ferroviaria*

Motivazione: Il tratto di tangenziale tra Via Mantova e Via Emilia Est nonostante la sua notevole lunghezza, non presenta alcuna uscita intermedia. Questo pone potenziali problemi di sicurezza in caso di incidente e concentra i flussi di traffico in entrata e in uscita sui due snodi di connessione viaria. La realizzazione di una nuova uscita intermedia con collegamento a Strada Quarta mediante attraversamento della linea ferroviaria, oltre ad ovviare ai menzionati problemi di sicurezza, darebbe sfogo ai quartieri a nord di Via Emilia Lepido sgravando di traffico il nodo critico tra Via Parigi e Via Mantova e lo stesso tratto urbano di Via Emilia Est. Si chiede pertanto di inserire nuova uscita nello scenario di Piano in proiezione con il prolungamento verso nord di Strada Quarta.

Osservazione A5: *Togliere nuova connessione C10 Vigatto (tratto sud str. Ritorta – Via Donatori di Sangue)*

Motivazione: la prevista tangenziale di Corcagnano fungerà da gronda per i mezzi provenienti da sud su Strada Martinella e diretti verso Parma. Non si ravvisa pertanto la necessità di una tangenziale per l'abitato di Vigatto che andrebbe ad impattare su una area di grande pregio paesaggistico. Il previsto innesto su Via Donatori del Sangue non appare inoltre funzionale per chi sposta in direzione nord-sud sull'asse di Strada Martinella. Si chiede pertanto di stralciare dallo scenario di piano.

Osservazione A6: *Togliere bypass B05 Viarolo (SP10 Cremonese)*

Motivazione: con delibera n. 88 del 30/10/2014 il Consiglio Comunale di Parma ha richiesto all'unanimità lo stralcio della "Variante S.P. 10 all'abitato di Viarolo" e la conversione delle risorse stanziare in interventi alternativi volti al miglioramento delle condizioni ambientali e di sicurezza dell'abitato di Viarolo e del sito sottoposto a bonifica ambientale. Anche il Comune di Sissa Trecasali si è espresso contro alla realizzazione della Variante che non ha reali giustificazioni di traffico. Si chiede pertanto di stralciarla dallo scenario di Piano in conformità con la deliberazione del Consiglio comunale.

Osservazione A7: *Togliere nuova connessione C02 (Vallazza – SP10 Cremonese)*

Motivazione: La nuova connessione stradale, che avrebbe un pesante impatto sul piano del consumo di suolo e della frammentazione fondiaria, non appare motivata da alcuna analisi dei flussi di traffico. L'accessibilità alle Fiere per chi proviene da nord su Via Cremonese è già garantita dall'innesto esistente di Via Vallazza all'altezza di Fognano. Si chiede pertanto di stralciare dallo scenario di piano

Osservazione A8: *Togliere nuova connessione C06 (Variante Strada Puppiola) e inserire riqualificazione / messa in sicurezza del tratto di SP343R compreso tra rotonda con Via Forlanini e rotonda con Via Paradigna*

Nello scenario di Piano la nuova connessione C06 (costo 0,5 M€) pare perdersi nella campagna senza che siano previste connessioni con la complanare Viale delle Esposizioni. L'intervento comporta nuovo consumo di suolo e frammentazione della maglia fondiaria. Si chiede di stralciarlo e si propone in alternativa di inserire la riqualificazione del tratto SP343R tra rotonda con Via Forlanini e rotonda con Via Paradigna, togliendo i guardrail spartitraffico e risezionando la strada. Va inoltre prevista l'apertura del tratto di Via Paradigna che collega la SP343R alla rotonda con Viale Versailles

Osservazione A9: *inserire riqualificazione e messa in sicurezza di Via Budellungo da intersezione con Strada del Lazzaretto a intersezione con Tangenziale Sud*

Motivazione: il tratto di strada in oggetto risulta molto stretto e non in sicurezza nonostante colleghi popolosi quartieri residenziali alla tangenziale sud. Si chiede di inserire nello scenario di Piano la sua riqualificazione e messa in sicurezza con allargamento della sede stradale

Osservazione A10: *inserire nuovo collegamento di svolta continua a destra in uscita dalla tangenziale sud verso il campus bypassando la rotonda su Via Langhirano*

Motivazione: l'intervento ha l'obiettivo di sgravare del traffico diretto al campus proveniente dalla tangenziale Sud (tratto Via Montanara-Via Langhirano) la rotonda di via Langhirano riducendo così anche le code che si formano sulla stessa tangenziale in orario di punta. Si ravvisa inoltre la necessità di uno studio di approfondimento sui flussi di traffico e sulle possibili soluzioni per questo nodo sempre più critico in vista anche della prossima apertura della Scuola per l'Europa e dei nuovi insediamenti previsti all'interno del Campus Universitario.

B. Trasporto collettivo – Scenario di Piano

Osservazione B1: *Inserimento tracciato di progetto del raddoppio della linea pontremolese nel tratto urbano (F01 – Raddoppio linea pontremolese)*

Motivazione: Con delibera 19/2009 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del raddoppio della ferrovia pontremolese e finanziato la progettazione e realizzazione del tratto Parma-Vicofertile. In attuazione della delibera CIPE, RFI ha predisposto il progetto definitivo della tratta Parma-Vicofertile passato in conferenza dei servizi nel gennaio 2012. Tale progetto prevede la dismissione della attuale tratto urbano, dalla stazione fino all'altezza del cavalcavia di strada Pontasso, e la realizzazione, al suo posto, di una nuova linea a doppio binario interrata. Si chiede di inserire il tracciato del progetto definitivo nello scenario di piano del PUMS.

Osservazione B2: *Inserire nuova stazione in linea sulla linea ferroviaria ad Alta Velocità in prossimità di Baganzola/Fiere*

Motivazione: Si ritiene sussistano molteplici ragioni per prevedere la realizzazione di una nuova stazione sulla linea TAV a servizio diretto del bacino di Parma in prossimità delle Fiere e dell'Aeroporto:

- potenzialità di crescita della frequenza dei Treni ad Alta Velocità. La domanda di trasporto AV è in aumento e la linea è lontano dall'essere saturata;
- importanza e consistenza del bacino di utenza di Parma che oltre ad essere baricentrico sull'asse Milano Bologna è anche un nodo ferroviario, stradale e autostradale di rilievo sovra regionale;
- possibilità di integrazione intermodale nell'ambito del progetto di sviluppo dell'aeroporto, che prevede lo spostamento dell'aereostazione in zona Fiere, e della realizzazione del nuovo collegamento di forza Stazione-Aeroporto-Fiera previsto dallo stesso PUMS;
- collegamento diretto con le stesse Fiere di Parma e il costruendo centro commerciale con possibilità di sfruttare al meglio e in sinergia le aree parcheggio già presenti o in progetto;

- presenza di EFSA a Parma con necessità di collegamenti diretti e veloci con i principali aeroporti internazionali

Si chiede pertanto di inserire la nuova stazione AV nello scenario di Piano e di prevedere lo sviluppo di uno studio di fattibilità che ne valuti l'ubicazione ottimale, i costi di massima e le condizioni di sostenibilità trasportistica ed economica.

Osservazione B3: *prevedere l'attivazione di un servizio di treni metropolitani di bacino a frequente cadenzamento sull'asse Parma – Fornovo - Borgo Taro*

Motivazione: la SS62 per La Spezia nel tratto Parma-Collecchio-Fornovo di Taro è una delle strade più congestionate in quanto rappresenta il principale, se non l'unico, asse stradale per l'accesso alla città dai bacini della Valtaro e della Valceno. L'alternativa di spostamento sulla linea ferroviaria pontremolese, sebbene molto più rapida, è sottoutilizzata per carenza di treni a cadenzamento frequente e di una adeguata qualità del servizio. Nel 2006 SMTP aveva realizzato uno studio che dimostrava la sostenibilità di un servizio di treni metropolitani di bacino nella tratta Parma-Fornovo. Si chiede pertanto di riprendere e approfondire tale studio; di prevedere tale servizio negli scenari di piano allargando il contesto di riferimento e le previsioni di intervento per gli scambi intermodali (parcheggi scambiatori, bici park, stazioni bus) ai Comuni attraversati dalla tratta.

Osservazione B4: *Prevedere utilizzo di Viale du Tillot nel nuovo collegamento di forza Nord-Sud (T02 - Stazione - Campus)*

Motivazione: Un fattore critico per l'attrattività dei mezzi pubblici è la velocità. Per ridurre i tempi di spostamento dalla Stazione al Campus nel nuovo collegamento di forza Nord-Sud si ritiene opportuno prevedere delle corse rapide con poche fermate che sfruttino la strada di scorrimento Viale du Tillot nel tratto tra Ponte Dattaro e Ponte Stendhal. Si chiede pertanto di inserire questo tracciato in alternativa a strada Langhirano.

Osservazione B5: *Rivedere tracciato Corridoio di qualità per TPL in zona sud utilizzando Via Montanara invece di Via Aleotti*

Motivazione: Il passaggio di autobus nell'ultimo tratto di Via Aleotti, e in particolare di autosnodati da 18 metri, presenta criticità e rischi per la sicurezza a causa della ridotta sezione stradale, della prossimità con le abitazioni e della presenza di autorimesse condominiali con diretto accesso alla strada. Si ritiene pertanto che Via Aleotti non possa rappresentare un corridoio di qualità del TPL. Si chiede che per il corridoio di alta qualità sia utilizzato l'intero tratto urbano di Via Montanara salvaguardando l'attuale servizio di TPL in Via Aleotti garantito dalla linea 2 e mantenendo la linea 13 su Via Montanara e Cinghio Sud

Osservazione B6: *Estendere il prolungamento delle fasce orarie di servizio dei bus almeno fino alle ore 21.00 e rafforzare i servizi a chiamata Pronto Bus.*

Motivazione: l'interruzione del servizio diurno degli autobus alle ore 20.00 è un fattore limitante per molti utenti, in particolare studenti, tenuto conto che i centri commerciali chiudono alle ore 21.00 così come alcune biblioteche. Si chiede pertanto di prevedere l'estensione del servizio almeno fino alle ore 21.00 e di rafforzare i servizi a chiamata Pronto Bus in particolare nella fasce serale 21.00 – 24.00

C. Rete Ciclabile

Osservazione C1: *prevedere prolungamento pista ciclabile Cimitero di Valera lungo strada Valera di Sopra da intersezione con Via Pini fino a passaggio a livello linea ferroviaria pontremolese*

Motivazione: Strada Valera di Sopra rappresenta uno dei pochi varchi “verdi” che consentono ancora di uscire dalla città e raggiungere rapidamente la campagna. Da Via Pini fino al cimitero di Valera esiste una pista ciclabile in sede propria. Proseguendo oltre la tangenziale si può poi raggiungere per strade non trafficate il Parco del Taro in prossimità di Madregolo e i relativi circuiti escursionistici. Il tratto iniziale di Strada Valera, dal passaggio a livello sulla pontremolese a Via Pini, è però stretto e piuttosto trafficato, privo di pista ciclabile e costeggiato da un profondo canale di scolo, spesso oggetto di abbandono rifiuti.

Per mettere in sicurezza l’uscita della città e raccordare la pista esistente a servizio del cimitero si propone di inserire nello scenario di piano una pista ciclabile fino a Via Pini che potrebbe essere realizzata tombando il canale a lato strada. Questo intervento risolverebbe anche un problema di sicurezza per la circolazione automobilistica.

Osservazione C2: *collegamento ciclo pedonale tra quartiere Cinghio Sud e quartiere Bandini*

Il progetto “Luoghi Verdi del Montanara” promosso e cofinanziato dal Comune prevede la realizzazione di un attraversamento ciclopedonale sul torrente Cinghio per collegare i quartieri Cinghio Sud e Bandini. Si chiede di inserire nello scenario di piano della rete ciclabile quanto già previsto dal suddetto progetto.

D. Sistema della sosta

Osservazione D1: *installazione pensiline fotovoltaiche e postazioni di ricarica elettrica nei parcheggi scambiatori*

Motivazione: i parcheggi scambiatori sono aree vocate per l’installazione di pensiline fotovoltaiche che garantiscono ombreggiatura alle auto (e quindi maggiore comfort estivo e attrattività) e possono essere utilizzate per alimentare postazioni di ricarica elettrica. Il costo di installazione si può ripagare con la vendita della energia elettrica prodotta e il meccanismo di scambio sul posto. La produzione di energia fotovoltaica può inoltre contribuire al raggiungimento degli obiettivi del PAES. Si chiede pertanto di prevedere nella riqualificazione dei parcheggi scambiatori esistenti e nella realizzazione dei nuovi l’installazione di pensiline fotovoltaiche e di stazioni di ricarica elettrica e di valutarne il potenziale contributo in termini di produzione di energia da fonti rinnovabili e di riduzione di emissioni di CO2. Questa osservazione si integra con l’osservazione E1.

Osservazione D2: *stralciare ampliamento parcheggio scambiatore sud (S02)*

Motivazione: il nodo della rotonda di Via Langhirano è già oggi congestionato e circondato da vaste superfici a parcheggio per un numero di stalli di sosta superiore a 1500. La prevista riduzione dei parcheggi all'interno del Campus, come da progetto Mastercampus, deve comportare un reale cambio di modalità di trasporto per l'accesso all'area universitaria e non può e non deve tradursi in una semplice traslazione dei parcheggi nelle aree circostanti esterne. Si chiede pertanto di togliere dallo scenario di piano la previsione di ampliamento del parcheggio scambiatore sud che comporterebbe ulteriore consumo e impermeabilizzazione di suolo in un'area già a forte rischio idraulico. Si propone invece di prevedere la modifica del regolamento comunale per la localizzazione delle attività circensi spostando l'attuale ubicazione presso il parcheggio scambiatore sud ad altra area da individuare, con minori criticità di traffico e congestione. Questo consentirebbe di utilizzare l'intera superficie del parcheggio durante tutto l'anno e di installare anche le pensiline fotovoltaiche di cui all'osservazione D1. Occorre inoltre prevedere il divieto di stazionamento per gli autoarticolati che sottraggono ulteriore spazio al parcheggio delle autovetture

E. Mobilità elettrica

Osservazione E1: *Incrementare l'obiettivo di piano per le postazioni di ricarica dei veicoli elettrici da 60 ad almeno 600*

Motivazioni:

Per le postazioni di ricarica dei veicoli elettrici l'obiettivo di piano è di 60 contro le 11 attualmente installate. In pratica, in 10 anni, si prevede un incremento di 49 postazioni, meno di 5 all'anno. Un valore estremamente modesto che non presuppone alcun investimento strutturale da parte dell'amministrazione comunale

Nel 2011 il Comune di Parma aveva vinto un bando dell'Autorità per l'Energia con un progetto che prevedeva la realizzazione in cinque anni di 300 punti di ricarica e la messa in strada di 700 veicoli elettrici con un contributo statale di € 650.000,00. Il contributo fu poi lasciato cadere per mancanza di copertura del co-finanziamento comunale e il progetto non venne mai realizzato.

Si ritiene che l'obiettivo del PUMS al 2026 di 60 postazioni di ricarica sia del tutto inadeguato per promuovere realmente la mobilità elettrica e risulti non in linea con gli obiettivi dei piani regionali sovraordinati e le previsioni di crescita del parco veicolare elettrico che hanno attualmente andamento esponenziale

Il PAIR ha un obiettivo di aumento della flotta di veicoli elettrici ed ibridi fino a coprire almeno il 10% delle nuove immatricolazioni. Il nuovo Piano Energetico Regionale prevede al 2030 un incremento di 100 volte dell'attuale parco autovetture elettriche e di 20 volte per quelle ibride con previsione rispettivamente di 33.000 e 120.000 veicoli circolanti.

Si ritiene quindi che un obiettivo compatibile con le previsioni dei Piani regionali sia almeno di un ordine di grandezza superiore rispetto a quanto previsto dal PUMS. Si propone pertanto di rivedere l'obiettivo di scenario PUMS da 60 a 600 postazioni di ricarica. Questa osservazione si integra e trova coerenza con l'osservazione D1 in merito all'installazione di pensiline fotovoltaiche e postazioni di ricarica nei parcheggi scambiatori.

Parma 15/12/2016

I sottoscritti consiglieri comunali: