



CITTA' DI PARMA

PIANO STRATEGICO STRUTTURALE COMUNALE

Documento Preliminare



UNA GREEN CITY EQUILIBRATA E COMPATTA

PARMA 2020

UNA GREEN CITY EQUILIBRATA E COMPATTA



Documento Preliminare

Giugno 2010

Sindaco:
Pietro Vignali

Assessore politiche urbanistiche ed edilizie:
Francesco Manfredi

Segretario Generale:
Michele Pinzuti

Direttore Generale:
Carlo Frateschi

Direttore Centrale del Territorio:
Cristiano Costanzo

Direttore del Settore Pianificazione territoriale:
Tiziano di Bernardo

Settore Pianificazione Territoriale del Comune di Parma:
Tiziano di Bernardo, Emanuela Montanini, Costanza Barbieri,
Marta De Vecchi, Alessandra Gatti, Francesca Luppi,
Silvia Ombellini, Patrizia Rota, Lucia Sartori

Coordinamento Scientifico:
Richard Burdett

Coordinamento Generale:
Ugo Baldini

Progetto Urbanistico:
Richard Burdett, Ugo Baldini, Fabio Ceci, Giampiero Lupatelli,
Stefano Recalcati

con:
Marco Aicardi, Paolo Ferri, Vittorio Gimigliano, Luca Reverberi,
Nicoletta Toffaletti, Omar Tondelli

e la collaborazione di:
Elio Baldi, Federico Beffa, Francesco Boccia, Patrizia Chirico,
Francesca Finotto, Tatiana Fontanesi, Davide Frigeri,
Gabriela Galindez, Serena Girani, Alex Massari, Andrea Panzavolta

ValSAT:
Giorgio Neri
con:
Davide Gerevini, Claudia Giardinà, Lorenza Costa, Lisa Nevano

Grafica ed Editing:
Antonella Borghi

Si ringraziano per le gentili collaborazioni prestate:

STT: Ivano Savi

Agenzia per la Qualità Urbana: Dario Naddeo

Infomobility: Arcangelo Merella

Comune di Parma:
Guido Cavalli (*Marketing*), Emanuele Moruzzi (*Benessere e
Sostenibilità*), Nicola Ferioli (*Mobilità Sostenibile*), Ivano Ruscelli
(*Town Center Manager*), Giovanni De Leo, Angela Chiari
(*Infrastrutture Pubbliche*), Dario Parravicini (*Servizi alla Persona e
alla Famiglia*), Loretta Aimi, Rossana Allegri, Elisabetta Andreoli,
Mariastella Carpi, Nicola Ghillani (*Servizi Educativi*)

*Il Documento Preliminare del PSC di Parma è stato elaborato attraverso
il Raggruppamento Temporaneo d'Imprese composto da:*
CAIRE Urbanistica s.c. (capogruppo) – Richard Burdett – AMBITER srl

PARMA 2020

UNA GREEN CITY EQUILIBRATA E COMPATTA

SOMMARIO

Presentazione	3
EXECUTIVE SUMMARY	11
UNA GREEN CITY EQUILIBRATA E COMPATTA	19
• La cura delle città	21
• Una visione per Parma 2020	27
• Perché occorre rimettere mano al PSC di Parma?	35
• Criticità e opportunità emergenti per una strategia di Green City	43
• Una città integrata e bilanciata - il DNA di una città compatta	49
• Una città integrata e bilanciata - le strategie della sostenibilità	53
• La carta zero del nuovo PSC	61
• La progettualità in attuazione del PSC vigente	67
• La manovra del Piano	71
OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ PER LA GREEN CITY	77
• Vas sociale	79
• Vas ambientale	91
LE BUONE PRATICHE DELLE CITTÀ EUROPEE	101
• Le buone pratiche delle città europee	103
• Friburgo	105
• Münster	103
• Bristol	117
• Copenhagen	123
• Vitoria - Gasteiz	129
• Nantes	135
I TEMI DEL NUOVO PSC	
• Paesaggi sociali	141
• Previsioni demografiche	149
• Sistema dei servizi scolastici: criticità e opportunità	157
• Il PIL dei servizi	167
• Agricoltura e spazio rurale	177
• Sistema antropico e ambientale: fattori di pressione	189
• Il sistema della mobilità	199
• Il commercio a Parma	207
ATLANTE	
• Indice delle tavole	221

Decideranno gli storici con quale data simbolica segnare l'inizio della nuova epoca sulla quale ci stiamo affacciando: potrebbe essere il 2001 delle Twin Towers, o il 2008 della crisi finanziaria, o proprio il 2010 che ancora stiamo vivendo, magari addirittura il 21 maggio 2010, data dell'annuncio della creazione della vita a partire dalla materia inerte, che noi tutti abbiamo appreso distrattamente dai notiziari e derubricato in un limbo tra fantascienza, curiosità, aggiornamento: ma questa volta non è fantascienza, è cronaca. E le sue conseguenze sono per noi oggi letteralmente inimmaginabili. In ogni modo, alle nostre spalle si sta evidentemente chiudendo un mondo basato sulla produzione industriale, sullo sfruttamento intensivo di risorse materiali, su uno sviluppo economico disarmonico e prospetticamente insostenibile, e su teorie ad elevata conflittualità sociale. Davanti a noi si apre un mondo basato sull'implementazione di risorse immateriali o rinnovabili, su un'idea di sviluppo sostenibile, e su un'idea inclusiva e comunitaria di società. Si tratta di un cambio di paradigma, come dicono gli studiosi, avvenuto non solo per necessità, ma anche per evoluzione culturale e antropologica.

E se dovessimo provare ad indicare ora quali saranno i luoghi cruciali di questo futuro, come in altri tempi lo sono stati i monasteri, gli oceani o le fabbriche? Sicuramente diremmo: le reti, quelle virtuali, quelle fisiche e quelle sociali.

Parma è una città, che come la quasi totalità delle città dell'Italia e dell'Occidente, ha raggiunto la sua forma attuale attraverso le grandi trasformazioni dell'epoca industriale, quando cioè una sempre maggiore massa di persone ha lasciato le campagne e si è riversata nei centri urbani per diventare forza lavoro, nelle fabbriche, nelle aziende e negli uffici. È allora che nasce la città come la conosciamo oggi. E nasce come sistema razionale che deve rispondere ad alcuni problemi molto semplici: dare un posto in cui vivere a tutte le nuove persone che in breve tempo sono arrivate in città creando nuovi quartieri periferici attorno al centro storico; gestire il traffico, cioè gestire gli spostamenti di quelle persone da casa al lavoro con un sistema stradale e di trasporto pubblico efficiente; infine creare dei servizi che si sostituiscano alle persone in tutte quelle mansioni che prima avvenivano dentro la famiglia: accudire ed educare i figli mentre siamo al lavoro, curare gli anziani, specialmente quando non vivono più con noi, darci le competenze necessarie per svolgere i nuovi lavori che la società industriale richiede.

Potremmo proseguire ancora specificando tutte le funzioni che nascono in questo momento dalla riorganizzazione moderna dei nostri tempi di vita. Ma in generale ci importa dire che è così che la città prende la forma che conosciamo, la forma cioè

di un sistema di residenzialità e traffico rispetto a cui i servizi, gli spazi, gli svaghi, il benessere, sono funzioni necessarie a garantire un equilibrio sociale. La città moderna, allora, è la risposta urbanistica e socio-assistenziale di una società incentrata sostanzialmente sul lavoro, e in particolare sulla forma industriale del lavoro, che è la catena di montaggio. E infatti la città che ho descritto è un po' la prosecuzione della catena di montaggio fuori dalla fabbrica: dove ogni bisogno ha un suo luogo specifico, l'educazione ha la scuola, la salute ha l'ospedale, e così via, e dove il traffico è il grande nastro trasportatore che collega tutto.

Questa è la città che ancora oggi noi abitiamo. Perché la città del 2000 non è diversa, nella qualità, nella logica, da quella del 1950. Ne costituisce solo una razionalizzazione, che ci consente di accogliere ogni giorno una popolazione di molto superiore al numero dei residenti.

Ma ora dobbiamo domandarci: e noi siamo ancora così? Siamo simili alle persone che abitavano quella città, abbiamo ancora quegli stessi bisogni? Assolutamente no. Siamo molto diversi, e questo è un grande problema, perché la città non corrisponde più ai nostri bisogni. Non ha più la forma adatta.

Il sistema della mobilità, per esempio, per quanto razionale, fatica sempre più a tenere testa al numero di persone che abitano o che non abitano ma lavorano e usano la città, e che si spostano continuamente, non solo alle 8 e alle 17 quando aprono e chiudono le fabbriche, ma durante tutto il giorno.

Il numero degli anziani cresce, e cresce la qualità della terza età, con domande di cura e di sostegno sempre più sofisticate, personalizzate, attente non solo alla salute ma anche alla dignità e all'integrità psico-fisica delle persone. Non si vuole più curare un anziano solo in ospedale quando sta male, ma anche prevenire, trattenere nella rete familiare, curare a casa propria, e poi riabilitare, accudire, tenere con noi.

È cambiata la nostra idea di malattia, di patologia, di disagio, di handicap, di diversità. L'idea stessa di bisogno si evolve e evolve in nuove domande e nuova qualità dei servizi, delle risposte, delle strutture.

Poi c'è la scuola, che fatica a offrire un modello educativo e formativo adeguato a una società che non è più monoculturale, dove cioè non c'è più una unica identità culturale, ma tante culture diverse, e tanti saperi diversi sempre più specifici. Infine il tempo libero, cioè il tempo che abbiamo liberato dal lavoro e che ormai è al centro della nostra idea di vita, e dove prima di ogni altra cosa c'è la qualità delle relazioni, degli interessi e delle occasioni di cultura e di intrattenimento di cui riusciamo a fruire, c'è il nostro progetto familiare, i nostri figli che non ci basta più mandare a scuola perché ci siamo ormai resi conto che la parte principale e determinante del loro percorso educativo la facciamo noi, noi insieme a loro.

Tutti questi nuovi bisogni che emergono sono profondamente diversi da quelli che hanno dato alla città la forma che conosciamo oggi. E per questo sono bisogni che non trovano risposte adeguate nel vecchio modo in cui si sono sempre pensati e progettati i servizi sociali, l'urbanistica, il rapporto tra economia e socialità.

La città materialmente non è cambiata, ma è cambiato l'uso della città da parte dei cittadini. Oggi la città non è più dove si risiede per lavorare, ma per qualificare il nostro tempo, le nostre relazioni, le nostre occasioni di lavoro, per accedere a funzioni culturali uniche, incontrarsi, qualificare il tempo liberato dal lavoro, qualificare il tempo della famiglia.

Questa asimmetria poi è più acuta nelle città di medie dimensioni, che non hanno i vantaggi né delle metropoli, né dei piccoli borghi, mentre condividono gli aspetti più inquietanti delle prime e gli elementi di arretratezza culturale dei secondi. Ne deriva la criticità tipica di quelle epoche di passaggio che non sanno realizzare la transizione dal vecchio al nuovo e alimentano promesse e aspettative che non sanno mantenere. Che cosa possiamo fare? Innanzitutto comprendere a fondo questi fenomeni e adeguare i nostri strumenti di comprensione perché non siano strumenti miopi.

Inizieremo allora a vedere una cosa davvero importante: che tutti questi processi, colti nel loro insieme, vanno in un'unica direzione: fare più comunità, dove la dimensione della comunità rappresenta oggi quella vicinanza che manca nella società degli estranei, quelle radici che rischiano di perdersi nei flussi della globalizzazione, quella sicurezza che faticosamente si domanda a una società senza regole condivise, quei valori comuni a cui abbiamo rinunciato in nome del relativismo e dell'etica soggettiva.

Fare comunità, ecco in un'unica espressione la meta, pur generale, che si delinea: più protagonismo delle persone, e più spazio alle forme della loro libera attività: la famiglia, l'impresa, le associazioni, l'arte e la comunicazione, per la costruzione e l'implementazione di un capitale sociale comune, per una maggiore integrazione tra etica ed economia, e un'idea più solidale e relazionale di benessere e di sviluppo.

E la città? E in senso stretto, la sua forma? Alla sfida di un ragionamento sulla città che sia all'altezza di questi processi, noi abbiamo iniziato a rispondere così.

Pietro Vignali

(Sindaco di Parma)

Indirizzi programmatici nella prospettiva del nuovo Piano Strutturale Comunale e degli strumenti per il governo del territorio

La città di Parma è oggi impegnata in una intensa attività di pianificazione urbanistica, che ha visto approvare due POC ed il nuovo RUE, che seguono e danno piena attuazione al PSC, mentre stanno prendendo avvio nuove azioni rivolte alla qualità urbana e territoriale.

In questa complessa congiuntura, l'Amministrazione ha posto mano per tempo ad una riflessione strategica che la dovrà condurre alla formazione di un nuovo PSC.

Una riflessione strategica che le consenta così di misurarsi con maggiore respiro verso i nuovi scenari di evoluzione dell'organismo urbano, scenari più sensibili alle esigenze di posizionamento strategico della città (efficiente, vivibile e delle eccellenze) rispetto ai suoi caratteri e ai cluster territoriali possibili. Questa nuova dimensione strategica propone innanzitutto alla città l'esigenza di cooperare e competere entro la rete urbana della regione padana, ricercando la massa critica e le diplomazie necessarie alla affermazione e al successo delle proprie ambizioni.

Rispetto alle tradizionali opzioni che si sono di volta in volta indirizzate, vuoi nella direzione di un maggiore protagonismo di Parma entro il sistema regionale, vuoi in quella di un rafforzamento del suo legame con Milano, si deve registrare una innovazione sostanziale legata all'emergere nell'area centro padana (tra Verona e Carrara) di una rete urbana "inframe-tropolitana", proiettata nella prospettiva europea delle direttrici del Brennero e del Corridoio Cinque.

Procedendo in questa esplorazione e in questa prospettiva strategica per costruire una coalizione territoriale appropriata e vincente, Parma è chiamata a ricercare in se stessa, nella coesione sociale interna, nella riqualificazione dei propri ambienti urbani e rurali, nella condivisione di una identità urbana riaffermata e rinnovata, le ragioni e le energie per il successo nella competizione globale e le occasioni per rafforzare la propria attrattività.

Queste sono le linee che, senza pretese di esaustività, indico per definire il perimetro delle nostre riflessioni.

La Città efficiente

La Città efficiente è un obiettivo necessario. In che misura è già una realtà? Quanto lo è nel rapporto tra i cittadini e i servizi pubblici? Tra i quartieri e il centro? Quanto lo è nelle reti di comunicazione e di trasporto? Quanto lo è nei processi di trasformazione e di riqualificazione urbana? Quanto lo è nella gestione della rendita?

Il tema dell'efficienza è riconoscibile intanto nella sua dimensione logistica per la quale Parma ha molto investito ed ha ottenuto successi di non poco conto che portano a pensare positivamente al futuro.

C'è poi la questione fondiaria, che incide significativamente sulla stessa capacità di attrazione dell'organismo urbano: Parma ha un mercato fondiario sensibilmente più caro di quello delle altre città emiliane di analoga dimensione per una inerzia che la pianificazione urbanistica non è riuscita per lungo tempo a condizionare.

L'attenzione che si sta registrando attorno ai temi dell'housing sociale e delle politiche per il nuovo welfare e la famiglia, in termini che anticipano la capacità di risposta di Parma rispetto alla generalità delle città capoluogo della Regione e che già contiene grandi progettualità, come il piano alloggi di edilizia residenziale sociale ed i welfare community center.

Sul fronte dell'efficienza si pone anche il tema della capacità della città di assicurare un buon utilizzo delle sue risorse territoriali, a partire dal suo così rilevante patrimonio storico e dai contenitori non o mal utilizzati. E c'è quello della riqualificazione urbana, nel rapporto complesso tra l'esigenza di garantire processi di riuso e densificazione che riducano il consumo di suolo e favoriscano la produzione di ambienti di vicinato entro la città compatta, e le esigenze di conservazione della memoria dei brani di archeologia industriale.

Una criticità ancora rilevante nella scena urbana è quella rappresentata dal permanere di una certa frammistione di presenze produttive all'interno dei tessuti urbani, eredità di una passata stagione di pianificazione urbanistica che avrebbe operato con uno zoning troppo minuto e casuale

La Città vivibile

La Città vivibile è stata uno dei fattori di successo per affermare un ruolo internazionale di Parma. Il PSC e i suoi strumenti di regolazione incarnano efficacemente una prospettiva di miglioramento della vita quotidiana? Come è leggibile il tema del vicinato? Come è presente l'attenzione verso gli spazi pubblici come luogo di incontro e di relazione? Quanto è assicurata la condizione di accessibilità "sicura e sostenibile" ai servizi primari? Quanto è capace la città di integrare e far convivere le diverse età e le diverse culture che la abitano in condizioni di sicurezza? Quanto è capace di rispondere alle nuove domande sul fronte dei servizi e del welfare di comunità?

Molto c'è da fare sul fronte del rapporto tra il centro urbano, i quartieri e le frazioni, con uno scarto ancora avvertibile nella dotazione dei servizi che il Piano Triennale delle Opere Pubbliche, alimentata anche dalle risorse perequative del nuovo POC, si prefigge di colmare. Ma i tessuti periferici sono ancora in larga misura privi di occasioni di centralità e sono

rilevanti i processi di obsolescenza e di degrado degli edifici degli anni Quaranta e Cinquanta. Questi temi si propongono dunque come sfida rilevante per concepire e realizzare politiche di rigenerazione urbana tanto sul fronte di migliori performance degli edifici, vedi il tema dell'energia, che su quello del recupero delle dotazioni urbane carenti; politiche rese più complesse dalla forte frammentazione della proprietà fondiaria ma che potrebbero rappresentare una occasione importante, anche per le politiche di housing sociale. Non da ultimo, rilevanti per la vivibilità dell'intero organismo urbano, sono le condizioni dello spazio rurale in cui esso è immerso, uno spazio rurale sul quale le previsioni urbanistiche del passato e una domanda residenziale fortemente improntata a modelli sub-urbani hanno scaricato una forte pressione insediativa.

La Città sostenibile

Quante (e quali) sono "le città nella città" da riconoscere per poter operare una efficace ridefinizione strategica delle politiche urbane e per costruire un progetto di marketing territoriale apprezzabile e convincente? Quali caratteri identitari connotano i luoghi delle diverse "città nella città", quali processi di trasformazione li stanno attraversando, quali progetti ne avvicinano la realizzazione? Quali politiche stanno operando per interpretare queste "città" e realizzarne il successo? Quante invece nuove politiche devono essere concepite e prodotte?

La Città del benessere

Una tradizione ospedaliera importante da rinnovare e da associare ad una nuova pratica del benessere come acquisizione preventiva, legata alla alimentazione, alla pratica sportiva, alla cura del corpo. E poi c'è l'altra faccia del benessere che si declina in termini di welfare, con l'innovazione organizzativa e culturale dei welfare community center.

La Città della produzione e della innovazione

Una rappresentazione della città che metta assieme le tre nuove città del PSC può valorizzare la scelta industriale fatta da Parma (unica tra le città emiliane) con le sue politiche di attrazione d'impresa (la SPIP come grande APEA). Una scelta che punta ancora sull'offerta di opportunità insediative per l'industria, sapendola rappresentare come scelta per l'innovazione nella tradizione e la associa alla scommessa del tecnopolo al Campus.

La Città ecologica

La sostenibilità di un organismo urbano dal punto di vista ambientale ha dunque una sua geografia e concatenazioni

sistemiche tali da contribuire esse stesse alla attrattività della città. Una geografia che per Parma ha i suoi riferimenti essenziali nei parchi fluviali e nella Kyoto Forest, nelle aree di mitigazione e nei parchi urbani ed extraurbani, e che deve oggi rispondere alle esigenze di una più marcata integrazione del paesaggio agrario periurbano nella immagine che la Città vuole offrire di sé ai suoi visitatori e nella fruizione che sa organizzare per i suoi abitanti.

La Città lenta del vicinato e della socialità

Cioè quella dei quartieri e della vivibilità, su cui Parma sta puntando con il suo masterplan dei quartieri e che ha come riferimento essenziale la costruzione di un più esteso campo di accessibilità confortevole e sicura di un più diffuso campo di servizi di vicinato, con l'obiettivo dichiarato di realizzare un maggiore autocontenimento della domanda di mobilità entro i quartieri e di una riduzione della loro dipendenza dal centro. La città lenta è anche quella delle Porte e della Via Emilia storica, da riprogettare come boulevard urbano, la cui riqualificazione trascina le prospettive di rifunzionalizzazione delle periferie.

Francesco Manfredi

(Assessore alle Politiche urbanistiche ed edilizie)

EXECUTIVE SUMMARY

EXECUTIVE SUMMARY



EXECUTIVE SUMMARY

Executive summary

Lo scenario di riferimento

Con la sua collocazione all'incrocio di due importanti direttrici storiche, Parma ha sempre costituito una nodalità urbana di importanza sovra regionale che negli ultimi anni, con la realizzazione di rilevanti interventi infrastrutturali che ne hanno migliorato l'accessibilità, si è andata via via rafforzando.

In quest'ottica diventa fondamentale il superamento di una prospettiva esclusivamente locale per un approccio che valorizzi poli e nodi tra Lombardia, Veneto, Liguria, Emilia Romagna e Toscana, un contesto attrattivo caratterizzato da alti redditi e bassa disoccupazione entro il quale si possano creare le condizioni per generare un sistema urbano equilibrato, integrato e multipolare, con attori impegnati a promuovere obiettivi comuni capaci di accrescere la competitività internazionale.

In questo quadro, rispetto alle tendenze involutive degli anni Ottanta e Novanta, con il nuovo millennio la città di Parma è tornata a segnare un incremento demografico di una certa importanza (+12,7% tra il 2001 ed il 2009) dovuto ad un duplice livello di processi tra loro strettamente connessi: il saldo naturale ed il saldo migratorio, fattori che definiscono il terreno cruciale sul quale si giocherà il futuro della città, e cioè l'attrattività urbana e il ringiovanimento della popolazione.

Le previsioni ci mostrano la Parma del 2020 come una società multietnica caratterizzata da un'elevata incidenza della popolazione non attiva (anziani sopra i 65 anni e giovani sotto i 14), un tema che apre nuovi interrogativi legati alle esigenze di cui la futura popolazione si farà portatrice in termini di fabbisogno abitativo, occupazione e servizi.

Oltre a queste considerazioni non si può dimenticare il tema ambientale che rappresenta, oggi, una delle sfide più importanti che i diversi paesi devono affrontare per cercare di evitare una crisi climatica con conseguenze insostenibili. Negli ultimi cento anni il rapporto tra città e campagna è mutato radicalmente: mentre nel 1900 solamente il 10% della popolazione mondiale viveva nelle città, nel 2007 questo dato era già salito al 50% e, secondo diverse fonti, nel 2025 il 75% circa della popolazione mondiale vivrà nelle città dove, già oggi, viene consumata il 75% dell'energia totale e si produce il 70% delle emissioni complessive di Co2.

E' proprio per queste ragioni che rispetto alla sfida ambientale le città si trovano a giocare un ruolo di primordine, dato che al loro interno è possibile definire le strategie e mettere in atto quelle azioni concrete capaci di contrastare i cambiamenti climatici: dalla pianificazione urbanistica allo sviluppo di una mobilità sostenibile, dall'introduzione di standard energetici restrittivi per le costruzioni fino alla definizione di un'accorta politica di gestione dei rifiuti.

La scommessa di una città sostenibile ed efficiente

Parma è tra le città italiane che hanno le migliori prestazioni di qualità ambientale tanto che il rapporto Ecosistema Urbano 2009 la colloca al terzo posto tra i capoluoghi di provincia italiani con valori che la vedrebbero competere nella rosa delle migliori città europee.

Forte di questa consapevolezza, Parma accetta la scommessa della Green City ed immagina per il suo futuro un percorso di rigenerazione urbana declinabile con il modello di città sostenibile ed efficiente, affrontando il rapporto tra ecologia ed economia attraverso la definizione di importanti obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale che, declinati attraverso indicatori quantificabili, permettono di fissare un percorso di monitoraggio e di verifica così da poter aggiustare il tiro nel corso degli anni.

Nell'identificazione degli obiettivi si sono analizzate realtà internazionali all'avanguardia rispetto al tema della sostenibilità efficiente, isolando le buone pratiche delle città europee (Friburgo, Munster, Copenhagen, Bristol, Nantes, Vitoria-Gasteiz) simili a Parma per dimensioni, morfologia, ecc. che si sono mosse già da tempo nell'orizzonte della green city e che segnano in qualche misura il cammino possibile delle politiche da elaborare.

Gli obiettivi si articolano nelle dieci famiglie di temi della sostenibilità che desumiamo dal Green City Index (CO2 e Energia; Trasporti; Acqua; Rifiuti; Qualità dell'aria), integrandole con quelle che più esprimono la dimensione sociale (Competitività e Identità; Inclusione sociale, Quartieri e Vicinato; Uso del Suolo e Paesaggio; Sicurezza; Educazione; Salute e Stili di vita). Agli obiettivi sono poi affiancate le politiche, quelle già operanti, raccolte dall'esperienza in corso, e le nuove che il Piano propone, traendole anche dall'esperienza delle altre città europee di successo. Di queste politiche il documento presenta una versione che dovrà essere sempre sviluppata e aggiornata; politiche a cui si dovrà sempre cercare di dare una rappresentazione fisica che ne colga la concreta articolazione nel disegno della città ed evidenzi le criticità e le contraddizioni con cui le politiche devono fare i conti.

Una visione per Parma 2020

Attualmente città come Parma rappresentano una risorsa per l'intero paese, dove può crescere una nuova idea di città al passo con i tempi, capace di assicurare condizioni nuove di competitività attraverso il rafforzamento e la valorizzazione delle proprie peculiarità, così da coniugare prosperità economica ed integrazione sociale ad un basso impatto ambientale. Attraverso questo percorso la Parma del 2020 avrebbe tutte le caratteristiche per diventare una *best practise* internazionalmente riconosciuta per quanto riguarda i temi della sostenibilità, della qualità della vita e dell'integrazione sociale, così come attualmente lo sono città del calibro di Copenhagen, Friburgo e Seattle.

Già oggi Parma presenta nel suo DNA i caratteri tipici della città compatta, una città delle brevi distanze caratterizzata da alcuni elementi fondanti

(dalla densità urbana alla ciclabilità, dalla mixité funzionale e sociale all'accessibilità al trasporto pubblico) sui quali innervare con successo le nuove sfide della sostenibilità, riassumibili nelle dieci strategie:

Aumentare il valore della città pubblica

Il progetto del nuovo PSC per la città pubblica non è quello di estendere nominalmente la quantità di spazi pubblici ma, invece, quello di migliorarne il rendimento sociale, accogliendo la domanda delle diverse funzioni governate dalla mano pubblica (dalle scuole al verde sportivo) o gestite dalle imprese (commercio, artigianato di servizio, cooperazione sociale) e aumentandone l'intensità d'uso.

Costruire sul costruito

Il PSC si propone di non consumare nuovi suoli per ospitare lo sviluppo di una città che pure nei prossimi anni crescerà nella sua popolazione e nel suo ruolo. La manovra del piano si propone di riequilibrare il carico insediativo spostando le previsioni dalle aree di nuovo impianto non attuate (*greenfield*) alle aree di riqualificazione della città consolidata (*brownfield*), individuando nuove aree di densificazione a partire dagli storici quartieri dell'Edilizia Residenziale Pubblica.

Preferire la mobilità sostenibile

La prospettiva della *Green city* propone alla città una sfida importante sul fronte della mobilità e della logistica: raggiungere standard europei di mobilità sostenibile aumentando significativamente il contenuto organizzativo dei trasporti, delle merci come delle persone e dando rilievo al trasporto pubblico, alla ciclabilità e ai nuovi modelli tecnologici ed organizzativi di trasporto non convenzionale. Una sfida da cogliere facendo leva non solo sull'innovazione tecnologica e di immagine del trasporto pubblico sulle due direttrici preferenziali Est-Ovest e Nord-Sud, ma soprattutto da una più capillare riforma dei comportamenti individuali e dei modelli insediativi che privilegino la mobilità dolce, garantendo comfort a pedoni e biciclette.

Rafforzare l'offerta formativa

La trasformazione demografica in corso non sta solo facendo crescere la popolazione: ne sta producendo anche un significativo ringiovanimento che vedrà nei prossimi dieci anni un incremento del 30% delle classi di età scolari. Questa sollecitazione, per quanto riguarda il ciclo formativo prescolare e dell'obbligo, si declina in almeno tre direzioni: avvicinare le sedi scolastiche alle residenze nei quartieri e nelle frazioni, riducendone la dipendenza dal centro e garantendo un loro maggiore auto contenimento che contribuisca a ridurre la mobilità automobilistica non necessaria. Realizzare nuove sedi scolastiche più aperte e integrate nel proprio sistema di vicinato e in grado di offrire a più vasti settori di popolazione una gamma ampia e articolata di servizi (palestre, campi sportivi, biblioteche, sale civiche). Rappresentare infine la sede privilegiata per i processi di integrazione sociale e culturale di una popolazione sempre più articolata nelle provenienze.

Umanizzare le eccellenze funzionali

I grandi distretti del vecchio PSC (la città della produzione, la città della logistica e la città della conoscenza) devono integrarsi pienamente nel corpo della città, aumentando la propria accessibilità, migliorando la qualità del proprio disegno urbano, aumentando la propria sostenibilità attraverso processi di densificazione e integrazione funzionale e rafforzando una propria immagine integrata nel tessuto urbano.

Eccellere con la città del cibo

Il nuovo PSC propone una quarta eccellenza funzionale, quella della città del cibo e della sua cultura che, facendo leva su una presenza di risorse e valori largamente diffusi nel tessuto urbano e nello spazio rurale parmigiano possono trovare una evidente concretizzazione, quasi nella forma di un parco tematico, che attraversa il centro storico partendo dal parco ducale e si sviluppa nel quadrante sud-est della città col nucleo di fattoria urbana previsto dal progetto di Welfare Community Center (WCC).

Rimettere al centro la città storica

E' nella città storica che il nuovo PSC individua l'eccellenza funzionale di maggior rango, quella che esprime l'offerta di servizi culturali, commerciali e di funzioni di rappresentanza della città nella sua proiezione internazionale.

Una città storica che deve intanto valorizzare la natura plurale del centro storico di Parma, organizzato nei due nuclei distinti e caratterizzati della capitale ducale e dell'Oltretorrente, per ricomprendere un più esteso margine, oltre i viali e lungo la via Emilia, che accoglie nel tessuto storico il Policlinico e il suo borgo, il parco della Cittadella e il nodo della stazione ferroviaria immaginato come un vero e proprio urban pacemaker dello sviluppo futuro.

Attrezzare i parchi del sole

Il vecchio PSC ha messo in campo una manovra perequativa che porterà in dote alla città mille ettari di parchi fluviali e aree di riequilibrio ecologico. Il nuovo piano si fa carico di costruire le condizioni perché questo patrimonio possa essere progettato, attrezzato e mantenuto nel tempo, integrando nel progetto ambientale la produzione di energia da fonti rinnovabili con iniziative sperimentali che si affianchino alla più ampia diffusione delle nuove tecnologie energetiche in tutto il tessuto urbano.

Ascoltare e partecipare

Il nuovo PSC recepisce dall'esperienza del Masterplan dei quartieri la pratica dell'ascolto sociale e dei processi partecipativi come strumento necessario per garantire processi di trasformazione urbana che non si pongano come estranei o minacciosi per la vita quotidiana dei cittadini ma vengano vissuti come azione concreta di scambio con la amministrazione, come accrescimento più consapevole della città e come occasione per il miglioramento della città pubblica.

Sviluppare progetti integrati

Il nuovo PSC deve essere in grado di esprimere una capacità di intervento e di governo del territorio che assume sistematicamente la forma del progetto integrato, intersettoriale e partecipato, che ricerca la massima coerenza e sinergia tra le diverse politiche urbane - troppo spesso indifferenti l'una all'altra - e che fa ricorso sistematicamente, con lo strumento dei bandi e dei concorsi, alle risorse diffuse di creatività e intraprendenza presenti nel tessuto urbano delle imprese, delle professioni e dei cittadini.

Tutte queste strategie sono il frutto di una scelta che vuole rinnovare la città in termini di sostenibilità efficiente (aumentare le *performance* urbane migliorando la sostenibilità dei processi) e che propone la *green city* come riflessione attiva per i cittadini e i *city user*

Fasi di attuazione differenti, ma presenti e riconoscibili nelle politiche già da ora.

Nei tempi brevi il tema della sostenibilità vuol dire coniugare visioni e indicatori, indicatori che si riconducono per una parte agli indicatori ambientali classici (quelli del *Green City Index*: CO2 e energia, trasporti, acqua, rifiuti, aria) e per una parte ai temi della VAS sociale.

Una VAS che gioca molto la qualità abitativa, la vivibilità dentro i processi di produzione urbanistica della città: identità e competitività, inclusione sociale e vicinato, uso del suolo e paesaggio, sicurezza e istruzione, sanità e stili di vita, quartieri e città senza periferie.

In questo contesto sono stati discussi temi come l'aeroporto, i parcheggi scambiatori, l'università, la stazione e poi gli altri luoghi che aprono Parma al mondo.

Per questi luoghi, oltre a richiamare l'immagine del *pacemaker* (che da impulso, che apre opportunità e nuove energie) è stata usata una parola nuova "umanizzazione", perché i temi della densificazione, della rigenerazione e della riqualificazione di queste aree sono rilevanti, perché vivibilità e convivialità sono la base di un modello accettabile di città competitiva e sicura. Una città che si propone ad alto rendimento per chi vuole investire parte della sua vita, delle sue speranze e del suo capitale, a Parma, in città o in campagna.

UNA GREEN CITY EQUILIBRATA
E COMPATTA



La cura delle città

La cura delle città

Le città, così come i corpi umani, possiedono un metabolismo molto diverso tra di loro.

I loro cuori possono battere velocemente ed arrivare all'esaurimento, oppure possono rallentare per far fronte alle forti pressioni della vita urbana. Questa differenza è determinata geograficamente più che geneticamente, ed è strettamente connessa ai modelli globali di crescita e di declino economico.

Le Nazioni Unite prevedono che nei prossimi decenni la maggior parte della crescita urbana mondiale sarà concentrata in Asia e in Africa (le regioni più povere che stanno vivendo un rapido sviluppo economico) mentre molte delle ricche città globali del nord del mondo, soprattutto in Europa e negli Stati Uniti, vedranno il loro cuore battere più lentamente.

In tutto il mondo gli immigrati continuano ad affluire dalle campagne alle città in cerca di occupazione e di migliori opportunità. Questo "naturale" afflusso è incrementato dai profughi dei cambiamenti climatici, che stanno abbandonando le zone rurali che si sono prosciugate o che sono costantemente sotto la minaccia di inondazioni, uragani ed altri rischi naturali.

Ognuno di questi nuovi abitanti della città (regolari o irregolari, giovani o anziani, poveri o ricchi) incide sul funzionamento degli organi vitali del metabolismo urbano.

I nuovi residenti hanno bisogno delle abitazioni, delle infrastrutture e dei servizi che garantiscono la vita nella comunità. O le città riescono a soddisfare queste necessità con un costo elevato per i contribuenti (solo nei paesi economicamente più avanzati) oppure le persone sono costrette ad agire autonomamente, creando quartieri abusivi, favelas e bassifondi.

Più vicino a noi, la recente crisi economica ha portato ad una maggiore presa di coscienza dello squilibrio tra le risorse disponibili ed i costi delle infrastrutture, imponendo una ancora maggiore pressione sulla spesa pubblica nazionale e sui bilanci delle aree metropolitane.

Il modo in cui le città sono pianificate, gestite ed abitate può fare una drammatica differenza per il loro benessere sociale ed economico. Le città possono avere prestazioni molto differenti. Quando si tratta di consumo di energia, le sole dimensioni del territorio costruito (quanto è diffuso) determinano le distanze che le persone devono compiere per raggiungere il luogo di lavoro.

Nonostante la sua povertà relativa, ad esempio, Città del Messico continua a crescere mantenendo uno dei più elevati tassi di motorizzazione del mondo (360 autovetture ogni 1.000 abitanti), più di Londra e due volte tanto New York più densa e compatta; ancora più interessanti sono i dati relativi alle città di Copenhagen e Friburgo: nella prima solo il 28% degli spostamenti complessivi avviene in automobile mentre nella seconda il dato non supera il 32%.

Ma le città possono essere progettate, o riadattate, per funzionare. Grazie ad un secolare programma di investimenti nel trasporto pubblico a Londra e New York, solo un terzo dei newyorchesi ed il 40 per cento dei londinesi utilizzano l'auto per andare a lavorare e, nel quartiere della City di Londra, oltre il 95 per cento delle persone utilizzano i mezzi pubblici per i loro spostamenti.

Questi modelli hanno un impatto significativo sul bilancio energetico di una città, suggerendo che una maggiore compattezza ed una minor diffusività dell'organismo urbano (sostenuta da un robusto sistema di trasporto pubblico) non solo sia indice di maggior efficienza (occupando meno suolo) ma sia anche più idonea a movimentare un gran numero di persone con un minor costo ambientale.

Le città sono, alla fine, fatte di persone e non di sistemi. La progettazione delle infrastrutture urbane (le sue abitazioni, le strade, le piazze e i luoghi pubblici) influenza fortemente il potenziale di inclusione e di integrazione sociale. Questo requisito è fondamentale per il modo in cui le società urbane appianano anziché esacerbare le differenze tra i gruppi con differenti background sociali, economici ed etnici.

Così come i corpi umani, nel corso del tempo, le città concentrano i problemi (la congestione, i consumi, l'inquinamento, la violenza, la disuguaglianza). Ma dato che esse tengono le persone unite, possiedono le risorse e le capacità di innovarsi e di adattarsi.

Solo nell'ultimo decennio, le città dell'America Latina, Asia, Stati Uniti ed Europa hanno dimostrato un'eccezionale capacità di recupero, fino a definire soluzioni creative che le hanno rese meno inquinate, più sicure e più eque.

Bogotà ha introdotto piste ciclabili ed un rapido sistema di autobus per ridurre la congestione, ed ha collocato locali pubblici e scuole ben progettate nel centro dei suoi bassifondi; Nuova Delhi ha sostituito i suoi veicoli diesel con sistemi di bus e risciò alimentati a metano, abbassando drasticamente i livelli di inquinamento; Copenaghen e Seattle hanno riportato la gente a vivere nei loro centri urbani, promuovendo trasporti sostenibili e stili di vita sana.

All'interno di questo quadro, città come Parma posseggono tutti i requisiti per poter affrontare con successo la sfida della sostenibilità e diventare un esempio universalmente riconosciuto, al pari delle Green capital del nord Europa (Friburgo, Munster, Malmo, ecc.).

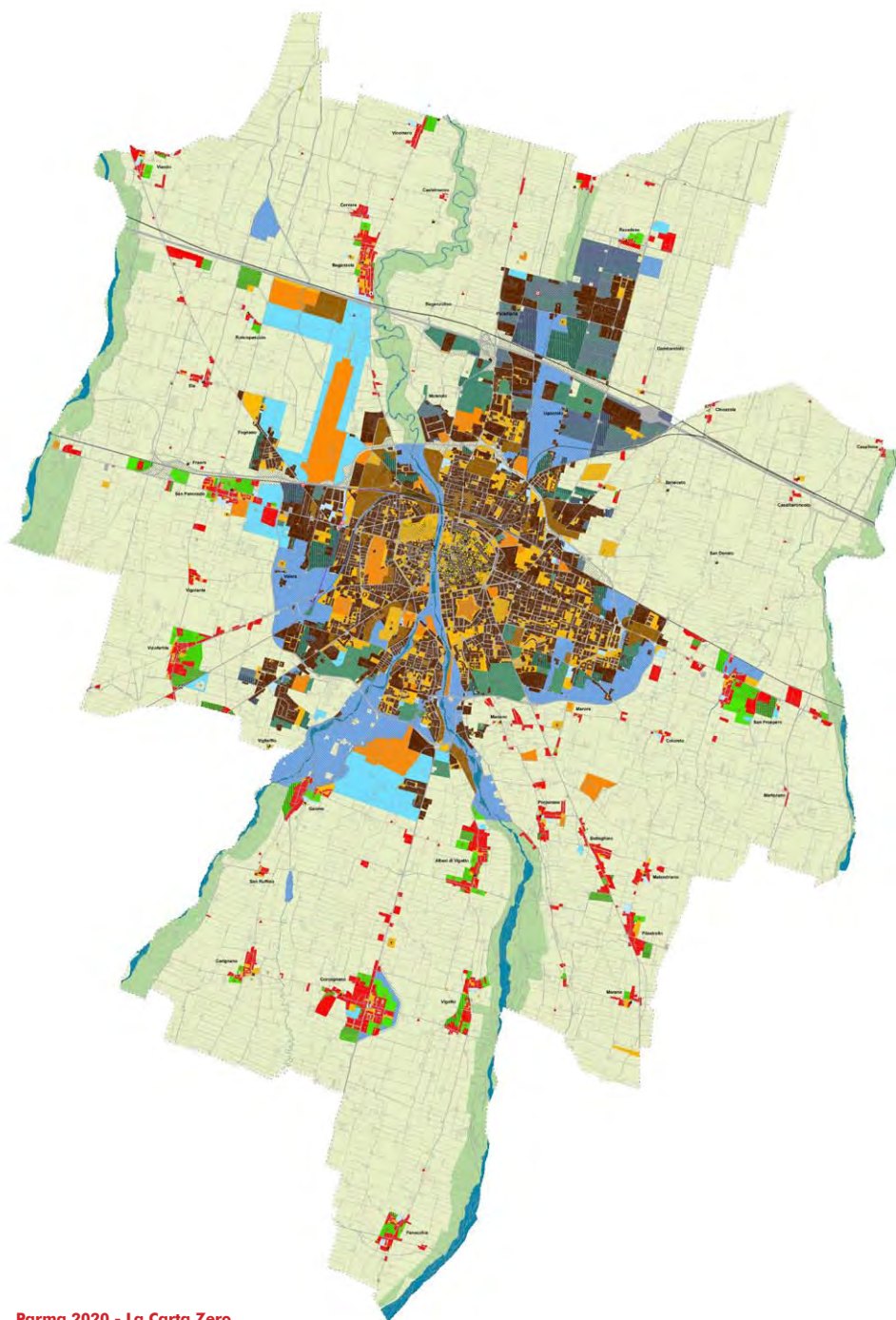
Senza eccezione, queste iniziative sono state il risultato di un autorevole sindaco (il medico della nuova città) che ha compreso il DNA della sua città, ha identificato i suoi problemi ed ha trovato la cura per la sua trasformazione.

Le città possono essere guarite, a patto che le diagnosi e le cure siano corrette.

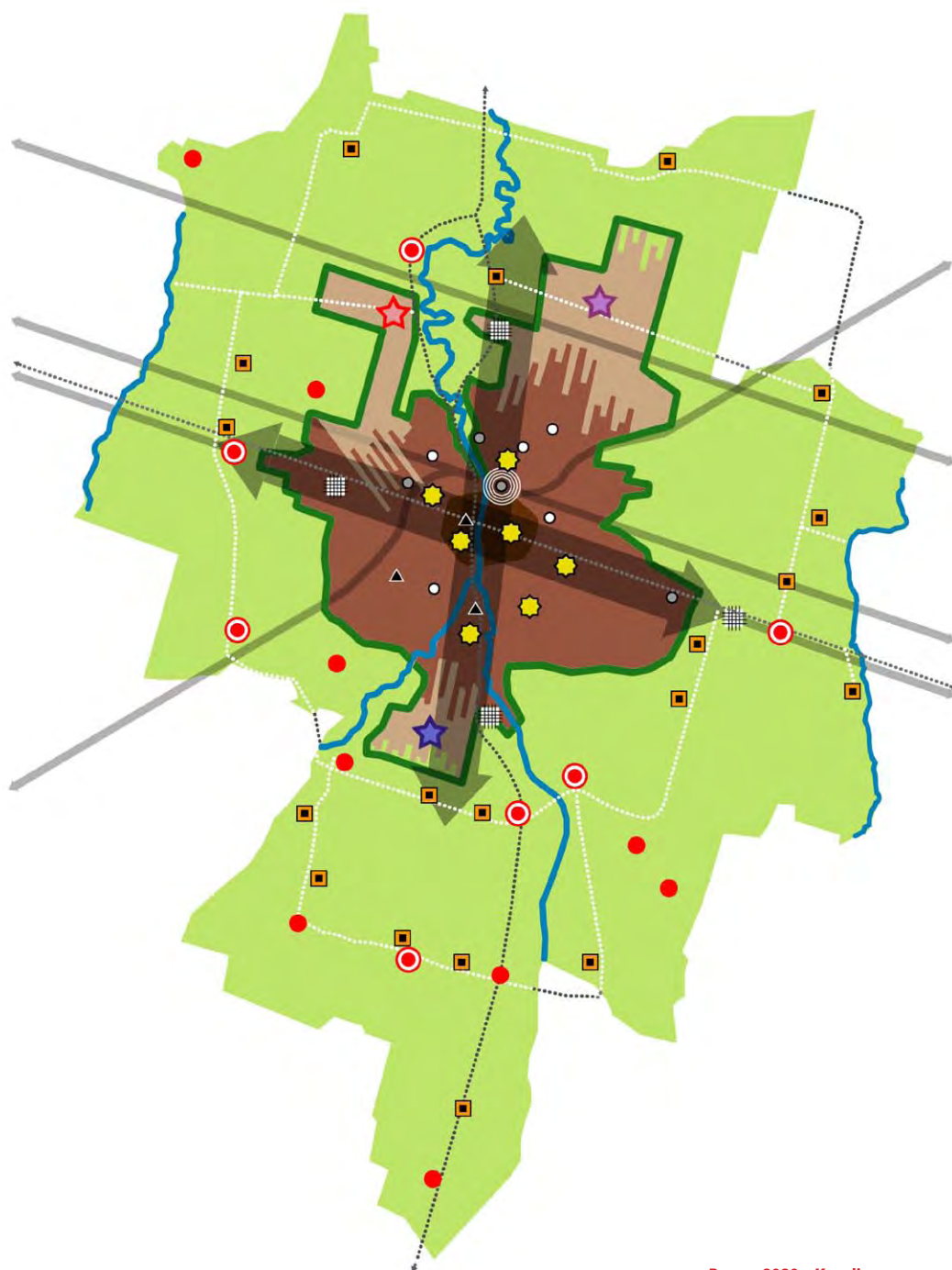
Richard Burdett

*London School of Economics
(Team Manager del Gruppo CAIRE)*





Parma 2020 - La Carta Zero



Parma 2020 - Key diagram

Una visione per Parma 2020

Una visione per Parma 2020

Parma è tra le città italiane che hanno le migliori prestazioni di qualità ambientale. Il rapporto Ecosistema Urbano 2009¹ la colloca al terzo posto tra i capoluoghi di provincia italiani con valori che, rapportati alla situazione delle capitali europee² recentemente analizzate dal *Green City Index*³, la collocherebbero immediatamente alle spalle di Copenaghen e di Amsterdam.

Queste prestazioni eccellenti e la prosperità dell'economia locale, unite a una civiltà urbana di grande spessore e tradizione, determinano condizioni di vivibilità unanimemente riconosciute e che hanno saputo sostenere la candidatura della Città ad ospitare istituzioni europee.

Di fronte alle sfide globali del cambiamento climatico, della crisi economico-finanziaria e delle migrazioni, città come Parma sono una risorsa per l'intero paese per "incubare" nuove soluzioni capaci di assicurare condizioni nuove di competitività, efficaci proprio perché radicate in un orizzonte di sostenibilità. Una sostenibilità che rappresenti efficacemente condizioni di sicurezza, di solidarietà e di portato culturale.

Una nuova città che affrontando in maniera innovativa le sfide del suo tempo avrebbe tutte le caratteristiche per diventare una *best practise* internazionalmente riconosciuta, così come Copenaghen, Friburgo, Seattle, ecc., per quanto riguarda i temi della sostenibilità, della qualità della vita e dell'integrazione sociale.

Con questa consapevolezza Parma accetta la scommessa della *Green City* per sé e per le generazioni future e progetta per il 2020 un percorso di rigenerazione urbana che le consenta di attraversare il cambiamento in corso senza pagare il prezzo di un decadimento dei suoi valori originari di urbanità, disponendosi a usare la leva della *green economy* come fattore di attrazione di saperi e di spiriti imprenditoriali.

Con la revisione del PSC vigente la città di Parma ha l'opportunità di affrontare concretamente le importanti sfide urbanistiche che l'attuale condizione globale pone.

La formazione del nuovo strumento di governo del territorio apre una serie di opportunità uniche nel loro genere affinché Parma, nel prossimo decennio, possa fare un salto di qualità puntando sul rafforzamento e la valorizzazione delle proprie peculiarità, così da coniugare prosperità economica ed integrazione sociale ad un basso impatto ambientale.

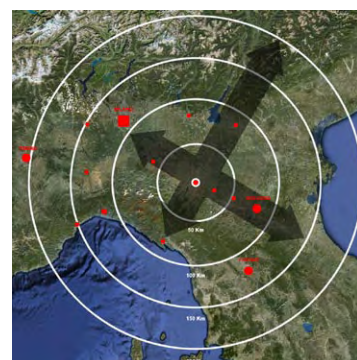
Pur avendo una storia ed un carattere urbano del tutto specifici, Parma rispecchia le criticità e le opportunità presenti in diverse altre città nel mondo: migrazione, frammentazione sociale, invecchiamento della popolazione, costo della vita, dipendenza dalle automobili, accessibilità al mercato del lavoro, salute, sicurezza, istruzione; tutti temi chiave che in futuro condizioneranno gli abitanti di Parma quanto quelli di altre città.



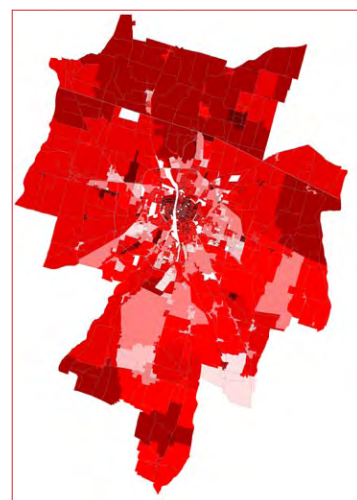
Consumo globale di CO₂
ATLANTE TAV. 0.1.1



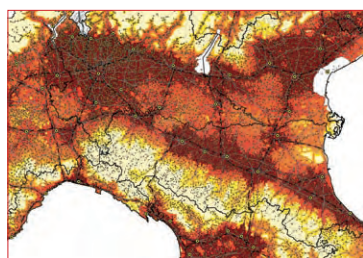
Collocazione di Parma rispetto ai principali corridoi europei
ATLANTE TAV. 0.1.2



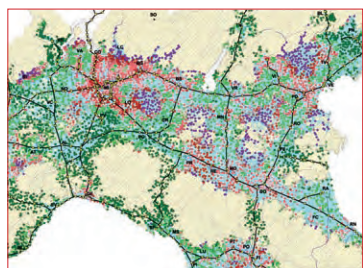
Nodalità strategica rispetto alla direttrice della Via Emilia e Ti-Bre
ATLANTE TAV. 0.1.3



Stima del fabbisogno energetico degli edifici per sezione di censimento - scenario attuale
ATLANTE TAV. 5.2.1



Accessibilità della popolazione residente al 2008
tempo 30'
ATLANTE TAV. 1.1.1



Offerta di caselli autostradali in relazione alla
domanda locale
ATLANTE TAV. 1.1.19

Le relazioni di scala regionale

Con la sua collocazione all'incrocio di due importanti direttrici storiche, Parma ha sempre costituito una nodalità urbana di importanza sovregionale che negli ultimi anni, con la realizzazione di rilevanti interventi infrastrutturali che ne hanno migliorato l'accessibilità, si è andata via via rafforzando: la realizzazione della linea ad Alta Velocità Milano-Napoli, che a Parma prevede un'interconnessione con la linea storica, l'aeroporto, la riorganizzazione della stazione ferroviaria, il completamento del sistema tangenziale di scorrimento, la riorganizzazione degli accessi autostradali.

Se a queste realizzazioni si aggiunge il progetto di corridoio plurimodale Tirreno-Brennero (Ti-Bre), che insiste sulla direttrice insediativa di connessione tra i porti dell'alto Tirreno e l'Europa centrale, è possibile immaginare ulteriori e nuove possibilità di sviluppo per i diversi contesti territoriali che su di essa insistono e, tra questi, principalmente le città di La Spezia, Parma, Cremona, Mantova, Verona e oltre, sino a Bolzano.

In quest'ottica diventa fondamentale il superamento di una prospettiva esclusivamente locale per un approccio che valorizzi poli e nodi tra Lombardia, Liguria, Emilia Romagna e Toscana, un contesto entro il quale si possano creare le condizioni per generare un sistema urbano equilibrato, integrato e multipolare, con attori impegnati a promuovere obiettivi comuni capaci di accrescere la competitività internazionale.

Nuove strategie di rete, dunque, dentro la grande regione urbana della pianura padano-veneta. Una regione nella quale Parma si muove in una prospettiva di cooperazione interurbana, una nuova geocomunità per dirla con Bonomi, che valorizza realtà infra-metropolitane che hanno grandi risorse di identità, la cui distinzione e integrazione è la vera risorsa dell'area padana. Un'area così decisiva per l'Europa che può legittimamente aspirare ad un destino meno banale di quello di una megalopoli indistinta.

Il futuro di Parma si dovrà giocare da un lato, sulla capacità di sfruttare al meglio le potenzialità derivanti dal suo essere un nodo territoriale di ampia accessibilità e, dall'altro, sulla volontà di rapportarsi strategicamente con le altre realtà urbane del contesto mediopadano.

Sviluppando dialetticamente, come ci dice il CENSIS, i concetti di *identità* e di *appartenenza*: identità come coacervo di valori, tradizioni e caratteri fondanti (città del vivere bene, città della musica, città dell'alimentazione, ecc.) che radicano la città all'interno del proprio contesto locale; appartenenza come elemento distintivo e caratterizzante delle dinamiche socio-economiche e produttive di un territorio più ampio che si vuole relazionare e competere con una dimensione più marcatamente europea.

Identità e appartenenza che si devono misurare con la nuova consapevolezza del cambiamento, con la coscienza di sé che la comunità urbana deve costantemente riprodurre e che, in tempi di crisi, è una risorsa determinante.

Le trasformazioni demografiche e sociali

Rispetto alle tendenze involutive degli anni Ottanta e Novanta, con il nuovo millennio la città di Parma è tornata a segnare un incremento demografico di una certa importanza: con una *performance* del + 12,7% tra il 2001 e il 2009

che la colloca, infatti, ben al di sopra del dato provinciale (11,2%), regionale (9,8%) e nazionale (5,8%).

Le ragioni che sottendono questo risultato si possono individuare in un duplice livello di processi tra loro strettamente connessi, il primo riferito al ricambio naturale ed il secondo ai movimenti migratori, entrambi con importanti ricadute sui terreni cruciali sui quali si giocherà il futuro della città: l'attrattività urbana e il ringiovanimento della popolazione.

Le previsioni di popolazione per il prossimo decennio, ad esclusione di ipotesi scarsamente realistiche di totale azzeramento del saldo migratorio, individuano per Parma una forbice compresa tra i 195.000 ed i 210.000 abitanti, variabile a seconda degli andamenti legati ai comportamenti riproduttivi della popolazione ed ai flussi migratori (si vedano al riguardo più estesamente le considerazioni sulle previsioni demografiche sviluppate nel testo riportato in calce al presente documento tra i temi del nuovo PSC).

In prospettiva da questi dati emerge una città destinata a rinnovarsi, con una popolazione al di sotto dei 14 anni che potrebbe progressivamente ampliarsi passando dai 17.384 individui del 2000 attraverso i 20.967 del 2008 fino ai 29.100 del 2020, con un incremento nell'intero ventennio del 67,4%, molto superiore al 41% ipotizzabile per la regione, al 25% del Nord-Est ed al modestissimo 3,8% nazionale. Parallelamente il numero delle persone al di sopra dei 65 anni, attualmente 41.146 individui, si attesterà nel 2020 intorno alle 47.100 unità con un incremento percentuale superiore al dato provinciale e regionale ma inferiore sia a quello del Nord-Est che a quello nazionale.

Per quanto riguarda il tema dei flussi migratori il Censis prevede per Parma un futuro multietnico, ma non tanto quanto altre realtà del contesto padano: gli stranieri residenti, 7.764 nel 2000, sono già oggi 23.868 e arriveranno presumibilmente a 32.640 nel 2020, con un incremento nel ventennio 2000-2020 del 320,4%, assolutamente in linea con il valore ipotizzato a livello nazionale (331,5%), ma ben al di sotto sia di quello regionale (450,3%) che del Nord-Est (425,9%).

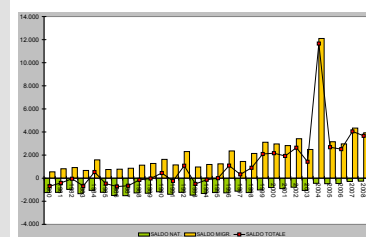
Queste previsioni ci mostrano la Parma del 2020 come una società multietnica caratterizzata da un'elevata incidenza della popolazione non attiva (anziani sopra i 65 anni e giovani sotto i 14), tema che apre nuovi interrogativi legati alle esigenze di cui la futura popolazione si farà portatrice, in termini di fabbisogno abitativo, occupazione, servizi comunali e assistenziali, scuole.

Il futuro di Parma si giocherà, dunque, nella capacità di relazionarsi con questi scenari evolutivi le cui ricadute per la città sono rilevantissime, preparando per tempo il terreno alle trasformazioni così da poterle gestire sapientemente, sfruttandone al meglio le notevoli potenzialità.

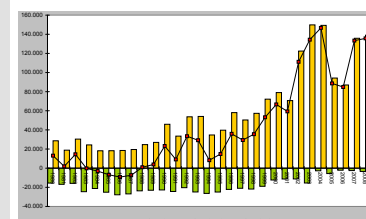
La sfida ambientale

Nel terzo millennio il tema ambientale rappresenta una delle sfide globali più importanti che i diversi paesi devono affrontare per cercare di evitare una crisi climatica con conseguenze insostenibili.

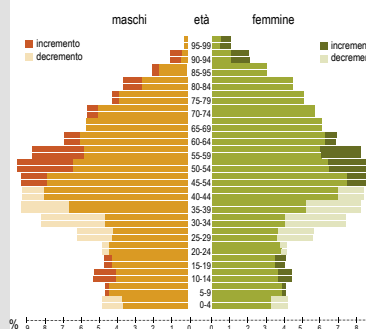
La conferenza mondiale sul clima tenutasi a Copenhagen nel dicembre 2009 ha rappresentato un importante punto di svolta in questo senso: mentre molti stati hanno assunto impegni formali di riduzione delle emissioni di CO₂



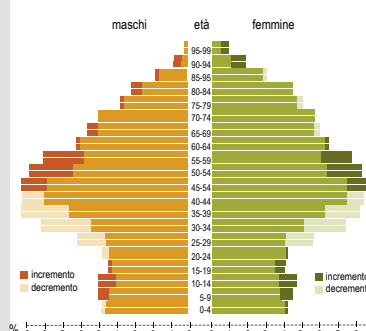
Movimento anagrafico 1980 - 2007 comune di Parma
ATLANTE TAV. 1.4.2



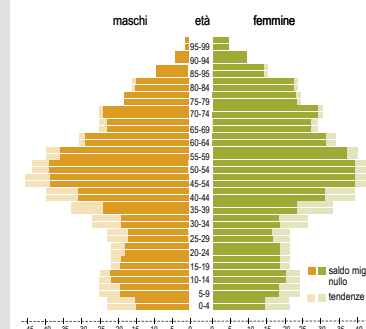
Movimento anagrafico 1980 - 2007 Nord-Est
ATLANTE TAV. 1.4.2



Evoluzione della popolazione 2008 - 2020 con
saldo migratorio nullo
ATLANTE TAV. 2.4.1



Evoluzione della popolazione 2008-2020 secondo
le tendenze attuali
ATLANTE TAV. 2.4.1



Differenza tra le due previsioni demografiche
al 2020
ATLANTE TAV. 2.4.1



Copenhagen



Friburgo



Vitoria - Gasteiz



Münster

(per almeno il 20% entro il 2020), per la prima volta Stati Uniti, Cina ed India si sono impegnate a diminuire, seppure su base volontaria, le proprie emissioni di anidride carbonica.

Negli ultimi cento anni il rapporto tra città e campagna è mutato radicalmente: mentre nel 1900 solamente il 10% della popolazione mondiale viveva nelle città, nel 2007 questo dato era già salito al 50% e, secondo diverse fonti, nel 2050 il 75% circa della popolazione mondiale vivrà nelle città dove, già oggi, viene consumata il 75% dell'energia totale e si produce il 70% delle emissioni complessive di CO_2 .

E' proprio per queste ragioni che rispetto alla sfida ambientale le città si trovano a giocare un ruolo di primordine, dato che al loro interno è possibile definire le strategie e mettere in atto quelle azioni concrete capaci di contrastare i cambiamenti climatici: dalla pianificazione urbanistica allo sviluppo di una mobilità sostenibile, dall'introduzione di standard energetici restrittivi per le costruzioni fino alla definizione di un'accorta politica di gestione dei rifiuti.

In molti casi questo atteggiamento virtuoso, questa battaglia contro la crisi climatica, è diventata l'occasione per rafforzare la propria immagine di città all'avanguardia, attente all'innovazione tecnologica legata all'utilizzo di fonti energetiche alternative, ai materiali eco compatibili, all'edilizia *carbon neutral* e anche per sviluppare nuove *green economy* sul fronte delle tecnologie per le energie rinnovabili.

Negli ultimi anni sono numerosi gli esempi europei di città che si sono poste obiettivi ambiziosi ed hanno raggiunto traguardi importanti.

Copenhagen, considerata la città più vivibile al mondo, tra il 1990 ed il 2005 ha ridotto le proprie emissioni di CO_2 del 20% (e si pone l'obiettivo di ridurle di un ulteriore 20% entro il 2015) mettendo in atto politiche ambientali, urbanistiche e trasportistiche di un certo peso: con quasi 400 km di piste ciclabili vede una ripartizione modale degli spostamenti complessivi in cui il 72% avviene a piedi, in bicicletta o con il mezzo pubblico.

Friburgo, una città di medie dimensioni, giovane ed attrattiva, da anni ha fatto dell'attenzione al risparmio energetico il suo punto di forza: qui tutti i nuovi quartieri vengono progettati rispettando standard energetici estremamente restrittivi e le politiche trasportistiche sono costantemente indirizzate a disincentivare l'utilizzo dell'auto privata attraverso il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico e di piste ciclabili. Oggi Friburgo detiene il primato europeo per il minor tasso di motorizzazione, con solamente 42 auto ogni 100 abitanti.

Münster, la capitale europea della bicicletta (il 37% degli spostamenti complessivi avviene sui mezzi a due ruote), ha investito notevoli risorse nello sviluppo di fonti energetiche rinnovabili arrivando a produrre oltre 30 MW grazie ai pannelli fotovoltaici, il solare termico, l'eolico, le biomasse ed il biogas.

Politiche e risultati simili sono già oggi visibili in tante altre realtà di medie dimensioni, dalla spagnola Vitoria-Gasteiz alle francesi Nantes e Bordeaux, dall'italiana Bolzano alla svedese Malmö.

L'esperienza di queste città, che il nuovo PSC ha indagato con attenzione, costruendo un sistema di riferimenti che si dovrà sviluppare e rafforzare nel tempo, dando luogo a confronti e scambi di esperienze sulla costruzione delle politiche di sostenibilità, è anche il riferimento principale per dare solidità e concretezza ai nuovi e ambiziosi *target* che il PSC assume sul fronte della sostenibilità ambientale e sociale.

I risultati conseguiti e le politiche messe in campo da città di dimensione e struttura del tutto paragonabili a quella di Parma, rappresentano infatti la credenziale più autorevole perché obiettivi ambiziosi per la riduzione di emissioni e consumi o per il riequilibrio modale della mobilità urbana possano essere credibilmente assunti e raggiunti entro l'orizzonte del nuovo piano.

Il ruolo della città nella crisi

Forti sono i segnali del cambiamento che la crisi sta portando con sé; segnali che investono alle radici il rapporto che l'economia della città ha rinsaldato con il suo territorio.

Un rapporto che ha consentito di costruire il ruolo post-industriale di Parma come capitale della *Food Valley* e come sentinella delle relazioni tra salute e alimentazione potendo fare leva sul successo della propria industria agro-alimentare e sulla continuità di questa (nell'immagine ancor prima che nelle relazioni di mercato) con le attività agricole della tradizione.

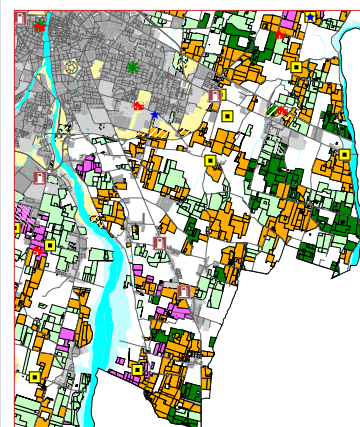
Segnali che chiedono alla Città di investire sul suo futuro facendo leva in egual misura sulla singolarità della sua vocazione (rinsaldando il legame tra prodotto e luogo, tra valore del cibo e valore del paesaggio che lo produce) e sulla adesione ai nuovi paradigmi della modernità globale: quello della sostenibilità, appunto, e quello della economia della conoscenza.

Perché il successo della città sarà innanzitutto frutto del valore del capitale umano e degli spiriti imprenditoriali che, nel difficile passaggio della crisi, la città saprà trattenere ed attrarre.

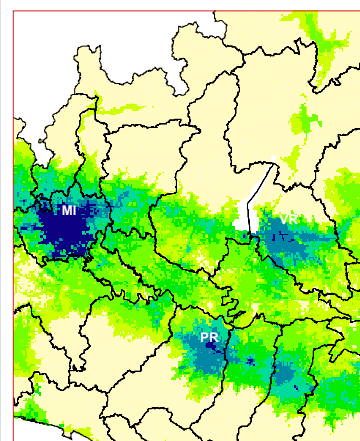
Ogni città ritrae dalla produzione culturale una parte rilevante del proprio successo e Parma garantisce da sempre alte *performance* nella produzione artistica come in quella della cultura del gusto, del cibo e dell'alimentazione.

Ora che queste continuità di filiera tra dimensione culturale e radici materiali della produzione primaria, tra alimentazione, suolo e manutenzione ambientale, sono in discussione, Parma si sta chiedendo se alle ragioni che hanno determinato una parte cospicua delle proprie caratteristiche sociali e anche della propria impronta urbana, non manchi qualcosa.

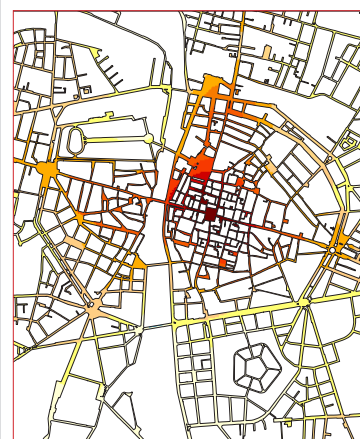
Se qualcosa deve essere fatto; se, come si è chiesto il Censis, i rapporti tra agricoltura, produzione alimentare, ricerca e comunicazione sono sempre quelli della tradizione o se invece il processo di terziarizzazione e di globalizzazione non produce nuovi riflessi sugli scambi tra le diverse componenti della filiera e sulla dimensione di quel distretto culturale che ha generato la *food valley* e deve continuare a sostenerne l'affermazione.



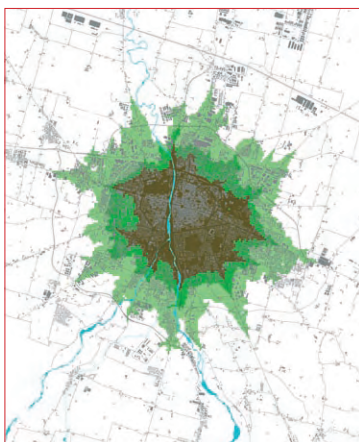
Organizzazione economica dello spazio rurale
ATLANTE TAV. 2.4.4



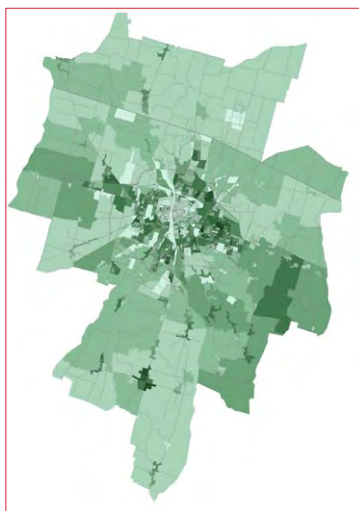
Poli della filiera agroalimentare italiana
ATLANTE TAV. 1.1.7



Valore commerciale dello spazio pubblico
ATLANTE TAV. 4.3.3



La città "senza auto"
ATLANTE TAV. 3.1.10



Edifici - riduzione delle emissioni di CO₂ al 2020
ATLANTE TAV. 5.2.3

Una città senza periferie

Il cambiamento impone nuove strategie comunitarie, che debbono generare condizioni rinnovate di fiducia nel rapporto con i cittadini e la loro vita quotidiana. Operando nei quartieri, nella fruizione dei servizi e dello spazio pubblico, nello scambio culturale di prossimità, nell'ascolto e nella progettazione partecipata; sapendo interpretare le istanze per nuovi stili di vita di una società sempre più individualizzata ma che non per questo deve diventare meno socievole, costruendo la capacità dell'intera città di partecipare al progetto di sostenibilità efficiente con i modi della valutazione e della partecipazione, come il Masterplan dei Quartieri ha dimostrato essere possibile.

Nuove strategie da interpretare con un nuovo modello di città, un modello che deve fare tesoro della grande tradizione italiana della città compatta progettando una "città senza periferie", dove tutti gli insediamenti, anche quelli delle frazioni che presidiano il territorio rurale, possano godere delle economie urbane di un vicinato accessibile e animato dalla presenza di funzioni e interessi non solo locali, di architetture plurali e dialoganti.

Una città immersa in uno spazio rurale di alto valore produttivo, nel cui significato simbolico, all'intrinseca bellezza del paesaggio si associa una fondamentale valenza comunicativa del ruolo internazionale di Parma, capitale della *Food Valley*.

Tutto questo potendo ora fare conto su una Valutazione Ambientale Strategica che assume anche la dimensione sociale ed economica della sostenibilità. Che propone criteri di vivibilità e li associa ai paradigmi più squisitamente ambientali, da declinare con più attenzione sul versante del clima e dell'ecologia urbana, per costruire un orizzonte di sostenibilità efficiente.

Sostenibilità efficiente, come capacità di fare meglio, di "fare di più con meno", di confermare obiettivi ambiziosi di posizionamento competitivo della Città, mantenendola pienamente in equilibrio nel rapporto con le risorse naturali e con l'ecosistema di cui è parte. Un modo per essere quella "Comunità sicura e sostenibile" che l'Accordo di Bristol⁴ e la Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili⁵ ci raccomandano e che questo Documento Strategico del Piano Urbanistico in formazione cerca di tradurre in obiettivi, politiche e immagini che compongano la visione di Parma 2020.

Una visione della città nella quale possano riconoscersi le vecchie virtù parmigiane e rispecchiarsi i nuovi mondi delle persone, delle competenze e delle imprese che a Parma progettano un futuro desiderabile. La visione, insomma, di una comunità sicura e sostenibile in cui si "decide volontariamente di vivere e lavorare, ora e in futuro".

¹ Legambiente: Ecosistema urbano 2009 XV rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia www.legambiente.eu

² Il raffronto è stato condotto a partire dai valori degli indicatori di Ecosistema Urbano dove Parma esprime un valore più elevato di quello della Città di Roma (città per cui è disponibile anche il valore del Green City Index) nella misura del 34,9%

³ Cfr: Siemens AG, The Economist Intelligence Unit: "European Green City Index" München 2009. L'indice propone la comparazione di 30 capitali europee nelle performance ambientali misurate da 30 indicatori di 8 categorie.

⁴ Incontro informale tra i Ministri europei della Politica Urbana; Bristol – Dicembre 2005 Creare delle comunità sostenibili in Europa

⁵ Incontro ministeriale informale tra i Ministri responsabili delle politiche territoriali; Lipsia - Maggio 2007



Ortofoto del centro urbano di
Parma

Perché occorre rimettere mano al PSC di
Parma?

Perché occorre rimettere mano al PSC di Parma?

Parma è stata tra le prime Città capoluogo dell'Emilia Romagna ad accogliere l'opportunità offerta dalla L.R. 20/2000 rimettendo mano alla propria strumentazione urbanistica per ricondurla alla nuova fisionomia tripartita del Piano Strutturale Comunale, del Piano Operativo Comunale e del Regolamento Urbanistico Edilizio. Dapprima nella forma accelerata dello "spacchettamento" che ha rielaborato il PRG del 2001; poi nel 2007 con un Piano Strutturale di nuovo impianto cui si sono rapidamente succeduti un nuovo POC e ora il nuovo RUE.

Perché allora rimettere mano ad un piano così recente e che conserva importanti riserve di capacità insediativa che alimenteranno l'attività edilizia dei prossimi anni? E perché farlo proprio in un momento di bassa congiuntura, in cui il sistema delle costruzioni sconta più di ogni altro la crisi profonda dell'economia mondiale?

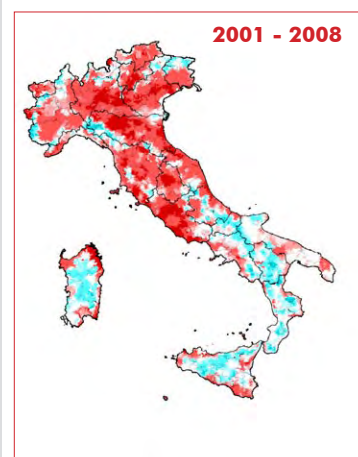
Perché è cambiato lo scenario globale: con la crisi è cambiato lo scenario di riferimento; la società (e le politiche di *welfare*) continuano ad essere sollecitate dalla intensità dei processi migratori ma dall'economia provengono meno risorse e bisogna fare di più con meno.

L'intensità dei **processi migratori** che nel corso degli ultimi sette anni hanno portato nel paese tre milioni di nuovi residenti, rispetto ad una crescita di appena duecentomila residenti nei dieci anni precedenti, ha anche ridisegnato una nuova geografia dello sviluppo urbano, una geografia che ripropone un'antica dicotomia tra le regioni del Centro Nord e quelle del Sud, divise da un asse ideale che si snoda da Latina a Termoli; una dicotomia che si sovrappone e sostituisce la dinamica centro-periferia che nel corso degli ultimi decenni del secolo scorso ha spostato popolazione da tutte le grandi città del paese alle cinture metropolitane e che ha costruito anche attorno alle città medie corone residenziali alimentate dal trasferimento della popolazione urbana.

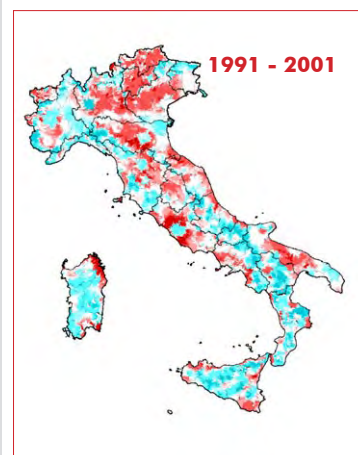
Anche a Parma le nuove dinamiche hanno segnato una ricentrazione urbana della crescita demografica segnalando la città come una delle aree di più intensa crescita, con una evidente simmetria tra l'asse della Via Emilia che unisce Parma a Modena e l'asse sub-alpino che vede tra Brescia e Verona l'epicentro della pressione migratoria.

L'**evoluzione economica** recente segnata dalla crisi finanziaria globale propone seri interrogativi sul riposizionamento possibile di sistemi locali come quelli che formano l'ossatura economica dell'area padana e come quello di Parma in particolare; sistemi che ancora in un recente passato hanno conosciuto successi importanti sia nelle aree di specializzazione settoriale consolidata – primo tra tutti quello della filiera agroalimentare - che sui nuovi fronti della innovazione tecnologica e dell'economia della conoscenza.

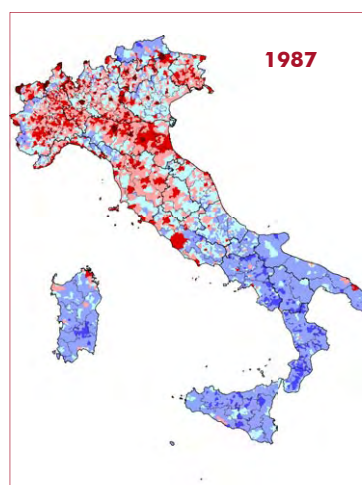
Gli scenari del cambiamento



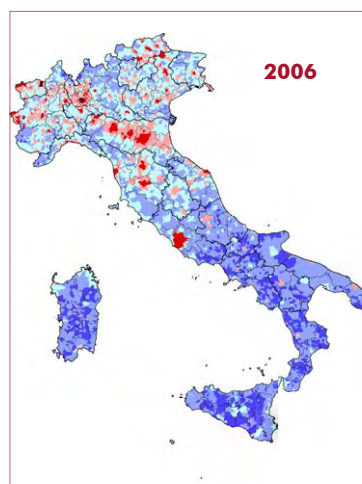
Variazione dell'accessibilità' 2001 - 2008 tempo 30'
ATLANTE TAV. 0.2.1



Variazione dell'accessibilità' 1991 - 2001 tempo 30'
ATLANTE TAV. 0.2.2



Reddito pro-capite dei comuni rispetto alla media comunitaria (EU15)
ATLANTE TAV. 0.2.3



Reddito pro-capite dei comuni rispetto alla media comunitaria (EU15)
ATLANTE TAV. 0.2.4

Parma ha registrato tra gli ultimi censimenti *performance* in linea con quelle dei capoluoghi regionali maggiori (Torino, Milano) o superiori a queste in tutte le aggregazioni di attività manifatturiere e di servizi che selezionano i settori ad alto contenuto tecnologico, a forte domanda di capitale umano ad alta formazione o a forte intensità di conoscenza.

Quelli sulle prospettive economiche sono interrogativi che la comunità e il sistema economico locale devono saper sciogliere, percorrendo con coraggio e lungimiranza un cammino di investimenti volti a recuperare produttività e competitività; un cammino non privo di rischi ma indispensabile perché il benessere conseguito dalla comunità locale (e largamente diffuso nel suo corpo sociale) possa rappresentare ancora una aspirazione credibile per il futuro, capace di mettere in moto energie e risorse, anche di diversa origine e provenienza, ma che tornano a scommettere su un orizzonte condiviso.

Per l'economia italiana (e per quella emiliana in particolare se è vero che nei primi sei anni del nuovo secolo – e dunque ancora prima della crisi – l'economia regionale è quella che ha registrato tra le regioni dell'Europa a 27 la peggiore *performance* relativa¹), ma anche per l'economia urbana di Parma il superamento della crisi si propone anche come esigenza di uscire da un lungo ciclo immobiliare e finanziario che ha immobilizzato risorse in impieghi di cui è scarsamente riconoscibile il contenuto di innovazione del tessuto sociale e il cui stesso rendimento, in un orizzonte non congiunturale, è stato modesto; superare la congiuntura finanziaria per tornare a puntare su una manifattura e su servizi competitivi.

Il declino di competitività e l'erosione delle **condizioni di benessere** che questo ha comportato è stato rilevante per il nostro paese nel corso degli ultimi vent'anni, tanto più se lo si misura comparativamente con il percorso che altre economie avanzate hanno conosciuto nello stesso periodo: Parma è tra i non molti comuni italiani che non ha visto erodere il vantaggio che la colloca a livelli di PIL pro capite e di reddito disponibile significativamente superiori a quelli della media europea (nel suo nucleo di economie avanzate dell'Unione a 15, prima dell'apertura ad Est): se ancora vent'anni fa, nelle regioni del Centro Nord del paese i comuni al di sopra della media comunitaria accoglievano tre quarti della popolazione, in tempi più recenti, immediatamente prima della crisi, questa quota si è ridotta infatti a poco più della metà della popolazione totale.

Crescita demografica e stagnazione economica rischiano di aprire per il paese fronti insospettati di squilibri nella distribuzione del reddito aprendo profili di disuguaglianza che possono mettere in grave difficoltà le stesse ragioni della coesione sociale. Rischi che si presentano anche nelle regioni e nelle aree più sviluppate e dove le politiche locali e i caratteri strutturali dell'economia hanno operato sin qui (sino forse ad un passato recente che non però è più presente) per ridurre il fronte delle disuguaglianze sociali e territoriali.

E' una sollecitazione tremenda per il sistema di **welfare locale** che, con meno risorse del passato, deve far fronte a domande più estese e più articolate, espresse da soggetti diversi e con orizzonti culturali largamente inesplorati, siano quelli delle molteplici provenienze extracomunitarie ovvero quelli degli inediti profili di un ceto medio impoverito, oltre naturalmente a quella

“tradizionale” espressa dalla quota crescente di popolazione anziana.

Una sollecitazione ad innovare e a ripensare radicalmente le politiche in atto che riguarda i settori tradizionali dell'intervento sociale e le loro politiche immateriali ma che ha conseguenze profonde anche per l'organizzazione dello spazio fisico della città. I nuovi problemi del *social housing* ne sono una testimonianza emblematica.

Uno scenario difficile nel quale confermare e rafforzare l'attrattività internazionale di Parma, la capacità che ha avuto sin qui (e che continua ad avere nella crisi) di accogliere agenzie, imprese, capitale umano, richiede di far leva innanzitutto sulla vivibilità e sulla qualità dell'ambiente urbano; per alimentare i grandi progetti di internazionalizzazione della città non basta ricercare opportunità e accreditamenti presso istituzioni e mercati sempre meno “liquidi” (per risorse disponibili) ma occorre invece far conto sulla sostenibilità come leva dello sviluppo, come occasione per generare nuove risorse in processi virtuosi nei quali i nuovi stili di vita e di governo sono occasioni proficue di investimento, privato e sociale.

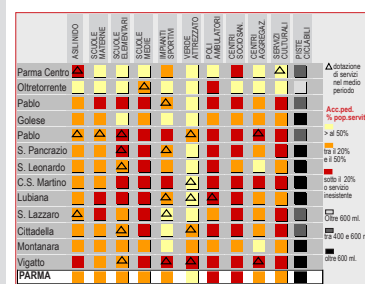
È la stagione della *green economy*, è l'occasione della *green city*. Una *green city* che deve rivisitare i suoi processi di trasformazione, quelli economici e sociali ma anche quelli fisici dell'assetto fondiario e infrastrutturale, per trovare nuove occasioni di sostenibilità efficiente.

Una stagione che per Parma può significare una maggiore responsabilità nazionale per contribuire a disegnare una *exit strategy* per uscire dalla crisi.

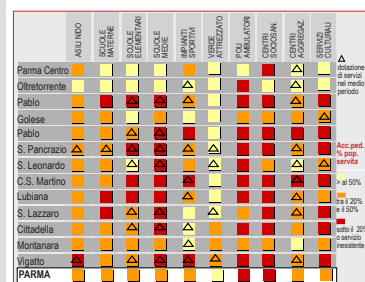
Perché è necessario innovare la forma del piano: un piano che voglia assicurare flessibilità e capacità adattativa deve avere un nuovo impianto e una nuova struttura, deve essere un piano di strategie e di politiche e non un piano di soli apparati normativi; un piano che assume ed utilizza ordinariamente le forme del bando e del concorso per dare spazio alla creatività e all'efficienza, per mettere in gioco il concorso delle proprietà fondiarie, delle imprese (*profit* e no), dei cittadini e delle professioni a realizzare politiche di successo e a generare giochi a somma positiva per la città, confermando una stagione di bandi che dovranno avere come tema la sostenibilità della densificazione e, assieme, un uso più intenso e più efficace dello spazio pubblico.

Il PSC che esce ridisegnato dalla riforma operata dalla L.R. 6 – un piano più strategico e più leggero – può essere un riferimento utile per ripensare il piano di Parma e dargli una nuova fisionomia che lo faccia diventare uno strumento più efficace ma anche più agevolmente comprensibile per i cittadini oltre che per gli operatori.

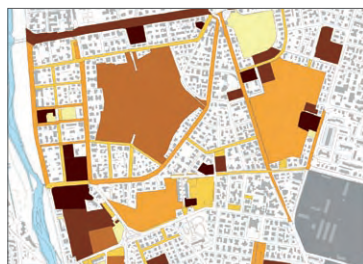
Proprio per questo il PSC dovrà anche essere più informato di quanto la legge non preveda sul ruolo dei servizi, sugli scenari commerciali e sul rinnovo urbano, e potrà farlo tanto più agevolmente avendo consolidato l'esperienza del **Masterplan dei Quartieri** che ha portato in primo piano proprio il tema dei servizi (pubblici e privati) e le logiche della riqualificazione urbana. Un piano strategico che dovrà essere capace di usare le risorse della sussidiarietà e la leva delle politiche integrate per conseguire un



Valutazione qualitativa dell'accessibilità ciclabile e pedonale ai servizi - situazione attuale e miglioramenti nel breve periodo
ATLANTE TAV. 4.1.21



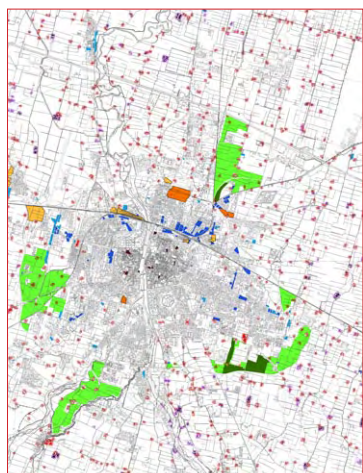
Valutazione qualitativa dell'accessibilità ciclabile e pedonale ai servizi - situazione nel breve periodo e miglioramenti nel medio periodo
ATLANTE TAV. 4.1.22



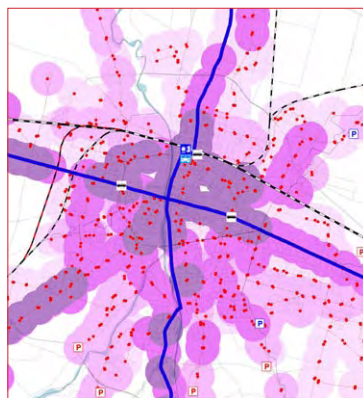
Il PIL della città pubblica del quartiere di Cittadella - situazione attuale
ATLANTE TAV.4.4.12



Il PIL della città pubblica del quartiere di Cittadella - situazione dopo la riqualificazione
ATLANTE TAV.4.4.13



Criticità normative/urbanistiche
ATLANTE TAV. 6.1.2



Il sistema del TPL e la sua riorganizzazione
ATLANTE TAV. 3.2.23

apprezzabile tasso di successo, proponendosi con un profilo di obiettivi ambizioso come quello che i tempi richiedono.

Un piano che renda innanzitutto comprensibile lo sforzo che la città sta operando e intende operare sul versante della **riqualificazione urbana** per essere più densa, integrata e attraente; per valorizzare quegli spazi pubblici su cui si è già esercitata l'attenzione e la progettualità dell'Agenzia per la Qualità Urbana; per rendere visibile l'investimento necessario sul sistema dei servizi, non estendendone nominalmente le dimensioni, ma accrescendo il suo rendimento sociale, producendo, anche con l'uso accorto delle risorse che il commercio e i servizi privati forniscono, una città pubblica "a maggior valore" economico (il PIL dei servizi) ma anche spirituale.

Luoghi comuni, capaci di favorire i processi di identificazione comunitaria ma anche capaci di parlare all'anima degli uomini. Per fare partecipare i cittadini e i quartieri alla cura della città, sia quella che si deve mantenere che quella che si trasforma.

Perché è necessario correggere il tiro su alcune strategie: alcune delle azioni messe in campo dal PSC vigente fanno fatica a trovare attuazione; talvolta potrà bastare una semplice revisione normativa, altre volte sarà necessario riconsiderare e mettere meglio a fuoco le strategie, dando anche soluzioni nuove: è il caso della disciplina volta a migliorare il quadro paesaggistico dello spazio rurale concedendo crediti edilizi per la demolizione di **fabbricati incongrui**; è il caso delle previsioni per le **frazioni** da riconsiderare entro il progetto di un paesaggio rurale alla cui qualità Parma non può rinunciare e di un modello insediativo da servire con soluzioni anche originali ma comunque sostenibili sul piano della mobilità. È il caso della trasformazione diffusa delle **aree produttive più antiche** e più interstiziali verso nuovi destini residenziali e terziari; è il caso infine dei **contenitori storici** in cerca di un destino - o almeno di una destinazione - che renda merito al loro valore.

Per tutte queste politiche c'è l'esigenza di migliorare l'efficacia degli strumenti di intervento, cosa che richiede di rivedere la disciplina in essere, ma c'è anche l'esigenza di riconsiderare le strategie che hanno presieduto a questa disciplina per sottoporle al vaglio delle nuove esigenze di sostenibilità. Sostenibilità di cui è parte la sostenibilità economica nel medio e lungo termine degli investimenti immaginati per l'infrastrutturazione tecnologica ed ambientale della città per i consistenti flussi di ammortamento di oneri finanziari e di costi di manutenzione e di esercizio che ogni investimento richiede. Una valutazione che deve essere responsabile e lungimirante capace di apprezzare puntualmente la dimensione dei benefici (e dell'utenza) per non trasferire alle generazioni future debiti e oneri che corrono il rischio di impoverirle.

È il tema dei **trasporti pubblici**, da riconsiderare e rigenerare "dopo il metrò" pensando a soluzioni più leggere ma comunque efficaci nel servire una domanda che crescerà per consentire di raggiungere quegli obiettivi di sostenibilità che la città pone in primo piano; soluzioni che valorizzino i due assi nord-sud ed est-ovest che colgono le principali fuochi urbani esistenti (e in progetto?) e si attestano su terminali organizzati come parcheggi

scambiatori ben equipaggiati di servizi; soluzioni che mettano al centro il tema della accessibilità qualificata – anche nella immagine – ad una città storica che si conferma come la sede più importante delle eccellenze parmigiane.

È il tema dei **parchi urbani** per cui assicurare non solo per via perequativa la provvista delle aree, ma anche il progetto (finanziario) della loro manutenzione, ri-progettandone il ruolo e le funzioni e aprendo proprio qui la sperimentazione sul fronte delle energie rinnovabili (Parchi del sole?) che segnerà anche altrove il nostro prossimo futuro.

Poi c'è anche l'esigenza di confermare la **strategia perequativa** che il recente PSC ha coraggiosamente (e efficacemente) messo in campo, per metterla a registro sulla base di quanto si è saputo apprendere dalla sua attuazione, e per portarla da una fase di sperimentazione ad una stagione di piena maturità, nella pratica amministrativa e nella concertazione con gli operatori, capace di attraversare, senza scosse e senza ripiegamenti, le diverse congiunture del ciclo edilizio.

Perché occorre mettere in campo nuove strategie: con il Masterplan dei quartieri Parma ha elaborato e cominciato ad attuare una strategia di “decentramento sostenibile” dei servizi, quelli scolastici in primo luogo.

Una strategia che ha come obiettivo quello di conseguire un maggiore **“autocontenimento” dei quartieri** per contribuire così a ridurre una domanda di mobilità automobilistica non necessaria e a migliorare di conseguenza le condizioni ambientali della città.

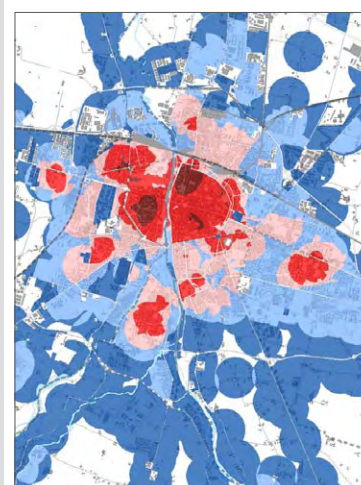
Una strategia che richiede ora al PSC - e al suo Piano (Strategico) dei Servizi di operare più sistematicamente nuovi bilanci che, a partire dalla comprensione delle criticità presenti nell'offerta, sappiano elaborare risposte convincenti alle sollecitazioni che il sistema di *welfare* locale riceve dalle tendenze (e dalle previsioni) di crescita demografica (e in particolare della più intensa crescita prevista per la componente in età scolare della popolazione); risposte che sappiano concorrere così al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità e di vivibilità che il Piano propone e assume.

Parma può far conto su un tessuto di relazioni civiche di grande spessore e su un potenziale di offerta espresso dai servizi di vicinato, pubblici e privati, di grande intensità che il Masterplan ha misurato con l'indicatore del “potenziale di comunità” per ciascuno dei quartieri e delle frazioni evidenziando i valori particolarmente elevati che caratterizzano le aree urbane più dense: anche quelle che in altri e diversi momenti hanno ospitato formazioni sociali più povere come l'Oltretorrente o anche il più recente quartiere popolare di Montanara, entrambi oggi reinterprete da un nuovo popolamento più diversificato ed eterogeneo che ne ha colto il potenziale, espresso in primo luogo dalla articolazione e dalla intensità d'uso di quegli spazi pubblici che sono il cuore di ogni prospettiva di rivalorizzazione (anche sotto il profilo dei valori immobiliari privati) della città consolidata.

Le nuove condizioni della domanda sociale e le più difficili condizioni di operatività del settore pubblico locale spingono nella direzione di innovazioni radicali nel sistema del *welfare* locale di cui è emblematica



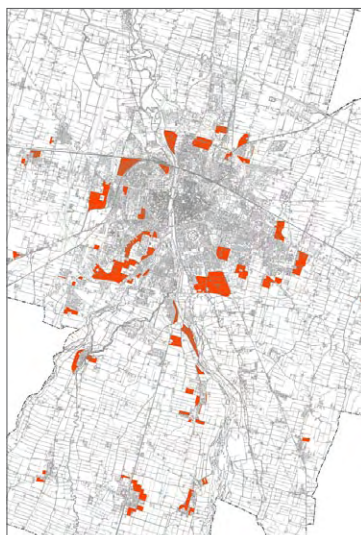
La manovra perequativa
ATLANTE TAV. 6.1.3



Il potenziale di comunità
ATLANTE TAV.4.2.2

Quartiere	indice pot. com.
1. Parma Centro	3,57
2. Oltretorrente	3,94
3. Molinetto	1,48
4. Pablo	2,67
5. Golese	0,90
6. San Pancrazio	1,35
7. San Leonardo	1,70
8. Cortile San Martino	0,54
9. Lubiana	1,63
10. San Lazzaro	1,27
11. Cittadella	1,42
12. Montanara	2,39
13. Vigatto	0,79
Comune	1,45

Valore medio del potenziale di comunità nei 13 quartieri di Parma



Aree di trasformazione inserite nel Programma
"Parma Social House"
ATLANTE TAV. 6.1.9

espressione il tema del *social housing*. Tema che proprio a Parma ha trovato nel progetto Parma Social Housing (PSH), emerso nell'occasione del secondo bando del POC un esito particolarmente importante e qualificato: per l'estensione dell'intervento previsto, per l'articolazione delle tipologie di intervento considerate, per l'ampiezza del fronte degli attori economici e sociali coinvolti.

Un progetto che ha interpretato in modo innovativo le risorse fondiarie generate dalla manovra perequativa del PSC e che potrà tradurre in offerta effettiva una nuova politica abitativa rivolta ai soggetti emergenti del bisogno sociale, a quella fascia di "penultimi e terzultimi" esclusi dal sostegno – peraltro sempre più ingessato – dell'ERP tradizionale, tanto quanto lontani dalla possibilità di accedere all'offerta "di mercato".

Una domanda sociale che ha nell'affitto il suo riferimento fondamentale anche perché – si pensi alla crescente presenza di situazioni familiari colpite dalla crisi dell'istituto matrimoniale – deve fare progetti non per la vita intera ma per una sua stagione particolarmente critica.

Parma *Social Housing* ha ottenuto accreditamenti e riconoscimenti importanti, primo tra tutti quello del nuovo fondo immobiliare della Cassa Depositi e prestiti specificamente destinato a questo obiettivo. Per il nuovo PSC la strategia del *social housing* si ripropone con l'esigenza di verificare estesamente la possibilità di intervenire nelle nuove aree di trasformazione e di densificazione con azioni rivolte a estendere il campo di applicazione della politica, anche con una riconsiderazione normativa che superi la tradizionale riserva a favore dell'edilizia convenzionata per l'accesso alla proprietà – un modello ormai spiazzato nel suo significato dall'evoluzione della domanda – per negoziare quote più rilevanti a favore dell'Edilizia Residenziale Sociale, liberando caso mai quote corrispondenti dal vincolo della convenzionata verso il mercato libero.

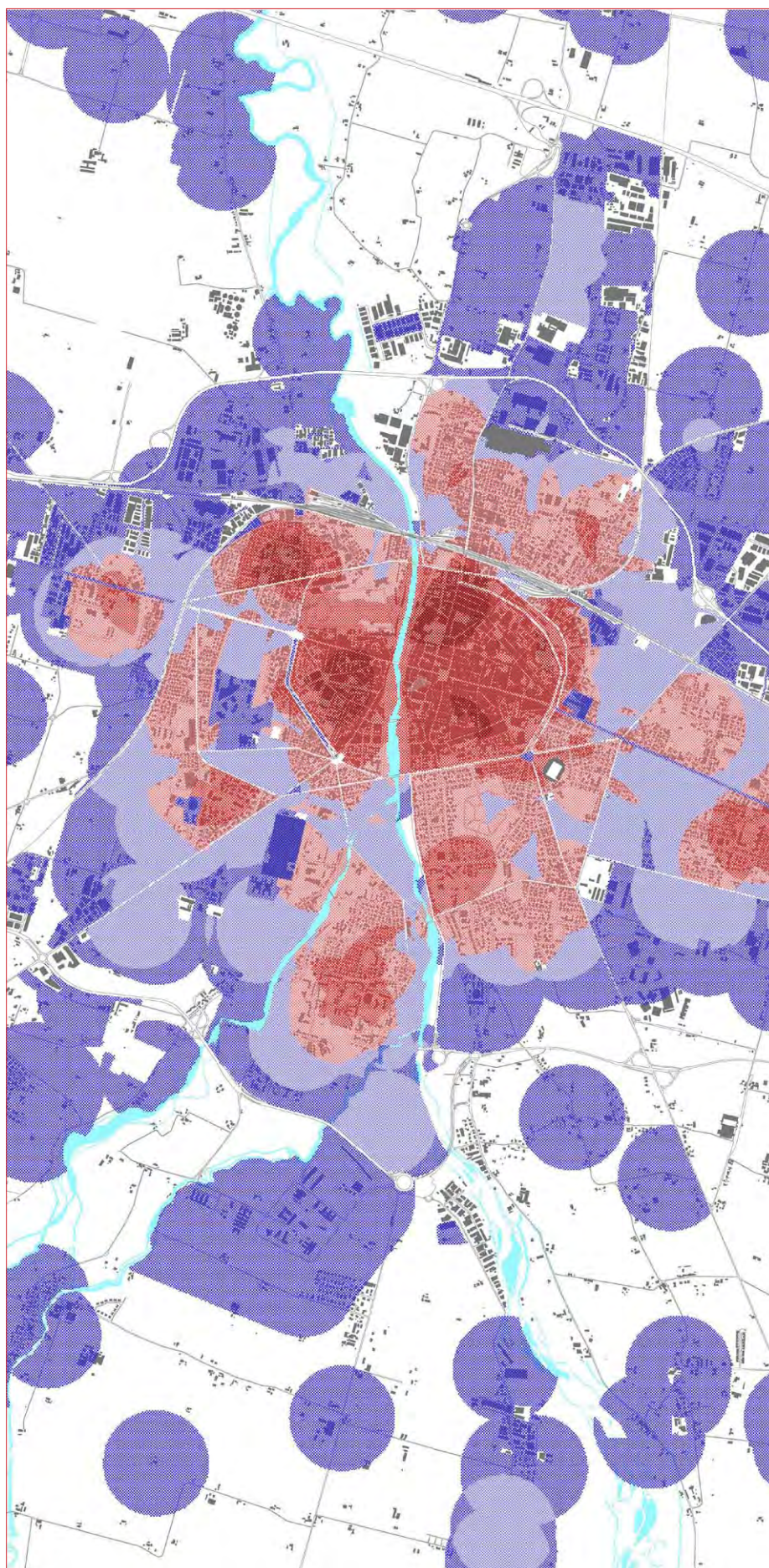
Ancora nuove strategie si impongono per lo **spazio rurale** dove il tema non è solo quello di concorrere nei modi più appropriati ad una azione di riqualificazione paesistica ma è in gioco la possibilità stessa di mantenere una economia agricola (qualificata, sostenuta, differenziata nella sua offerta di beni e servizi) e un tessuto di imprese che si rafforzano non solo perché divengono più ampie dimensionalmente ma anche perché sono sempre più diversificate e individualizzate sotto il profilo della caratterizzazione imprenditoriale, della individuazione di un proprio *target* e di un proprio specifico paniere di offerta di beni e servizi.

Un mondo rurale che non può limitarsi ad essere lo sfondo delle politiche urbane della capitale della *Food Valley* ma che deve trovare nell'organizzazione della città ragioni di integrazione economica e funzionale: orientando la domanda di fruizione turistica e ambientale che la città esprime e sa attrarre ad attraversare i capisaldi dell'offerta rurale di beni e servizi: i caseifici, in primo luogo, poi tutte le esperienze più innovative e qualificate.

Il ridisegno con questo orientamento della rete ciclabile per integrare le provenienze urbane con la rete rurale (tanto nella sua proiezione fisica che in quella immateriale) può essere il punto di partenza di una nuova considerazione urbanistica delle esigenze del mondo rurale e di una nuova attenzione all'urbanistica del mondo rurale.



Sistema della mobilità ciclabile
ATLANTE TAV. 6.1.8



**Il Potenziale di Comunità
analizzato dal
Masterplan dei Quartieri**

Criticità ed opportunità emergenti per una strategia di Green City

Criticità ed opportunità emergenti per una strategia di Green City

Parma ha mostrato in questi anni buone *performance* economiche, sociali ed ambientali che sono l'espressione di uno "stato di salute" dell'organismo urbano che, se pure mostra alcune criticità di diversa estensione e natura, ha tuttavia nel suo "DNA" – che è quello di una città compatta e "a misura d'uomo" - tutte le condizioni perché una strategia orientata a mettere al primo posto della propria agenda l'aspirazione alla sostenibilità ambientale e sociale abbia successo.

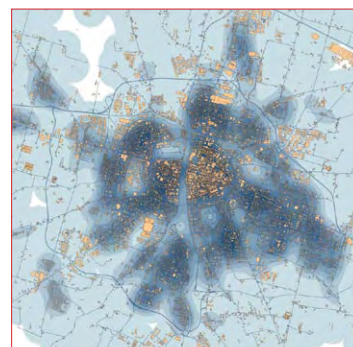
Le criticità ambientali

Sotto il profilo delle criticità ambientali le due maggiori criticità riguardano il clima acustico e l'inquinamento elettromagnetico.

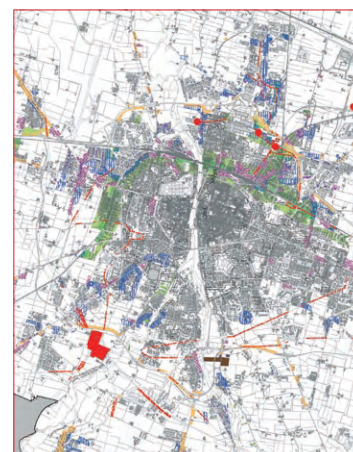
L'esposizione più significativa della popolazione a livelli di rumore pericolosi è riconducibile alle tratte ferroviarie della Parma-La Spezia e della Bologna-Milano, oltre che dell'interconnessione TAV, che interessano alcune zone residenziali. Sebbene la problematica sia destinata ad essere ridimensionata lungo la Pontremolese, con il progetto di riqualificazione della linea che ne prevede l'interramento, tuttavia permarranno condizioni di attenzione in riferimento alla linea Bologna-Milano e all'interconnessione TAV, in particolare in riferimento alla zona di Via Toscana, Via Benedetta, Via Cocconi, Via Palermo, oltre all'abitato di San Pancrazio.

Il rischio derivante dall'esposizione a campi elettromagnetici riguarda sia le alte che le basse frequenze, in particolare sia la presenza delle antenne radio TV (zona residenziale di Viale Bottego, Via Mazzini e Via Verdi), sia la presenza di cabine di trasformazione e di elettrodotti. Questo aspetto, sebbene almeno in parte mitigato da interventi recenti, è di grande rilievo ai margini dell'edificato di Parma, oltre che nella porzione meridionale del centro abitato, dove sono presenti numerosi elettrodotti Alta Tensione, che interessano aree edificate o aree di trasformazione, in particolare nella porzione sud-orientale del centro abitato (zona San Lazzaro, zona Via Spezia e zona campus universitario).

In termini di pressione sul sistema naturale e ambientale da parte delle attività antropiche, l'attenzione principale è sicuramente riferita agli effetti sul sistema delle acque, in particolare per la rilevante vulnerabilità degli acquiferi ad eventuali fenomeni di inquinamento nella parte meridionale del territorio comunale (esiste infatti un'ampia area di ricarica degli acquiferi a monte della rete acquedottistica comunale), per l'elevata vulnerabilità dei numerosi punti di captazione del centro abitato di Parma, per la presenza di un'importante zona di riserva delle acque sotterranee nella parte occidentale del Comune nei pressi del F. Taro in presenza di attività produttive pericolose e infine per le problematiche di officiosità idraulica del reticolo superficiale primario e secondario. Le zone di particolare criticità interessano l'area del campo pozzi di San Lazzaro, le aree di Corcagnano, Alberi, Vicofertile, Botteghino-Pilastrello, San Pancrazio, oltre agli insediamenti esistenti lungo la SP n.10 e lungo il T. Parma immediatamente a sud della città.



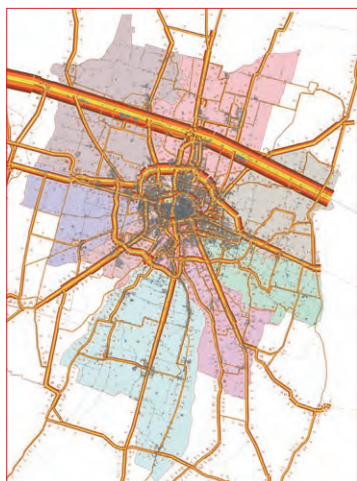
Densità insediativa nello spazio costruito
misurata con il modello della Kernel Density
Estimation



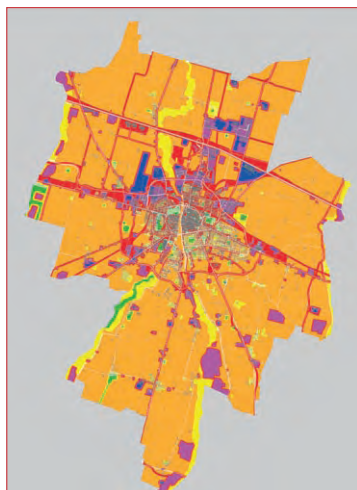
Fattori di pressione sul sistema antropico
ATLANTE TAV. 5.1.2



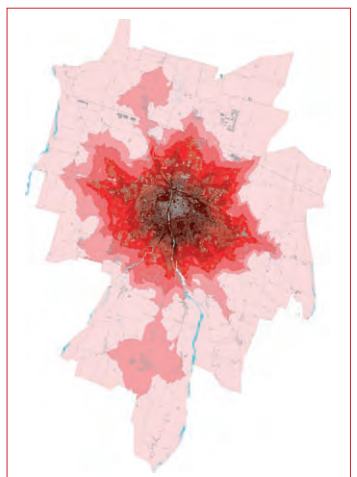
Fattori di pressione sul sistema ambientale
ATLANTE TAV. 5.1.1



Inquinamento atmosferico
ATLANTE TAV. 3.2.12



Inquinamento acustico
ATLANTE TAV. 3.2.13



Accessibilità popolazione residente su rete
ciclabile 2009 - 30'
ATLANTE TAV. 3.1.1

Le criticità nella organizzazione della mobilità

La stessa organizzazione della mobilità urbana, che per più di una ragione rappresenta forse il maggior motivo di preoccupazione sulle condizioni ambientali delle nostre città e per le sue conseguenze sulla salute umana, mostra una modesta presenza di fattori locali che sottopongano particolari settori urbani a condizioni di pressione particolarmente elevati. E' questa la condizione che si determina, in particolare, in alcune aree sensibili (scuole, strutture sanitarie e zone residenziali ubicate in adiacenza alle infrastrutture stradali maggiormente trafficate) a seguito dell'inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare che determina potenziali superamenti dei limiti di immissioni consentiti.

Per quanto riguarda gli elementi di criticità direttamente legati al sistema della mobilità si riscontra la presenza di congestione, in alcune tratte, delle principali radiali di penetrazione urbana (in particolare la SS9 Via Emilia est, la SS62 della Cisa e la SR343 di Colorno). Tali criticità che si verificano per lo più in ambito extraurbano, si smorzano, o comunque risultano meno marcate, all'interno del perimetro del sistema delle tangenziali.

Elementi di criticità emergono, infine, sul sistema della mobilità dolce, sia rispetto all'assenza di un percorso sicuro tra alcune frazioni (Carignano, Pilastrello, Vigheffio) ed il Capoluogo, sia, in ambito urbano, per la mancata connessione alla rete ciclopedonale di alcuni istituti scolastici, parchi urbani ed impianti sportivi. Una parte di queste criticità, comunque, verrà risolta una volta giunti alla completa attuazione del piano della mobilità ciclabile (Bicipan).

Resta naturalmente il peso delle condizioni generali di inquinamento determinate dal regime di circolazione ancora sbilanciato a favore della motorizzazione privata (la quale computa il 64% degli spostamenti pendolari) che a Parma, come nelle altre realtà urbane della pianura padana (le cui condizioni peraltro si influenzano reciprocamente), determina preoccupazioni e problemi sul fronte della qualità dell'aria, in particolare per la presenza delle polveri sottili.

Il potenziale di accessibilità

Il dato più rilevante sotto il profilo della organizzazione della mobilità è però quello che deriva dalla ricostruzione del potenziale di accessibilità che la città mostra in relazione alle diverse modalità di trasporto e in particolare a quelle più orientate alla sostenibilità.

Se si considera l'attuale impianto della rete ciclabile e di quella del trasporto pubblico, entrambe peraltro destinate a conoscere significative azioni di estensione e potenziamento (per la rete ciclabile che dovrebbe passare dagli attuali 111 Km sino a 255 Km di rete) ovvero di innovazione e riorganizzazione (per la rete del TPL), le condizioni di accessibilità dell'area urbana paiono davvero invidiabili.

Entro l'arco di mezzora la rete ciclabile dedicata (e l'uso promiscuo della viabilità esistente, con maggiore difficoltà e limitazioni) consente ad oltre centomila parmigiani una accessibilità alla gran parte del tessuto urbano

della città compatta e dei quartieri residenziali della corona urbana, con un nucleo più ristretto di ancor maggiore accessibilità (oltre sessantamila residenti in 20 primi) nelle aree del Centro Storico e della sua corona a sud della ferrovia. In questa "città della bicicletta" vive oltre il 37% dei residenti nel Comune.

Questa alta accessibilità sostenibile è ulteriormente dilatata dal servizio del TPL che estende l'area con oltre 100.000 abitanti accessibili in mezz'ora all'intera cerchia degli insediamenti compresi entro l'anello delle tangenziali urbane, con qualche estensione anche oltre l'anello nell'area nord della città.

In questa "città senza automobile" nella quale l'offerta di modalità di trasporto alternative può consentire "senza sforzo" un radicale riequilibrio dello *split* modale del trasporto vivono oggi oltre 142.000 abitanti, ben il 77% della popolazione comunale.

L'elevato livello di mixité presente nei quartieri

Ma è forse il fronte della organizzazione socio-spaziale della città quello che mostra con evidenza le forti potenzialità che l'organismo urbano esprime per potersi muovere nella direzione della *green city*.

I processi di trasformazione della compagine demografica e sociale in corso, che assumono in particolare i tratti della crescente quota di popolazione straniera (al 2009 i residenti stranieri rappresentano il 12,9% del totale) e quello del generale processo di invecchiamento della popolazione (con una quota di popolazione ultra sessantacinquenne che rappresenta oggi il 22,3% della popolazione totale), non sembrano infatti presentarsi con una configurazione spaziale che ne concentri la presenza in modo particolarmente rilevante in parti circoscritte dell'organismo urbano sino a caratterizzarle come luoghi segnati da processi di segregazione o di declino.

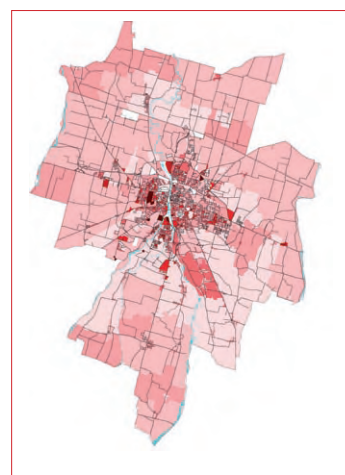
La distribuzione della presenza di stranieri trova i suoi epicentri nelle aree urbane che hanno il maggior contenuto "di informazione" e quindi sono più immediatamente candidate ad ospitare flussi in ingresso: il Centro storico, nelle sue due componenti di Oltretorrente e Parma Centro, quest'ultima in particolare nelle aree più prossime alla stazione e alle aree ferroviarie, un nodo questo che si ripropone come catalizzatore della presenza straniera anche per i tessuti posti immediatamente a nord della linea ferroviaria nel quartiere di San Leonardo. Per Oltretorrente, invece, un fenomeno di "debordamento" investe i tessuti urbani più consolidati (e con problemi non trascurabili di obsolescenza) di Pablo.

La dinamica più recente dell'immigrazione segnala però una diffusione progressiva della presenza di stranieri nell'intero corpo della città, anche nei quartieri residenziali della corona meridionale dove peraltro la presenza diventa più accentuata per le fasce di popolazione più giovane con percentuali di bambini stranieri in età scolare e prescolare che incidono sino a 3 volte più della media sulla popolazione delle corrispondenti fasce di età.

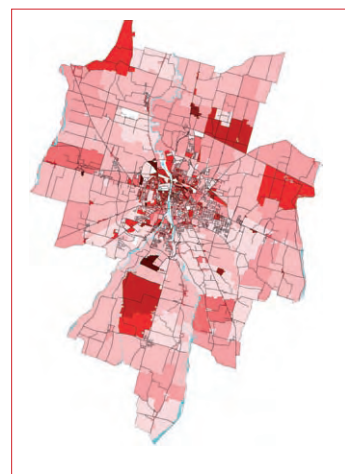
Per quanto attiene invece la popolazione anziana il dato più eclatante ed



Accessibilità popolazione residente su rete TPL al 2009 - 30'
ATLANTE TAV. 3.1.2



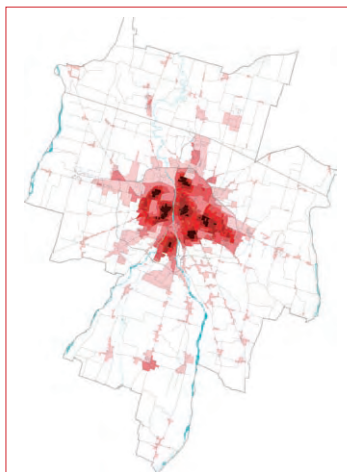
Anziani di 75 anni e oltre su popolazione residente al 2009
ATLANTE TAV. 2.1.9



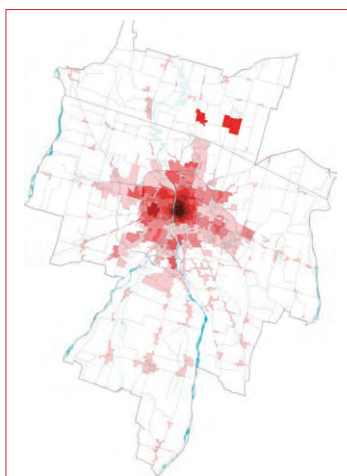
Percentuale popolazione straniera su totale residenti al 2009
ATLANTE TAV. 2.1.4



Criticità della popolazione residente al 2009
ATLANTE TAV. 2.1.10



Mixité funzionale - potenziale demografico
(residenti)
ATLANTE TAV. 2.2.15



Mixité funzionale - potenziale produttivo
(addetti alle unità locali)
ATLANTE TAV. 2.2.17

imprevisto è che questa non si concentra nei due nuclei della città storica (che anzi presentano una popolazione più giovane della media urbana) quanto piuttosto nei quartieri residenziali della prima corona a Sud Ovest della città: da Pablo a Molinetto, da Montanara a Cittadella e a Lubiana.

L'effetto di queste dinamiche insediative è quello di generare un tessuto sociale mediamente caratterizzato da buoni livelli di *mixité* sociale, confermando il potenziale della città compatta di medie dimensioni a sostenere con successo le sollecitazioni del cambiamento globale in corso.

I buoni livelli di mixité funzionale

Il potenziale determinato dalle buone condizioni di accessibilità si traduce anche in un diffuso effetto urbano. Se si misurano le condizioni del vicinato compatto, che associa a ciascuna sezione di censimento i valori presenti entro un raggio di accessibilità pedonale di 400 metri, è agevole individuare le attuali centralità residenziali presenti in città, veri e propri fuochi dell'organizzazione urbana di Parma nei quali la dimensione del vicinato supera i 5.000 abitanti "immediatamente" accessibili.

Assai rilevante è il fatto che queste centralità residenziali corrispondano anche agli addensamenti commerciali degli esercizi di vicinato che disegnano quei "centri commerciali naturali" al cui rafforzamento sono destinate le politiche dell'Amministrazione.

Si tratta di centralità che in larga misura si sovrappongono alla trama dei Quartieri e ne individuano i luoghi di maggiore animazione, da valorizzare e rafforzare in una strategia di "città senza periferie" che dovrà promuovere, con gli opportuni interventi di densificazione, il prodursi di analoghe condizioni anche per altri ambiti di quartiere oggi ancora insufficientemente strutturati.

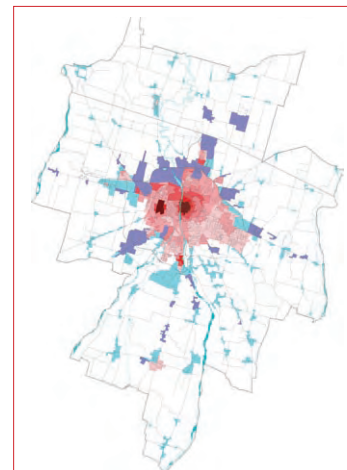
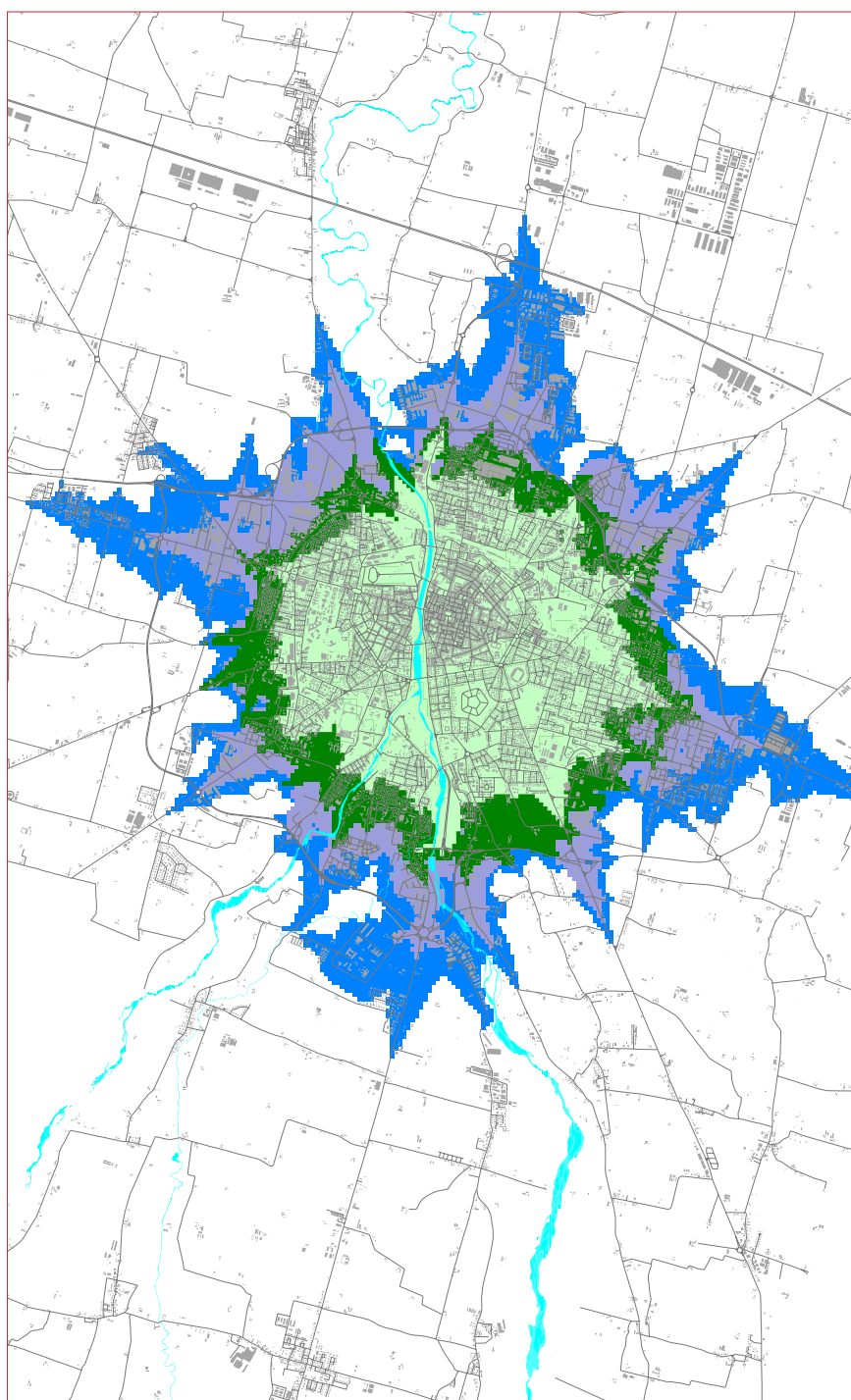
Le sette centralità individuate riguardano: Parma centro, Oltretorrente, Pablo, San Leonardo, Montanara, Cittadella e Lubiana (con qualche sovrapposizione con S.Lazzaro). Centralità che rappresentano il riferimento prioritario anche per la riprogettazione delle linee forti della mobilità sostenibile che devono interpretare la aspirazione *green* della città.

A queste polarità residenziali si "contrappongono" le polarità produttive, cioè i luoghi ove una analoga condizione di centralità può essere misurata con riferimento ai dati sull'occupazione industriale e terziaria. Ad un primo livello i due poli occupazionali della città sono riconoscibili nel cuore di Parma Centro e nell'area SPIP, mentre ad un secondo livello, con concentrazioni di minore intensità, si caratterizzano come polarità occupazionali urbane il Quartiere di Oltretorrente, il Policlinico e le aree a ridosso della stazione e della fascia ferroviaria.

Il rapporto tra le condizioni di accessibilità residenziali e quelle produttive di ciascuna sezione di censimento misurate alla scala "di vicinato" da conto efficacemente delle buone condizioni di *mixité* presenti nel tessuto urbano. Una realtà che segnala ambiti periferici di estensione relativamente contenuta con una caratterizzazione più marcatamente

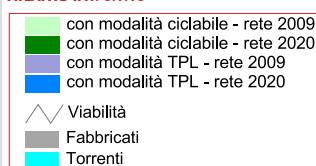
produttiva nell'arco nord della città e invece prettamente residenziale nel quadrante sud.

E con una estesa città compatta a media e alta densità in cui risaltano le polarità funzionali del Centro Storico e del Policlinico immerse in un esteso tessuto di città compatta generalmente in buone condizioni di *mixité*, con 20-50 posti di lavoro accessibili nel vicinato per 100 residenti accessibili; solo localmente i quartieri (più recenti) della corona meridionale (Cittadella, Lubiana) mostrano valori di *mixité* troppo contenuti per assicurare una buona funzionalità dell'organismo urbano in tutti i momenti della sua vita e suggeriscono la necessità di intervenire con processi di *infilling* e di diversificazione focalizzata.



Mixité funzionale - addetti per 100 residenti
ATLANTE TAV. 2.2.18

Condizioni di accessibilità "sostenibile"
al 2020 (100.000 residenti accessibili a 30')
ATLANTE TAV. 3.1.16



Una città integrata e bilanciata:
il DNA di una città compatta

Una città integrata e bilanciata: il DNA di una città compatta

Parma presenta nel suo DNA i caratteri della città compatta che può sostenere con successo le nuove sfide della sostenibilità. Tra i suoi caratteri si possono riconoscere infatti quelli della: *densità*, *ciclabilità*, *accessibilità al trasporto pubblico*, *mixité funzionale*, *mixité sociale*, *centralità*, *connettività ecologica*, *sostenibilità*.

Una città densa di vicinati

I nuclei di vicinato ad alta centralità disegnano per Parma un sistema di polarità di quartiere articolato e integrato (i sette colli) che registra la diffusione di condizioni insediative favorevoli alla vita urbana in tutta l'area compresa entro l'anello delle tangenziali. La dinamica recente della accessibilità dei quartieri segna per di più un rafforzamento del Centro Storico (di qua e di là dal Parma) e un rafforzamento o una tenuta degli altri.

Una città per la bicicletta

L'elevata accessibilità ciclabile di tutti i quartieri della corona è un tratto caratteristico della struttura urbana parmigiana e la ridotta estensione degli spazi che gli spostamenti devono affrontare nelle relazioni casa lavoro e casa servizi è la condizione per promuovere un marcato rafforzamento della componente ciclabile della mobilità urbana; rafforzamento che il raddoppio della rete ciclabile previsto al 2020 consentirà di servire in condizioni di sicurezza.

Una città dove il trasporto pubblico e' per tutti

Il trasporto pubblico locale che vanta a Parma buone tradizioni di efficacia e di qualità disegna, assieme alla rete ciclabile, i confini di una possibile "città senza auto", che ospita 150 mila persone, poco meno dell'80% della popolazione cittadina; la riorganizzazione dell'offerta del TPL e una maggiore coerenza delle previsioni insediative con i punti "caldi" della accessibilità pubblica potranno rafforzare l'uso del TPL e il suo accreditamento nei confronti di tutti gli strati della popolazione come strumento efficace per gli spostamenti urbani.

Una città dove vivono molte città

La buona *mixité* funzionale esistente oggi a Parma può essere conservata e rafforzata in una città che vuole consolidare i propri profili di eccellenza, in una città che integra e sovrappone le sue diverse vocazioni (le tante città: della musica e della carta, della visione e del gusto, dello sport e dell'energia...), in una città che ripensa i luoghi della specializzazione funzionale, li umanizza per integrarli nel tessuto urbano, dal campus alla stazione.

Una città capace di ospitare

L'assenza di gravi criticità sociali consente di lavorare a una città capace di attrarre e trattenere talenti, di dare opportunità a soggetti di diversa collocazione sociale e provenienza territoriale tenendo vivo il senso di appartenenza della comunità e i valori dell'ospitalità: una città civile e ospitale che si pone il tema della integrazione temporanea e permanente, che si apre a nuove culture e si premunisce verso i rischi di declino demografico e di perdita di spirito imprenditoriale.

Una città per tutte le stagioni dell'esistenza

Parma si sta avviando a ritornare una città di giovani: per le nuove tendenze demografiche, per la sua capacità attrattiva, per la sua vivibilità, per le opportunità che è in grado di offrire. La popolazione anziana resta però una componente determinante della compagine sociale e i suoi bisogni e la sua percezione del livello di sicurezza della vita quotidiana segnano il clima urbano; ciò propone l'esigenza di offrire soluzioni di vita articolate, dagli ascensori ai servizi domiciliari, fino a soluzioni assistenziali graduate nella intensità del loro livello di assistenza nei luoghi in cui la popolazione anziana vive, che non sono (più) il centro storico.

Una città sicura

La vita quotidiana è sottoposta a stress evidenti per le dinamiche e le incertezze del mutamento. A questi stress la città può rispondere percorrendo due strade: quella di rialzare le mura, creando le *gated community* della letteratura americana, quella di trasmettere messaggi rassicuranti, puntare sulla comunità, investire in sussidiarietà, creare spazi vivibili.

Parma, già con l'esperienza del Masterplan dei Quartieri ha deciso di percorrere questa seconda strada, realizzando politiche di pianificazione e di disegno urbano che puntano sulla accessibilità, la vitalità, la densità e il mix sociale del tessuto urbano, sulla visibilità, attrattività e animazione dei luoghi da accompagnare con azioni efficaci di manutenzione, comunicazione, sorveglianza.

Una città senza periferie

Una città compatta può essere dunque una città senza periferie; ne è un esempio evidente l'evoluzione di quartieri come Oltretorrente o Montanara che in momenti (e in modi) diversi si sono formati come insediamenti del margine urbano ma hanno saputo trovare nella propria organizzazione spaziale condizioni per ricreare un elevato potenziale di relazioni e di dotazioni; condizioni che ne fanno oggi parti tra le più qualificate e desiderabili della città e che rappresentano un modello per intervenire sui quartieri ancora meno strutturati, per costruire qui nuove centralità.

Una città aperta all'Europa

La nuova stazione, nodo della rete europea dell'Alta Velocità e della rete regionale del sistema Ferroviario Metropolitano, è l'approdo principale delle relazioni di vasta scala che la città intrattiene, fulcro di un sistema di luoghi internazionali di cui la città è ricca, dalla sede EFSA alla nuova

Scuola Europea, dalla sede Barilla al Campus Universitario, sino al Centro Storico, contenitore di sedi museali, teatri e beni culturali, di parchi storici che ospitano funzioni di eccellenza, di istituzioni finanziarie e culturali di prestigio.

Una città legata alla sua campagna

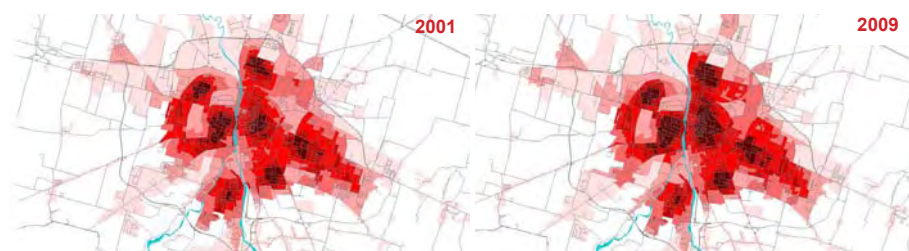
Una città compatta ha bisogno di spazi aperti. Parma li può trovare nella campagna verde (dell'erba medica) che le sue aziende mantengono con produzioni di qualità, produzioni che segnano ancora l'impronta secondaria e terziaria di Parma capitale mondiale della Food Valley. L'integrazione tra città e campagna avviene attraverso la proposta dei parchi del sole, delle reti ciclabili portate ai luoghi della produzione casearia, delle aziende agricole che realizzano appieno la multifunzionalità, dei luoghi del gusto e della cultura alimentare, dei nuclei rurali capaci di offrire i servizi di base al territorio agricolo, della rete naturale dei fiumi che attraversano la città, la delimitano e la connettono al meglio alla rete ecologica del Paese.

La green city, non un lusso, ma una necessità

Una città che rinnova il proprio patrimonio abitativo, che riqualifica ed estende le dotazioni ambientali, che assume comportamenti più sostenibili nell'abitare come nella mobilità, nei consumi come nella produzione, può lavorare con successo a trovare risorse competitive che le consentiranno di uscire meglio dalla crisi, risorse che nessuno le può più assicurare dall'esterno; una città che si rivolge ai giovani talenti, fa leva sugli spiriti imprenditoriali distribuiti tra i diversi soggetti e le diverse culture, rafforza le occasioni di identità solidale nel progetto urbano, produce così le condizioni di una sostenibilità efficiente.

Una città disponibile ed accorta

Una città disponibile ed accorta lavora sulle ragioni della propria integrazione ed equilibrio scegliendo i tempi e i modi delle proprie strategie di sostenibilità ed impegnando la propria urbanistica (ma non solo) nell'avvicinarle. Gli indicatori di sostenibilità, da monitorare, si fondano sulla capacità di accertamento che l'Amministrazione pubblica ha (o che deve conseguire) e sull'analisi delle politiche urbane di città leader nella scena mondiale. Un percorso di apprendimento che si deve fondare sul confronto esplicito con le buone pratiche; esplicito al punto da chiedere a queste città di essere *partner* della sfida che Parma intraprende e garanti "certificate" degli obiettivi di sostenibilità. Parma vuole diventare un esempio di "*urban best practice*" per l'Italia e oltre.



Una città integrata e bilanciata: le strategie della sostenibilità

Una città integrata e bilanciata: le strategie della sostenibilità

Parma si pone il tema della sostenibilità e contemporaneamente riafferma l'esigenza della propria autenticità. E' proprio dalla autenticità di una traduzione urbana sperimentata, la città deve trarre le ragioni e gli strumenti del suo - originale - profilo di sostenibilità. L'impegno del nuovo PSC in questa ricerca di sostenibilità autentica giustifica l'enfasi ottimistica dei predicati che reggono i suoi obiettivi.

Aumentare il valore della città pubblica (in una città senza periferie)

La grande vivibilità urbana di Parma, fattore primario della sua attrattività e della sua capacità di accoglienza, è in larga misura il prodotto della ricchezza, della qualità e dell'articolazione dei suoi spazi pubblici, capaci già oggi, soprattutto nelle aree più consolidate della città, di ospitare una intensa vita di relazione e di esprimere valori identitari per la comunità urbana. Il progetto del nuovo PSC per la città pubblica non è quello di estendere nominalmente la quantità di spazi pubblici ma invece quello di migliorarne il rendimento sociale, accogliendo la domanda delle diverse funzioni governate dalla mano pubblica (dalle scuole al verde sportivo) o gestite dalle imprese (commercio, artigianato di servizio) e aumentandone l'intensità d'uso e la pluralità di significati e di funzioni che lo spazio pubblico offre alla vita quotidiana in tutte le stagioni dell'esistenza.

Gli spazi pubblici, eredità di una generosa stagione di "urbanistica degli *standard*", attraverso la loro progettazione, cura e manutenzione, la loro animazione diventano così occasioni di fruizione e di incontro, centralità diffuse di una città senza periferie che valorizza anche la novità del *social housing*.

Costruire sul costruito (nel cuore urbano e nelle frazioni)

Il PSC si propone di non consumare nuovi suoli per ospitare lo sviluppo di una città che pure nei prossimi anni crescerà nella sua popolazione e nel suo ruolo. La manovra del Piano si propone di riequilibrare il carico insediativo spostando previsioni dalle aree di nuovo impianto non attuate (*greenfields*) alle aree di riqualificazione della città consolidata (*brownfields*), individuando nuove aree di densificazione a partire dagli storici quartieri dell'Edilizia Residenziale Pubblica. La densificazione comporta il coinvolgimento non solo di un'urbanistica accorta ma anche di una ricerca edilizia sui tipi, i caratteri, i materiali, le tecnologie (domotica, energia) che richiami l'impegno di un'artigianato urbano rinnovato e aggiornato nelle prestazioni.

Costruire sul costruito vuol dire anche operare per la riqualificazione e il rafforzamento delle frazioni, con nuovi modelli costruttivi che garantiscano la piena sostenibilità degli insediamenti (a partire dall'energia) Costruire sul costruito vuol dire anche conservare la presenza della popolazione nei luoghi della propria storia, favorendo così, per gli anziani in particolare una pratica di domiciliarità.

Preferire la mobilità sostenibile (che non è solo tram)

La prospettiva della *green city* propone alla città una sfida importante sul fronte della mobilità: raggiungere *standard* europei di mobilità sostenibile aumentando significativamente il rilievo del trasporto pubblico, della ciclabilità e dei nuovi modelli tecnologici ed organizzativi di trasporto non convenzionale. Una sfida da cogliere facendo leva non solo sull'innovazione tecnologica e di immagine del trasporto pubblico sulle due direttrici preferenziali Est-Ovest e Nord –Sud, ora che il metrò si è rivelata una scelta non praticabile che dovrà essere sostituita da tecnologie più leggere del trasporto pubblico, ma soprattutto da una più capillare riforma dei comportamenti individuali e dei modelli insediativi che privilegino la mobilità dolce, garantendo sicurezza e *comfort* a pedoni e biciclette.

Una sfida da giocare operando una innovazione radicale del Trasporto Pubblico Locale tanto sul fronte dell'innovazione tecnologica (le nuove tecnologie a servizio della città storica) che della innovazione organizzativa (le dorsali est ovest e nord sud del TPL alimentate da una rete diffusa di mezzi elettrici a chiamata, tra i minibus e il taxi collettivo, nella città storica e nelle zone 30 dei quartieri).

Rafforzare l'offerta formativa (nella città dei giovani)

La trasformazione demografica in corso non sta solo facendo crescere la popolazione: ne sta producendo anche un significativo ringiovanimento che vedrà nei prossimi dieci anni un incremento significativo delle classi di età scolari, sino al 30% in più di oggi.

Una forte sollecitazione al sistema formativo parmigiano che, per il ciclo formativo prescolare e dell'obbligo, si declina in almeno tre direzioni: avvicinare le sedi scolastiche alle residenze nei quartieri, riducendone la dipendenza dal centro e garantendo un loro maggiore autocontenimento che contribuisca a ridurre la mobilità automobilistica non necessaria. Realizzare nuove sedi scolastiche più aperte e integrate nel proprio sistema di vicinato e in grado di offrire a più vasti settori di popolazione una gamma ampia e articolata di servizi (palestre, campi sportivi, biblioteche, sale civiche). Rappresentare infine la sede privilegiata per i processi di integrazione sociale e culturale di una popolazione sempre più articolata nelle provenienze.

C'è anche il tema di un terzo polo per le scuole secondarie superiori.

Umanizzare le eccellenze funzionali

I grandi distretti di eccellenza del vecchio PSC, la città della produzione innovativa allo SPIP, la città della logistica dell'Aeroporto e della Fiera e la città della Conoscenza di Università e Tecnopolo, devono integrarsi pienamente nel corpo della città, aumentando la propria accessibilità, migliorando la qualità del proprio disegno urbano, aumentando la propria sostenibilità attraverso processi di densificazione e integrazione funzionale, e proponendo una propria immagine urbana.

Come si è cominciato a fare con il concorso per l'area dell'ex mattatoio, e come si dovrà fare prioritariamente per "densificare" l'Università, ripensando il mix di funzioni e di operatori che la popolano: dalle residenze universitarie alla presenza di imprese nel recinto del Campus.

Eccellere con la città del cibo

Il nuovo PSC propone una quarta eccellenza funzionale, quella della città del cibo e della sua cultura che, facendo leva su una presenza di risorse e valori largamente diffusa nel tessuto urbano (EFSA ed Eataily nel Distretto del Parco Ducale) e nello spazio rurale parmigiano (la rete dei caseifici, delle fattorie didattiche e dei musei del gusto) può trovare una più evidente concretizzazione, quasi nella forma di un parco tematico, nel quadrante Sud-Est della città a partire dal nucleo di fattoria urbana previsto dal progetto di *Welfare Community Center* (WCC).

Questa quarta città assume così anche il significato di una compiuta integrazione dello spazio rurale e dei suoi protagonisti nel progetto urbano, non solo come testimonianza paesaggistica ma anche come presenza economica vitale.

Rimettere al centro la città storica

Ma è nella città storica che il PSC individua l'eccellenza funzionale di maggior rango, quella che esprime l'offerta di servizi culturali, commerciali e di funzioni di rappresentanza della Città nella sua proiezione internazionale. Una città storica cui assicurare una accessibilità selezionata ma efficace, da servire con un progetto innovativo di TPL che si inserisca come un valore nel paesaggio urbano. Una città storica che deve intanto valorizzare la natura plurale del Centro Storico di Parma, organizzato nei due nuclei distinti e fortemente caratterizzati della capitale ducale e dell'Oltretorrente, per ricomprendere un più esteso margine, oltre i viali e lungo la Via Emilia, che accoglie nel tessuto storico il Policlinico e il suo borgo, il parco di Cittadella e il nodo della stazione.

Consolidare il ruolo residenziale delle frazioni

Le frazioni rurali possono essere ricondotte a microsistemi locali rispetto ai quali è possibile organizzare la dotazione di servizi e la manovra di potenziamento al fine di migliorare la sostenibilità riducendo il costo sociale e ambientale degli spostamenti casa scuola. I nuclei da consolidare nella dotazione di servizi e da privilegiare dal punto di vista insediativo sono: Baganzola, San Pancrazio, Vicofertile, San Prospero, Porporano, Alberi e Corcagnano. Le polarità rurali selezionate formano un sistema di presidi collocati ad una distanza ancora a portata ciclabile della città, integrata entro i percorsi di fruizione ciclabile dalla campagna, attrezzabili come punti di offerta di servizi rurali (cultura del cibo e realtà agricola, attività fisica riposo e osservazione naturalistica).

Attrezzare i parchi del sole (nella città dell'energia)

Il vecchio PSC ha messo in campo una manovra perequativa che porterà in dote alla città mille ettari di parchi fluviali e di aree di riequilibrio ecologico. Il nuovo PSC si fa carico di costruire le condizioni perché questo patrimonio possa essere attrezzato e mantenuto nel tempo, integrando nel progetto ambientale la produzione di energia da fonti rinnovabili con iniziative sperimentali che si affianchino alla più ampia diffusione delle nuove tecnologie energetiche in tutto il tessuto urbano, e con queste integrandosi (con l'offerta di quote FER "consortili" ai nuovi insediamenti) e potendosi estendere nel quadrante Nord-Est della città attorno all'APEA della SPIP, alle vicine infrastrutture ecologiche e nello spazio rurale che le circonda.

Ascoltare e partecipare

Il nuovo PSC rinnova ampiamente il suo bagaglio strumentale raccogliendo innanzitutto dall'esperienza del Masterplan dei Quartieri la pratica dell'ascolto sociale e dei processi partecipativi come strumento necessario per gestire processi di trasformazione urbana che non si propongano come estranei o minacciosi per la vita quotidiana dei cittadini ma vengano vissuti come accrescimento consapevole della città e come occasione per il miglioramento della città pubblica.

Cooperare nelle reti urbane

Il Piano Strategico e Strutturale si pone il problema di contribuire a sviluppare reti urbane condividendo con altre città di rango, reti, logistica, occasioni culturali, progetti innovativi. Il Piano può contribuire a rendere vicini i comuni della corona che con Parma condividono risorse culturali, imprenditoriali e alimentari.

Monitorare gli esiti delle trasformazioni urbane

La nuova città si realizza attraverso azioni diffuse di rinnovo per le quali l'azione convinta e competente delle imprese artigiane è essenziale.

Si realizza anche attraverso la ricostruzione di parti cospicue di città o con l'inserimento di nuove funzioni (in interventi di sostituzione o di nuovo impianto) che cambiano le opportunità di fruizione della città, agendo sulla logistica, sull'accessibilità, sui valori urbani.

Monitorare il successo, correggere gli errori, riconsiderare il contesto, valutare il gradimento sociale, sono gli obiettivi da perseguire entro un Osservatorio della costruzione della città e della valorizzazione paesistica del territorio; obiettivi che sono anche alla base degli interventi significativi realizzati o in corso in città.

Sviluppare progetti integrati

Il nuovo PSC deve essere in grado di esprimere una capacità di intervento e di governo del territorio che assume sistematicamente la forma del progetto integrato, intersettoriale e partecipato, che ricerca la massima coerenza e sinergia tra le diverse politiche urbane e che fa ricorso sistematicamente, con lo strumento dei Bandi e dei Concorsi, alle risorse diffuse di creatività e di intraprendenza presenti nel tessuto urbano delle imprese, delle professioni, dei cittadini.

I progetti del nuovo PSC

Parma, con il nuovo PSC si misura con una nuova visione della città, che propone a tutti i cittadini, agli attori economici e alle istituzioni il modello di una città sostenibile e compatta; una città disponibile ed interessata ad accogliere l'innovazione, accorta nell'intraprendere strategie di sviluppo che fanno della sostenibilità e della *green economy* il proprio punto di forza.

Una visione profondamente radicata nel DNA della città e aperta alle sollecitazioni che provengono dalla collocazione nella rete urbana europea che Parma ha perseguito con determinazione. Questa visione ha riflessi evidenti sul fronte dei progetti urbani, quelli avviati sulla scorta del PSC vigente come quelli intervenuti come novità successivamente alla formazione del Piano.

Per i progetti in corso – anche quelli che sono già arrivati ad un maggior livello di definizione - dal PSC emerge un campo di raccomandazioni per la attuazione volte a rafforzare e rendere più evidenti le condizioni di sostenibilità, spingendosi a declinarne il profilo attuativo nelle direzioni segnate dalle strategie di piano: è il caso della Stazione e del suo ruolo di pacemaker che il *Key Diagram* le attribuisce.

Per i progetti che ancora presentano elementi cospicui di incertezza o margini di indefinizione, l'occasione del PSC è propizia per riconsiderare con attenzione il ruolo che ciascuno di essi può giocare nella scena urbana di una Parma *green city* che vuole rafforzare i suoi caratteri identitari di città compatta giocando tutte le proprie carte per una strategia di sostenibilità efficiente.

Per i progetti più recentemente maturati, che hanno tratto alimento dalle risorse fondiarie prodotte dal PSC, da Parma *Social Housing* al *Welfare Community Center*, il nuovo PSC si presenta come un'occasione per amplificare gli effetti di strutturazione urbana e disseminare i contenuti innovativi.

Per un più ristretto ma significativo campo di iniziative è poi lo stesso PSC ad avere funzionato come miccia di innesco della progettualità, portando alla ribalta opportunità e minacce che solo un'azione progettuale ben radicata entro un orizzonte strategico può affrontare e risolvere. È il caso dei Parchi del Sole o delle Vie dei Formaggi.

Per tutta questa progettualità, quella da rivisitare non meno che per quella da lanciare, si apre ora un delicato percorso di verifica e di candidatura, una fase nella quale l'intero corpo delle competenze tecniche dell'Amministrazione è chiamato a portare le ragioni e gli argomenti della fattibilità per integrare e precisare le idee progettuali che il PSC propone.

La novità di metodo del PSC si gioca principalmente su due fronti, quello della coerenza con la sostenibilità efficiente, quello della progettualità efficace. Coerenza che si riconosce nella capacità di avvicinare gli obiettivi (ambientali e sociali); progettualità che richiede una capacità del piano di agire in profondità sulla organizzazione pubblica e sulla *governance* locale.

Il nuovo PSC, che vuole essere compiutamente un piano strategico (strategico - strutturale), deve per questo candidare azioni progettuali integrate i cui attori devono emergere distintamente fuori e dentro l'Amministrazione.

La candidatura deve ripercorrere entro il percorso del PSC una sequenza di argomentazioni capace di rendere riconoscibile le *motivazioni e il contesto problematico* entro cui ciascun progetto riconosce le *criticità da superare e le opportunità da cogliere*, di illustrare i *contenuti del progetto* e il loro *rapporto con gli obiettivi e le strategie della green city*.

Un percorso entro il quale debbono essere condotte *verifiche preliminari sulle condizioni di fattibilità* dell'iniziativa che diano assicurazioni sulla sua solidità e capacità di affrontare la sua messa in cantiere, individuando le condizioni di *innovazione della disciplina urbanistica* richieste dalla attuazione.

Un percorso, infine che chiarisca da subito il campo degli *attori economici e sociali coinvolti* a diverso titoli e si spinga a delineare i tempi e i modi del *percorso di perfezionamento progettuale* individuato.

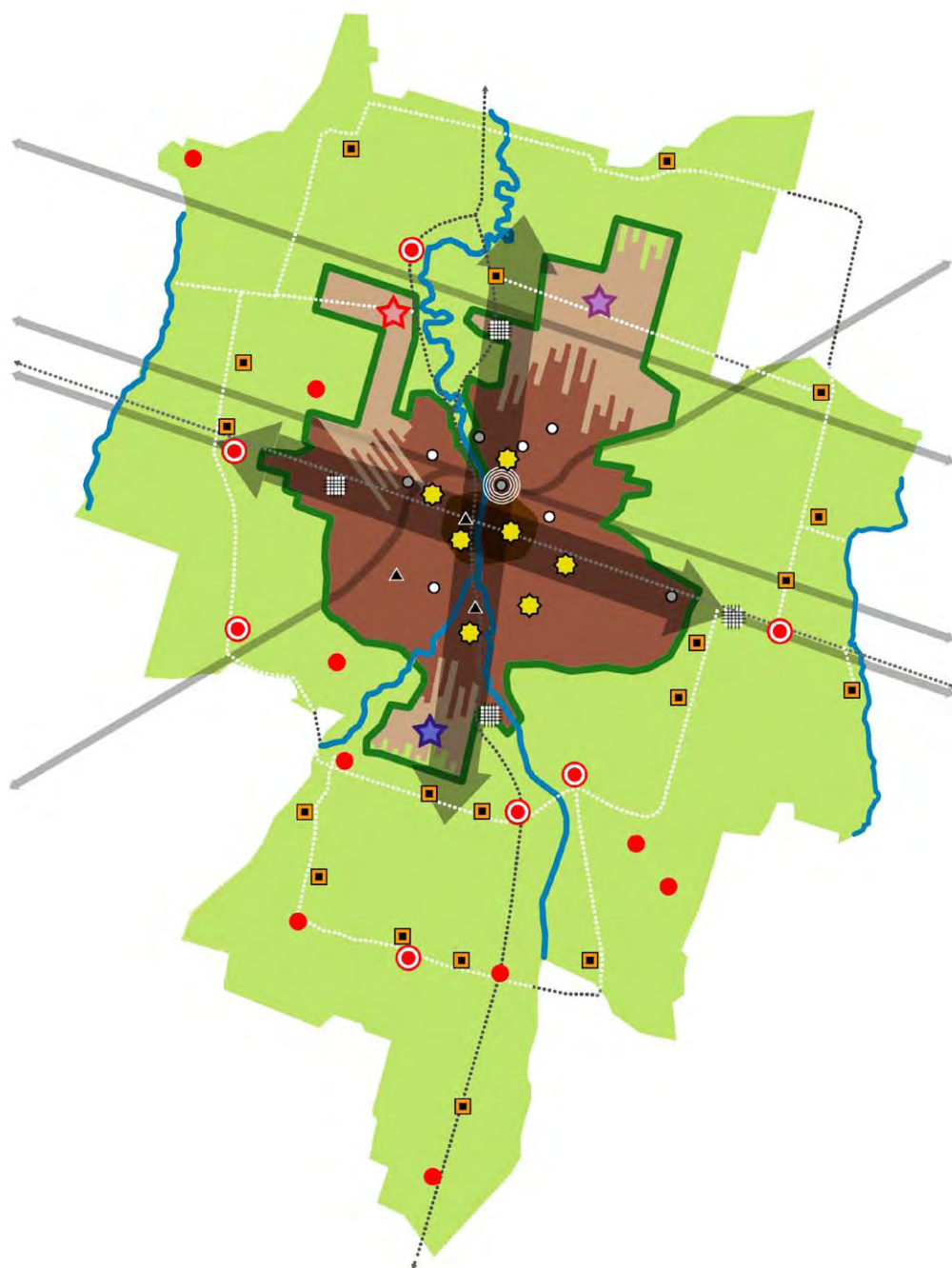
Traccia di candidatura della Progettualità Strategica del Piano

Motivazioni e contesto: Criticità riconosciute e opportunità da cogliere
Contenuti del progetto
Rapporto con gli obiettivi e le strategie della <i>green city</i>
Verifiche preliminari di prefattibilità
Innovazione richiesta della disciplina urbanistica
Attori economici e sociali coinvolti
Percorso di perfezionamento progettuale individuato

Una prima Agenda dei Progetti Integrati del PSC

le nuove tecnologie del TPL a servizio della Città Storica
la stazione come <i>Pacemaker</i>
le scuole come nuove centralità dei quartieri
la rigenerazione urbana dell'Oltretorrente
le Vie del Formaggio
la stagione del <i>Social Housing</i>
l'innovazione del <i>Welfare Community Center</i>
i Parchi del Sole
la riqualificazione dei quartieri ERP
la densificazione delle "schede norma" periferiche
l'innovazione logistica all'ex macello
la densificazione del Campus
progetti di innovazione rurale
la rete ecologica territoriale
la Via Emilia come <i>Boulevard Regionale</i>

Key Diagram



Parma 2020 - Key diagram

- Città storica da valorizzare
- Ambito urbano consolidato da densificare
- Eccellenze funzionali da umanizzare
- Distretto logistico da valorizzare e umanizzare
- Distretto produttivo da valorizzare e umanizzare
- Distretto tecnologico da valorizzare e umanizzare
- Urban pacemaker
- Aree di trasformazione strategica
- Linea verde di delimitazione della città compatta
- Principali aree di riqualificazione
- Nuclei di vicinato da rafforzare
- Parcheggi di interscambio
- Assi infrastrutturali esistenti
- Assi di potenziamento del trasporto pubblico
- Frazioni da valorizzare
- Frazioni da consolidare con funzioni pubbliche
- Caseifici da valorizzare e integrare nella reti fruizione rurale
- Rete di fruizione ciclo-pedonale rurale
- Fiumi e torrenti

La carta “zero” del nuovo PSC

La carta “zero” del nuovo PSC

Parma occupa con i suoi tessuti insediativi urbani (esistenti e in previsione) circa 5.300 ettari dei 21.600 che formano il territorio comunale. Di questi, 2.600 ettari rappresentano lo spazio – pubblico e privato - della città consolidata, caratterizzata da spazi edificati sostanzialmente non in discussione nel loro assetto urbanistico.

È questa la parte di città che la disciplina urbanistica vigente ha sostanzialmente affidato (nella sequenza di atti di pianificazione che si sono succeduti nel tempo) alla disciplina del RUE. Ed è quella su cui si è applicato il Masterplan dei Quartieri, aprendo la strada ad un rinnovato Piano dei Servizi e ad un più ambizioso Programma di Riqualificazione Urbana che la nuova L.R. 6/2009 affida alla competenza del POC ma di cui già il nuovo PSC farà bene ad anticipare i contenuti.

Due terzi dello spazio urbano della città consolidata sono occupati dalle funzioni residenziali, produttive e terziarie che organizzano la dimensione “privata” della città mentre il terzo restante è lo spazio della città pubblica, per il 55% destinato a servire le relazioni di prossimità e i servizi di vicinato (con una dotazione di 31 mq/abitante), e per il restante 45% organizzato ad ospitare quelle funzioni di rango urbano che segnano il carattere funzionale della città nella sua dimensione regionale e oltre.

La trasformazione si gioca per una parte nella riqualificazione degli insediamenti esistenti: 310 ettari di *brownfields* investiti da previsioni di ristrutturazione urbanistica (solo 44 dei quali sono già in corso di attuazione) e per 967 invece ha in aree di nuovo impianto – *greenfields*. Previsioni di nuovo impianto che per 438 ha sono già in corso di attuazione, avendo perfezionato le proprie convenzioni urbanistiche.

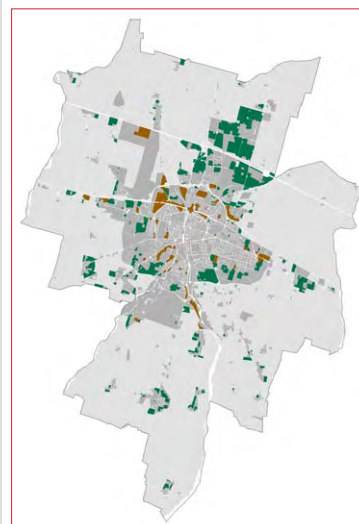
Entro lo spazio di queste trasformazioni la città pubblica che verrà realizzata può essere stimata in ulteriori 130 ettari che vanno ad aggiungersi ai 77 di aree già destinate a servizi locali dal Piano e non ancora attuate (valore, quest’ultimo, particolarmente concentrato nelle frazioni).

Un’ampia manovra investe il campo dei servizi sovra-locali, in previsione per ulteriori 1400 ettari. Servizi legati a esigenze funzionali di potenziamento e innovazione di grandi funzioni territoriali (l’Università con il nuovo Tecnopolo a Sud, il sistema Aeroporto-Fiera a Nord) per quasi 520 ettari, mentre per quasi 1000 ha le nuove previsioni a servizi rappresentano la manovra ecologica che il Piano ha inteso realizzare attraverso la disciplina perequativa per i Parchi Fluviali, le *Kyoto Forest* e le aree di riequilibrio idraulico.

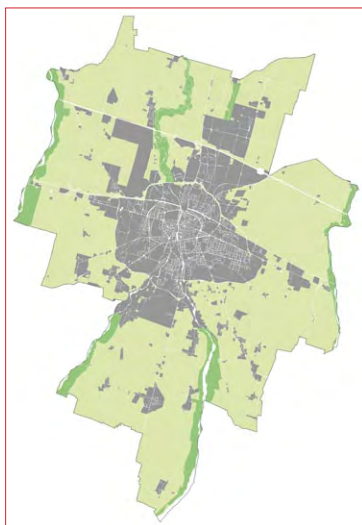
Oltre lo spazio degli insediamenti urbani, lo spazio rurale della pianura parmigiana e della sua campagna; uno spazio che il Piano intende preservare nei suoi contenuti produttivi e nei suoi valori paesaggistici e che si estende per 19.200 ettari, quasi il 90% dell’intero territorio comunale.



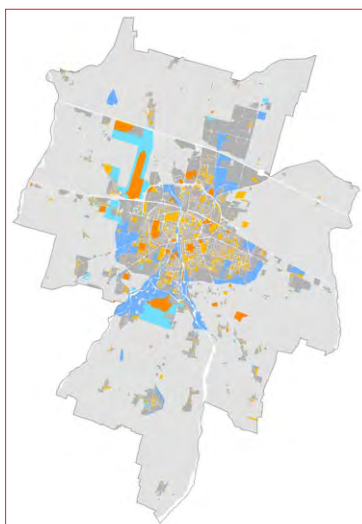
La città costruita



La città della trasformazione



Lo spazio rurale



La città pubblica

Entro lo spazio rurale è significativamente presente un tessuto di insediamenti frazionali che interessa oggi nel complesso una estensione di poco meno di 600 ha, dove risiedono circa 18.300 abitanti. In particolare 500 ha sono occupati da tessuti prevalentemente residenziali di formazione più o meno recente mentre quasi 100 ha rappresentano la dotazione di servizi disponibili (56 mq/abitanti) cui dovranno aggiungersi altri 35 ha di servizi in previsione.

Cospicuo il campo delle trasformazioni individuate dal piano vigente ad integrazione dei centri frazionali con quasi 300 ettari di aree di trasformazione (*greenfields*, nella generalità dei casi). Un campo cospicuo ma ancora relativamente inerte, visto che per soli 126 ettari si sono perfezionate le procedure attuative mentre altri 52 ettari sono comunque inseriti nel POC.

Quasi metà delle previsioni di crescita dei centri frazionali è ancora in *stand-by*, a registrare le difficoltà attuative e i processi di tesaurizzazione tipici dei sistemi rurali, nei confronti dei quali anche approcci sovradimensionati rischiano di restare inefficaci.

Poi la campagna, segnata da una diffusa presenza antropica attorno alle aziende agricole, ai loro volumi produttivi in esercizio o dismessi, agli impianti di trasformazione dei prodotti agricoli.

Una campagna che si estende per 16.800 ettari oltre ai 1.500 interessati dalle previsioni destinate ad ospitare i parchi fluviali nella loro proiezione extra-urbana. Parchi fluviali sul Parma, il Baganza, l'Enza e il Taro, che rappresentano la fondamentale connessione della Città con la rete ecologica nazionale, dall'Appennino al Po.

Nello spazio urbano e rurale disegnato dalla carta zero, a rappresentare le facoltà che la disciplina urbanistica vigente consegna alla rivisitazione strategica che il nuovo PSC deve compiere, le poste in gioco riguardano innanzitutto i processi di qualificazione (e densificazione sostenibile) della città consolidata.

Quella "città dei cittadini" che deve poter capire le trasformazioni e renderle coerenti (e apprezzabili) con il progetto di vita quotidiana dei quartieri e del vicinato; che deve intendere il progetto di accrescimento della città come una concreta opportunità per aumentare le proprie *chances* e non solo come un carico urbanistico aggiuntivo e minaccioso, che deve vedere nel progetto della città pubblica l'incremento di valore dei beni comuni che un più intenso e qualificato uso dello spazio, ma anche un progetto organizzativo articolato e sussidiario, devono saper assicurare.

La città della trasformazione si rappresenta allora come sistema di integrazioni locali che potranno completare (per bacino di utenza determinato e per dotazioni territoriali prodotte) il sistema dei vicinati e dei quartieri, rafforzando quel principio di maggior autocontenimento dei quartieri che può concorrere non poco al modello di sostenibilità urbana.

Un contributo che una azione di decentramento sostenibile dei servizi può fornire riducendo le distanze degli spostamenti obbligati e favorendo quindi l'uso di modelli più dolci di mobilità, rappresentando al tempo stesso un risorsa determinante per un progetto di Città senza periferie.

Per altro verso la città della trasformazione si incarna nei grandi distretti specializzati che accolgono le funzioni di eccellenza della Città e il loro progetto di innovazione e potenziamento:

- il *sistema formativo e dell'innovazione* a Sud, nel complesso Campus Tecnopolo,
- il *sistema della produzione manifatturiera* attorno all'area SPIP a Nord, nelle aree della grande accessibilità autostradale,
- il *sistema logistico* a Nord Ovest, dalle aree della logistica urbana dell'ex macello, all'Aeroporto, alla Fiera.

Grandi distretti specializzati nei confronti dei quali il piano deve promuovere un disegno più articolato e complesso che sappia compenetrare il lay-out funzionale delle grandi strutture specialistiche con un disegno urbano più articolato e con una dotazione funzionale più complessa (e forse anche opportunamente densificata) in un disegno di “umanizzazione” dei luoghi la cui vivibilità è condizione non secondaria del loro successo.

L'accessibilità a questi luoghi, al centro storico, al nodo della stazione e all'ospedale è una condizione fondamentale di efficienza della Città che il progetto di mobilità deve saper assicurare in una logica di sostenibilità (e di fattibilità), realizzando la migliore integrazione con la domanda di accessibilità – ciclopedonale, pubblica e automobilistica – dei quartieri.

Il Centro Storico, che con i suoi 236 ha rappresenta il 7% della città consolidata, è tra i luoghi che il nuovo PSC dovrà saper interpretare con maggiore attenzione e maggiore capacità di innovazione.

Per valorizzare la città storica occorrerà intanto agire efficacemente sulla destinazione dei cospicui contenitori ancora disponibili, per riprodurre e valorizzare quelle condizioni di densità, *mixité* funzionale e sociale, di intensità, qualità e valore identitario degli spazi pubblici che la propongono ancora come riferimento tra i più interessanti per le politiche della sostenibilità urbana.

Il Centro Storico è determinante per il profilo di competitività del sistema urbano per i ruoli che esercita sul fronte delle funzioni di rappresentanza, dei servizi culturali e dei ruoli commerciali; è il vero polo di eccellenza che rispecchia il modello di città compatta e integrata e che può interpretare ancora con efficacia le aspirazioni moderne alla sostenibilità dell'intero organismo urbano.

Un polo che deve poter essere servito da una accessibilità sostenibile e confortevole per le provenienze che il rango della città storica comporta, attestate attraverso percorsi preferenziali al sistema dei parcheggi pluripiano, felicemente realizzati e oggi da migliorare nelle connessioni pedonali con i luoghi centrali della rappresentanza, della cultura e del commercio.

I numeri della carta "ZERO"

Totale		Totale	
Città consolidata	2.606,6 Ha	Territorio Rurale	19.244,7 Ha
Aree urbanizzate	1.698,3 Ha	Aree insediate dei centri frazionali	496,4 Ha
Servizi locali esistenti	525,2 Ha	Servizi esistenti	95,0 Ha
Servizi sovrallocali esistenti	415 Ha	Servizi in previsione	415 Ha
Città della trasformazione	2.656,3 Ha	Aree di trasformazione dei centri frazionali	294,7 Ha
Aree di riqualificazione e riordino degli insediamenti esistenti (<i>Brownfields</i>)	310,2 Ha	di cui aree per insediamenti produttivi	86,3 Ha
di cui aree in attuazione	43,6 Ha	di cui aree in attuazione	126,0 Ha
Aree per insediamenti di nuovo impianto su tessuti ineditati (<i>Greenfields</i>)	967,5 Ha	di cui aree non attuate e inserite nel POC	52,2 Ha
di cui aree per insediamenti produttivi	454,7 Ha	Aree rurali	16.773,4 Ha
di cui aree in attuazione	438,0 Ha	Parchi territoriali	1.551,2 Ha
di cui aree non attuate e inserite nel POC	264,8 Ha	Altri servizi in previsione non individuati cartograficamente derivanti dai <i>Brownfields</i> in attuazione	21,7 Ha
Servizi locali in previsione	43,4 Ha	Altri servizi in previsione non individuati cartograficamente derivanti dai <i>Greenfields</i> in attuazione	109 Ha
Servizi sovrallocali in previsione: Poli funzionali	519,6 Ha		
Servizi sovrallocali in previsione: Parchi urbani e sub-urbani	956,7 Ha		



Città consolidata

- aree urbanizzate
- servizi locali esistenti
- servizi sovrallocali esistenti

Città della trasformazione

- aree di riqualificazione e riordino degli insediamenti esistenti (*Brownfields*)
- di cui aree in attuazione
- aree per insediamenti di nuovo impianto su tessuti ineditati (*Greenfields*)
- di cui aree per insediamenti produttivi
- di cui aree in attuazione
- di cui aree non attuate e inserite nel POC
- aree di trasformazione inserite nel Programma Parma Social House
- servizi locali in previsione
- servizi sovrallocali in previsione: poli funzionali
- servizi sovrallocali in previsione: parchi urbani e sub-urbani

Perequazione urbanistica e ambientale

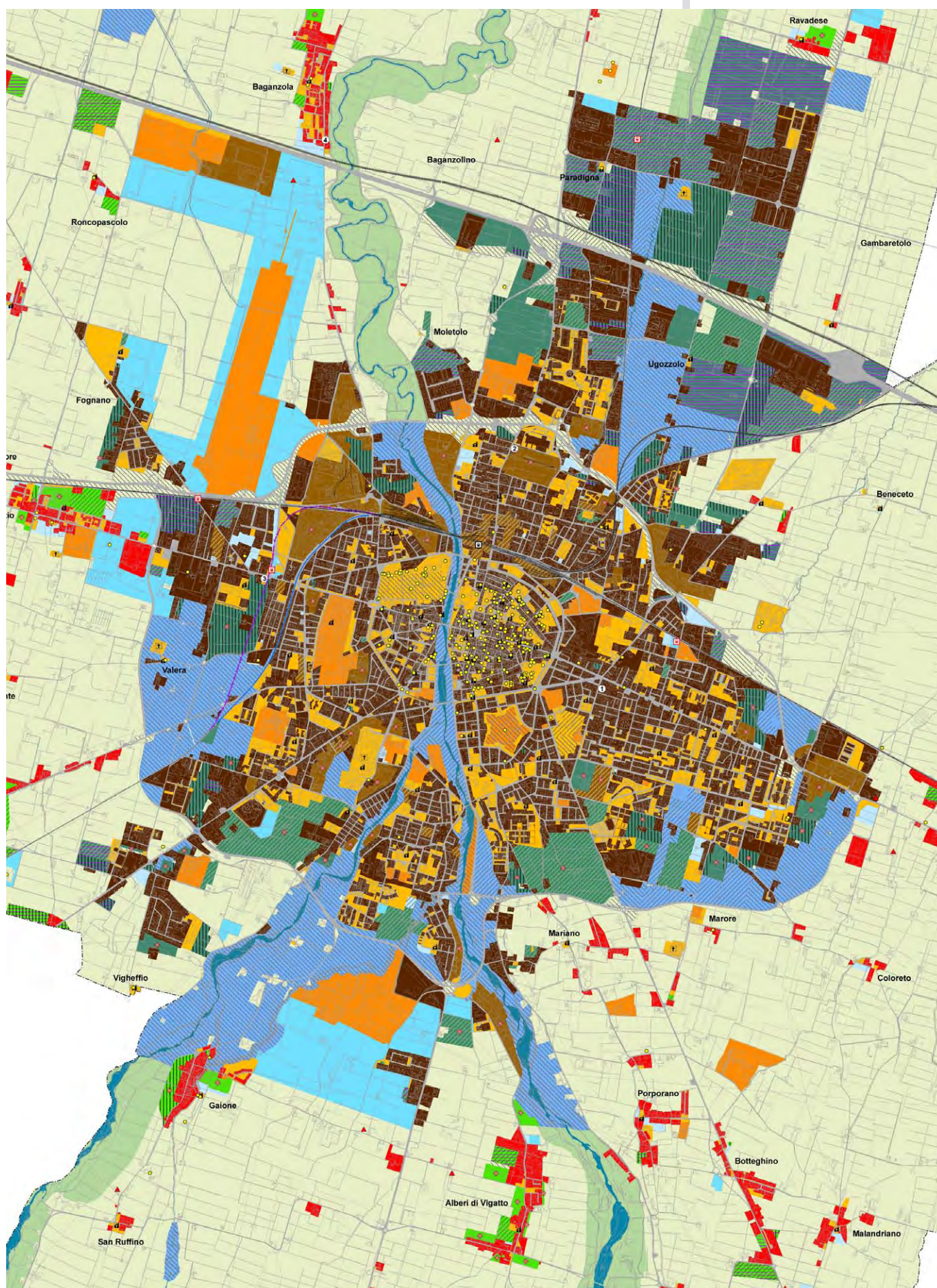
- Aree di perequazione urbanistica e ambientale inserite nel POC
- Aree di perequazione urbanistica e ambientale non inserite nel POC

Territorio rurale

- aree insediate dei centri frazionali
- servizi esistenti
- servizi in previsione
- aree di trasformazione dei centri frazionali
- di cui aree per insediamenti produttivi
- di cui aree in attuazione
- di cui aree non attuate e inserite nel POC
- aree rurali
- parchi territoriali
- caseifici

Trame storiche del territorio urbano e rurale

- edifici sottoposti a vincolo dalla Sovrintendenza (D.Lgs. 42/2004)
- ex municipi - 1 San Lazzaro, 2 Cortile San Martino, 3 San Pancrazio, 4 Golese, 5 Vigatto
- chiese
- aree cimiteriali
- aree per la mobilità
- linea ferroviaria esistente
- linea ferroviaria in previsione
- linea ferroviaria dismessa
- tracciato linea ferroviaria Alta Velocità (TAV)
- stazioni ferroviarie esistenti
- stazioni ferroviarie di progetto



La progettualità in attuazione del PSC vigente

La progettualità in attuazione del PSC vigente

Parma sta prioritariamente affrontando i temi dello sviluppo, dal punto di vista progettuale, dei tre grandi Distretti funzionali proposti dal PSC vigente: ricerca, logistica e produzione.

Sul fronte delle funzioni connesse alla **ricerca**, diversamente dalle previsioni del PSC vigente, hanno preso corpo istanze progettuali per realizzare funzioni connesse al polo tecnologico nel settore nord-ovest (area macello); anche le previsioni di espansione dell'area del Campus sono al momento congelate mentre nell'area universitaria si sta predisponendo il Piano Attuativo a supporto dell'insediamento della scuola europea

Nel segmento più urbano del settore nord-ovest, quello caratterizzato in termini di **logistica** urbana, sta procedendo il progetto di trasformazione delle principali aree dismesse (Maria Luigia, Ex Gondrand, ex-macello, mercato bestiame) per funzioni logistiche e di ricerca (in connessione con la presenza di Veterinaria) entro un progetto (esito di un recente concorso) che prevede un significativo ridisegno delle infrastrutture.

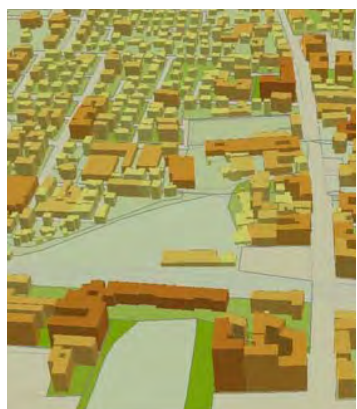
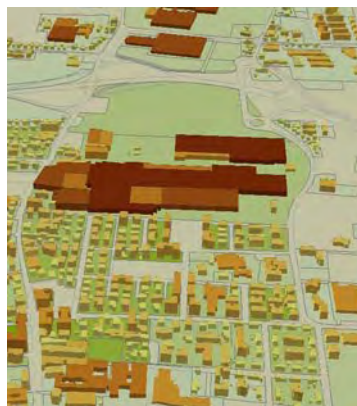
L'accessibilità all'**Aeroporto** verrà modificata realizzando un nuovo collegamento diretto all'aerostazione da Est che ribalterà l'accesso da Sud. L'aeroporto punta ad una espansione legata al mercato *business* (e alla funzione di collegamento con i grandi *hub* aeroportuali, abbandonando il *lowcost*), e anche allo sviluppo dei servizi legati alla sosta degli aerotaxi. Tutto è oggi in condizioni di incertezza per le vicende legate alla compagine societaria dell'Aeroporto e alle più generali condizioni di crisi finanziaria (e di mercato immobiliare) che rallentano i programmi attuativi avviati e sottopongono tutti gli operatori a forti sollecitazioni.

Per l'area **Fiera**, per la quale è in corso la realizzazione del grande polo commerciale dove è stata concentrata tutta la previsione di grandi strutture commerciali, vi era anche un'idea di creare una cittadella permanente del benessere, legata al cibo ed al divertimento (nelle vaste aree a servizi previste dal Piano), tipo un'expo sul cibo fatto di isole immerse nel verde in cui a rotazione possano essere ospitati tutti i paesi del mondo.

Un'opzione strategica (non sempre perseguita con determinazione) è quella di spostare nell'area nord-ovest (zona fiera) tutte le strutture a grande capacità di attrazione sfruttando la buona accessibilità determinata dalla complanare (a meno del nodo del casello, da risolvere); l'ambito avrebbe potuto ospitare strutture come il Palaeventi, invece poi previsto, dopo varie vicissitudini, nella "Cittadella dello Sport" di Moletolo dove si deve peraltro registrare una battuta d'arresto per l'esito interlocutorio del bando recentemente indetto dall'Amministrazione. Considerazioni analoghe dovrebbero valere per l'eventuale realizzazione di un nuovo stadio in sostituzione del Tardini. Sarebbe così possibile utilizzare i parcheggi della fiera e del centro commerciale liberi durante la sera senza consumare nuovo spazio.

Per quanto attiene i temi della **produzione** e le previsioni per l'**area SPIP** si pone il tema di ripensare la strategia, poiché ci sono dei problemi a collocare





sul mercato le aree. Si dovrebbe immaginare un futuro sovralocale dell'area, che forse potrebbe diventare il sito complementare del Cepim per le funzioni logistiche anche se occorre avere attenzione e cura selettiva per evitare la crescita di funzioni ad alto impatto e basso valore aggiunto che potrebbero rappresentare un impoverimento del tessuto economico se non venissero inserite nella valorizzazione delle filiere proprie del sistema locale.

Altri temi, importanti ma meno strategici, riguardano l'area Salamini, l'Oltretorrente e la zona di via Trento su cui si sono recentemente effettuati dei **concorsi di progettazione**.

All'intorno dei temi affrontati dai concorsi c'è l'esigenza di un più generale ridisegno del quartiere San Leonardo per completare il progetto **stazione** (un secondo lotto da appaltare ed un terzo ancora da identificare progettualmente) e per portare a sistema i diversi interventi previsti (STU Stazione, STU Pasubio, Bormioli).

Sempre **attorno alla ferrovia**, vicino al Duc, in via Fratti, c'è una scheda norma non ancora attivata che interessa una area rilevante di proprietà privata da riqualificare; lo stesso discorso di riqualificazione vale un po' per tutte le aree vicine al Duc ed a quelle comprese nel progetto della nuova stazione (come lo scalo FS di via Reggio).

Altra zona da riconsiderare e investire con programmi di riqualificazione è quella limitrofa alla zona industriale a ovest del centro, interessata dagli interventi di potenziamento della pontremolese (dismissione vecchio tracciato e interrimento del nuovo).

Per quanto riguarda il tema del **Social Housing** andrebbe affrontato in maniera complessiva, superando l'attuale frammentazione dovuta all'esistenza di un ventaglio troppo ampio di tipologie e, soprattutto di operatori i cui ruoli talvolta si sovrappongono (ACER, Parma-abitare, Casa- adesso, i nuovi operatori ERS, la convenzionata tradizionale da superare, ecc.). Oggi c'è nel PSC/POC un potenziale di 2.500 alloggi di carattere sociale che potrebbe essere ulteriormente incrementato con la revisione della disciplina sulla convenzionata e con interventi di densificazione che, tuttavia, debbono essere molto attenti sul fronte delle condizioni proposte ai diversi operatori che sono intervenuti in tempi diversi. E' possibile densificare nelle vaste aree pubbliche acquisite con le Schede Norma (specie le più grandi che si facevano carico di recuperare standard pregressi, prima che entrasse in campo la perequazione), ma c'è da essere cauti per le previsioni private già attivate, non turbando gli equilibri consolidati.

Per quanto riguarda il tema dei **contenitori in centro storico** la cosa che funziona sempre è quella della residenza nei piani alti mentre ci sono problemi nella realizzazione di funzioni attrattive e qualificate nei piani terra. C'è poi il problema di individuare anche funzioni pubbliche attrattive che garantiscono la fruizione costante di un vasto pubblico. (l'Anagrafe che era in Oltretorrente funzionava così e così potrebbe funzionare il CUP).

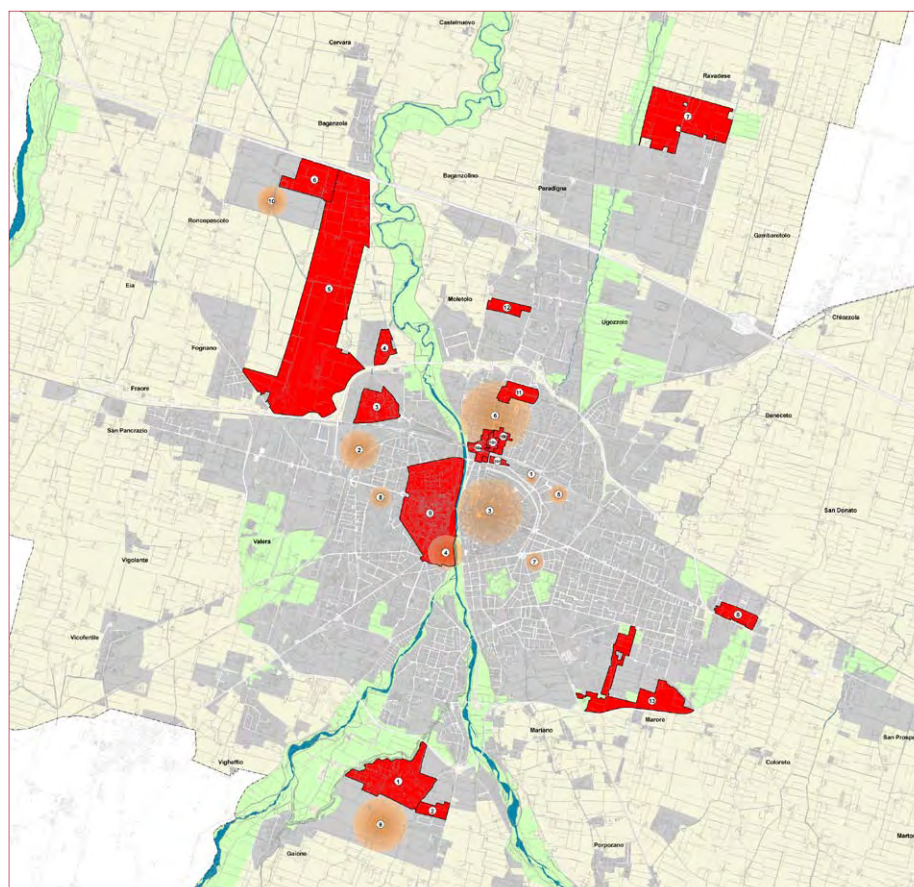
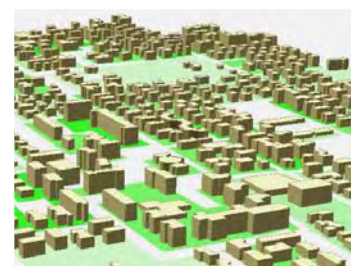
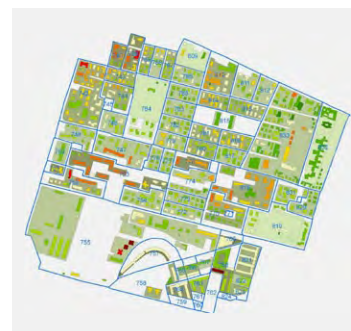
Per quanto riguarda l'**edilizia scolastica** è da riconsiderare la previsione dell'attuale PSC che proponeva di spostare il polo scolastico superiore dall'Oltretorrente alla zona del Campus universitario: questa idea andrebbe riconsiderata potenziando invece il trasporto pubblico nell'Oltretorrente.

Vi è un altro **polo scolastico** adiacente il centro storico (zona via Toscana) che attualmente versa in condizioni di degrado e che andrebbe sistemato anche con interventi di riqualificazione che ne aumentino il mix funzionale, stabilendo così un positivo rapporto con le vicine aree dell'Auditorium Paganini e del suo Parco.

Qualche considerazione merita anche l'attuale assetto del **polo ospedaliero** di Parma che discende da una politica di riorganizzazione dell'offerta di servizi ospedalieri finalizzata a razionalizzarne l'offerta concentrandola nell'area del Policlinico. Si voleva anche riorganizzare l'area del policlinico concentrando l'intera offerta assistenziale con la realizzazione di un nuovo monoblocco che avrebbe dovuto rappresentare un elemento di integrazione con gli edifici ospedalieri più recenti realizzati sul lato ovest dell'area e con gli istituti universitari localizzati invece sul margine meridionale.

Il nuovo assetto, con il ribaltamento degli accessi a sud in corrispondenza dei viali di circonvallazione urbana, avrebbe dovuto contribuire a ridurre il congestionamento del polo ospedaliero.

La realizzazione del monoblocco è stata attuata (con investimenti in più riprese dell'ordine di 100 milioni di euro) mentre non ha avuto sin qui seguito la realizzazione del campus bio tecnologico che avrebbe dovuto interessare la vasta area del più antico insediamento ospedaliero a padiglioni nella porzione più settentrionale dell'area con la concentrazione di funzioni universitarie di ricerca e l'integrazione di presenze private (PMI parmigiane del settore farmaceutico e biomedicale).



PROGETTI URBANI IN ITINERE

- 1 Integrazione del Campus universitario con la realizzazione di alloggi per studenti
- 2 Realizzazione della scuola europea
- 3 Riqualificazione delle attrezzature anonarie
- 4 Riqualificazione ex inceneritore
- 5 Potenziamento dell'aeroporto
- 6 Realizzazione del polo commerciale
- 7 Ampliamento del polo produttivo SPIP
- 8 Riqualificazione dell'area "ex Salaminì"
- 9 Rivalorizzazione del quartiere Oltretorrente
- 10a Riqualificazione dell'area "Stazione ex Boschi"
- 10b Riqualificazione dell'area Pasubio
- 10c Riqualificazione degli isolati di Via Trento
- 10d Riqualificazione dell'isolato Via Fratti
- 11 Riqualificazione dell'area Bormioli
- 12 Realizzazione del Palaeventi
- 13 Realizzazione del Welfare Community Center

PROGETTUALITA' LATENTE

- 1 Riqualificazione area Via Trieste
- 2 Riqualificazione area produttiva Via Bernini
- 3 Rifunionalizzazione contenitori Centro Storico
- 4 Consolidamento polo delle superiori in Oltretorrente
- 5 Riqualificazione attrezzature scolastiche di Via Toscana
- 6 Riqualificazione quartiere San Leonardo
- 7 Eventuale delocalizzazione Stadio Tardini
- 8 Riqualificazione del polo ospedaliero
- 9 Riconsiderazione delle previsioni per ampliamento università e Parco scientifico - tecnologico
- 10 Parco tematico dell'alimentazione

La manovra del Piano

La Manovra del Piano

Parma ha assunto con il PSC vigente l'orizzonte (di lungo periodo) del 2024 per dimensionare le proprie previsioni insediative; per quella data è previsto un *target* di poco meno di 212.000 abitanti, con una crescita rispetto agli attuali 182.000 di circa 30.000 unità, e con una stima conseguente di 105.000 famiglie, 18.000 in più delle attuali.

Queste valutazioni sono sostanzialmente confermate dalle nuove previsioni demografiche appositamente condotte per il PSC sulla scorta delle tendenze demografiche più recenti; previsioni che, negli scenari più realistici, collocano la popolazione al 2025 attorno alle 213.000 unità e le famiglie corrispondenti a 104.000 unità, 17.000 in più delle attuali.

Una crescita demografica che è dunque lievemente superiore nei nuovi scenari ma che viene "compensata" nei suoi effetti insediativi da una più ridotta previsione sulla numerosità delle famiglie, che registra le tendenze più recenti, correlate all'immigrazione e alla ripresa della natalità, a muoversi in lieve controtendenza rispetto ai processi di forte riduzione della numerosità media dei nuclei famigliari che ha segnato gli ultimi decenni.

A questa dimensione demografica corrispondono puntualmente le previsioni insediative del PSC che, nei diversi ambiti di trasformazione e riqualificazione individuati, mettono in gioco previsioni residenziali per circa 1.200.000 mq di superficie utile lorda (slu) residenziale che corrisponde a quasi 37.000 abitanti insediabili, allo *standard* teorico di 33,3 mq/abitante, ma che equivalgono anche, in una più realistica valutazione espressa in alloggi, a 17.500 famiglie allo *standard* di 70 mq/alloggio.

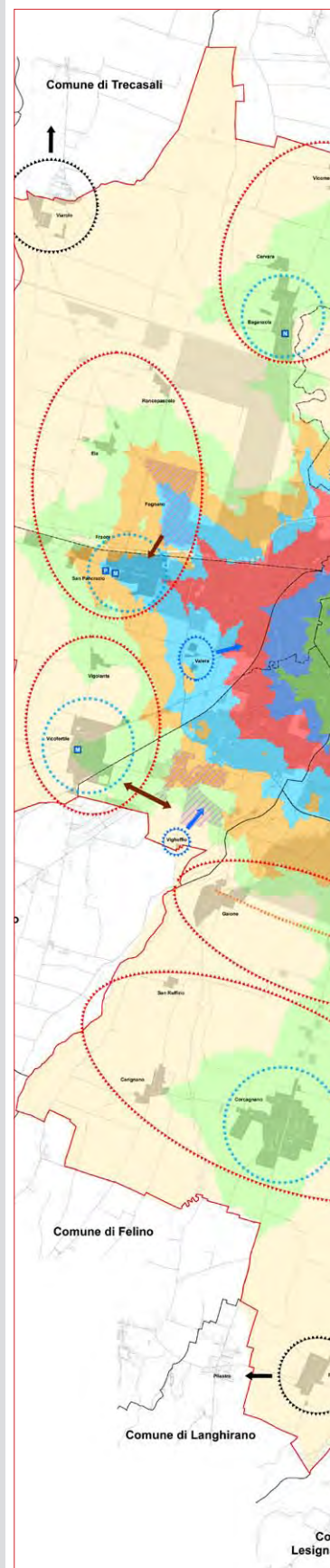
Un carico insediativo dunque del tutto in linea con previsioni demografiche realistiche e che il nuovo PSC può confermare nelle sue dimensioni.

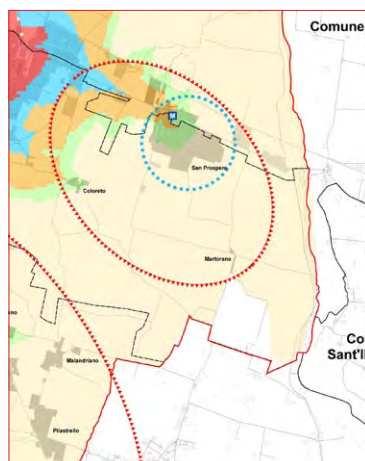
Piuttosto qualche considerazione e verifica merita di essere fatta sulla distribuzione territoriale di questo carico. Circa 330.000 mq. delle nuove previsioni residenziali (e cioè il 26,8% del totale) investe infatti il territorio delle frazioni rurali nelle quali è attualmente insediato appena il 9,9% dei residenti parmigiani (18.287 abitanti al 31 dicembre 2009).

Uno squilibrio reso ancora più marcato dal basso livello di attuazione visto che per oltre 205.000 dei 330.000 mq le previsioni insediative non hanno ancora trovato conferma nel POC (si tratta di oltre i 2/3 delle previsioni totali rispetto ad una analoga percentuale che per il territorio urbano non arriva al 30%).

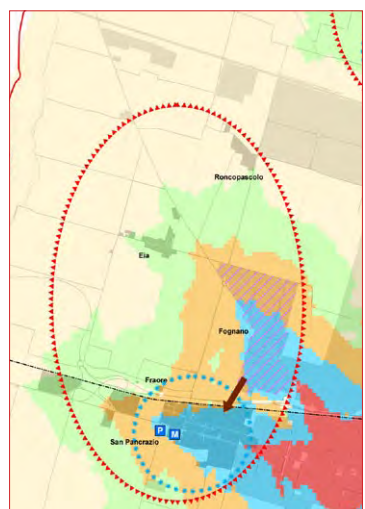
Più impegnative le previsioni del PSC vigente relative alle funzioni industriali, artigianali e terziarie.

La nuova insediabilità produttiva (industriale e terziaria) ammonta a 2.500.000 mq di slu, per oltre il 70% avviata ad attuazione dal POC. Una previsione che si può stimare corrispondente a oltre 15.000 addetti insediabili (a 30 addetti/ha di superficie territoriale e con un indice di utilizzazione territoriale di 0,5 mq/mq), corrispondenti ad una popolazione aggiuntiva (con

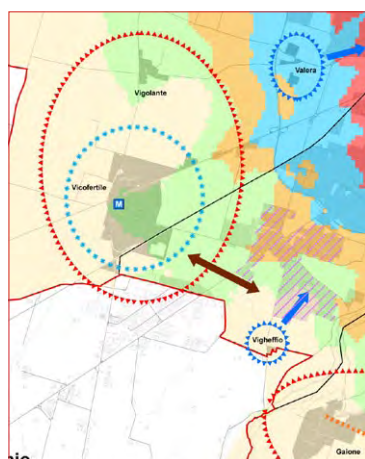




Il micro-sistema di San Prospero



Il micro-sistema di San Pancrazio



Il micro-sistema di Vicofertile

un tasso di attività del 50% e una incidenza della occupazione industriale sul totale del 30%) di circa 92.000 abitanti.

Vale a dire che per oltre i 2/3 le nuove previsioni produttive del PSC corrispondono ad effetti di maggiore polarizzazione del capoluogo o di ri-dislocazione di occupazione industriale da aree del consolidato.

Una previsione assai cospicua che da conto delle ampie problematiche attuative oggi aperte che suggeriscono una re-interpretazione del destino dell'area in termini non solamente produttivi ma anche con funzioni logistiche, da prevedere anche in relazione all'ormai avvenuta saturazione del CEPIM.

Una ipotesi da esplorare comunque con cautela, visti i rapporti non proprio esaltanti che le funzioni logistiche mostrano tra impatto territoriale e valore aggiunto e che vanno probabilmente interpretate nella logica di una stretta finalizzazione a funzioni direttamente legate alle filiere caratterizzanti il sistema economico locale, agro-alimentare in testa.

Ancor più ampio è forse lo scarto relativo alle previsioni terziarie (direzionali, ricettive e commerciali) che con oltre 1.200.000 mq di slu (inserite nel POC per quasi il 60%) rappresentano una dimensione equivalente a quella delle previsioni residenziali.

La previsione registra ancora un certo sovradimensionamento delle aspettative di crescita terziaria che ha caratterizzato l'urbanistica delle città emiliane (e italiane) nel corso degli anni '90, trainata soprattutto dalla esplosione di un nuovo terziario commerciale delle grandi superfici sub-urbane che sembra mostrare però (nella crisi e non solo) più di un segnale di ripensamento.

E' possibile che una parte almeno delle previsioni terziarie potrà essere riconvertito a destinazioni residenziali, e i margini di flessibilità normativa delle previsioni vigenti lo consentono, anche se questo potrebbe corrispondere a un certo sovradimensionamento del carico residenziale che difficilmente potrebbe trovare riscontro nella domanda realisticamente prevedibile.

In buona sostanza, entro un quadro di sostanziale equilibrio delle sue previsioni insediative, il PSC deve oggi fare i conti con due criticità principali:

- una certa difficoltà attuativa delle previsioni nelle frazioni – che può derivare da istanze di tesaurizzazione dei diritti edificatori più marcate in contesti come quelli frazionali dove il mercato fondiario è assai esiguo e poco strutturato - non colmata dal relativo sovradimensionamento delle previsioni di piano e che richiede invece un ripensamento dei meccanismi attuativi che metta in gioco allo stesso tempo un più ampio margine di concorrenzialità e un più alto livello di sostenibilità, appoggiato ad una manovra sui servizi scolastici;
- il tema di previsioni produttive e terziarie (e commerciali in particolare) che rischiano di generare effetti di polarizzazione anche oltre il desiderabile, da bilanciare con specifiche politiche di sostenibilità e con strategie attuative accorte e puntualmente monitorate.

Le frazioni rurali

Le frazioni rurali debbono intanto essere ricondotte a microsystemi locali rispetto ai quali sia possibile organizzare la dotazione dei servizi e la manovra di potenziamento delle dotazioni anche al fine di migliorare la sostenibilità riducendo il costo sociale ed ambientale degli spostamenti casa-scuola.

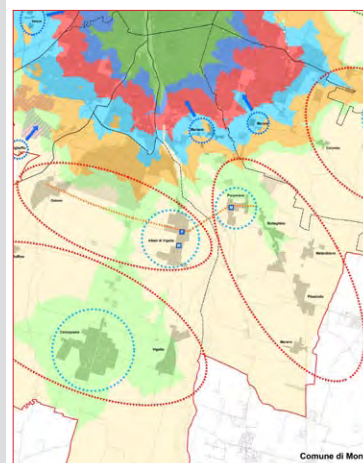
Questi microsystemi sono due nel quartiere (rurale) di Golese, un primo incentrato su Baganzola (con Cervara, Vicomero e Castelnuovo) e un secondo più disperso (Roncopascolo, Eia e Fraore) che può essere ricondotto - anche attraverso il nucleo di Fognano - alla polarità (esterna) di San Pancrazio.

I sistemi sono due anche a San Pancrazio, dove oltre al "capoluogo" è riconoscibile la polarità di Vicofertile (con Vigolante). Due sistemi (almeno) a Vigatto, uno su Alberi con Gaione e uno su Corcagnano con Carignano, San Ruffino e Vigatto. Un unico sistema è presente nel quartiere di Cittadella, centrato sul borgo di Porporano con Botteghino, Pilastrello, Malandriano e Marano. Un solo sistema anche per il quartiere di Lubiana, quello di San Prospero, con Coloreto e Martorano.

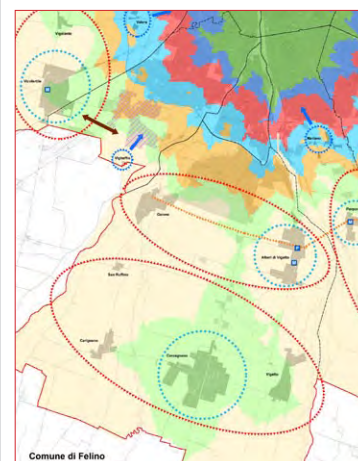
Alcuni sistemi rurali sono incompleti perché prevalgono gravitazioni esterne al territorio comunale: Viarolo (con Trecasali) e forse Panocchia (con il Pilastro di Langhirano). Altri sistemi rurali sono destrutturati e privi di polarità interne di qualche peso e sono quindi da servire con reti di trasporto verso il centro. E' il caso di Cortile San Martino (con Ravadese, Paradigna, Baganzolino e Gambaretolo) e di San Lazzaro (Beneceto, San Donato, Casalbaroncolo, con Chizzola e Casaltone che gravitano sul comune di Sorbolo).

Alcuni piccoli nuclei, infine, sono in realtà già in città: Valera, Vigheffio, Mariano, Marore, Ugozzolo e Moletolo. I nuclei da consolidare (nella dotazione di servizi e da privilegiare dal punto di vista insediativo) sono quindi:

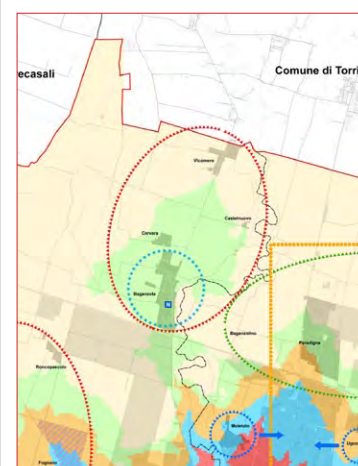
- **Baganzola**, già recapito di una ampia gamma di servizi esistenti a cui si potrebbe aggiungere un nido da verificare, tenendo comunque conto delle criticità "acustiche" legate alla presenza dell'aeroporto, anch'esse da verificare per capire se l'ampliabilità del nucleo è possibile;
- **San Pancrazio**, ove è in progetto un istituto comprensivo, mentre non ci sono strutture pre-scolari; da vedere il rapporto con Fognano, che non è una frazione ma è una lottizzazione periferica;
- **Vicofertile**, dove verificare se prevedere la realizzazione di scuole medie, con un incremento ulteriore dell'insediamento previsto, oppure se puntare all'accessibilità ai servizi urbani di Vigheffio;
- **San Prospero**, dove è previsto un forte incremento insediativo che giustificherebbe il potenziamento dei servizi con una media;
- **Porporano**, che non ha nuove previsioni insediative, presenta una consistenza demografica un po' sotto soglia e un sistema dei servizi incompleto e disperso: andrebbe potenziato alla soglia delle medie e/o ne andrebbe rafforzata l'accessibilità e il legame con Alberi potenziando quest'ultimo con elementari e medie e valorizzando le previsioni di una nuova ciclabile della rete rurale con un ponte ciclopeditone sul Parma;
- **Alberi**, anche se non dovesse ospitare la domanda di servizi proveniente da Porporano, potrebbe reggere un ruolo da polarità rurale consolidata anche con il solo servizio per Alberi e Gaione, che hanno oggi 1.600 abitanti mentre altri 1.600 sono in previsione;



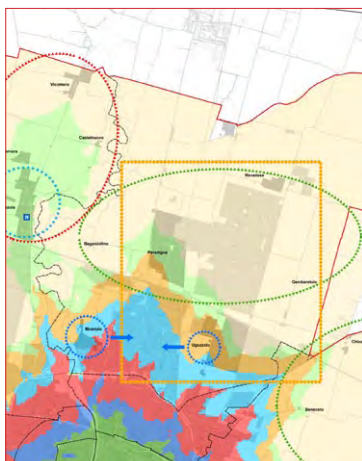
I micro-sistemi di Alberi e di Porporano



Il micro-sistema di Corcagnano



Il micro-sistema di Baganzola



Il quadrante nord orientale

- **Corcagnano** è un centro di servizi completo con le maggiori previsioni di potenziamento, largamente inattuale; la sua crescita è presumibilmente sovrastimata rispetto al plausibile e al desiderabile.

Il quadrante nord orientale (urbano e rurale) è privo di presidi frazionali significativi, ma ospita il tessuto specializzato più esteso del Comune; andrebbe pertanto rivisitato nella sua trama per cogliere gli elementi di diversificazione (e di equipaggiamento) possibile che sostengano anche una presenza residenziale e una infrastrutturazione dei servizi alla popolazione e agli addetti (vedi progetto di umanizzazione dei poli funzionali).

Le polarità rurali selezionate, con la sola eccezione di Corcagnano – più esterna – e con la soluzione di continuità di cui si è detto nel quadrante nord-orientale, formano un sistema di presidi collocati ad una distanza ancora sostanzialmente a portata ciclabile dalla città; una ciclabilità da perseguire assicurando condizioni di sicurezza e di comfort della rete con particolare priorità, valorizzando anche le direttrici rurali proposte con le “Vie dei Formaggi”.

Queste polarità possono essere il giusto riferimento per promuovere e realizzare interventi che sperimentino nuove condizioni di qualità e sostenibilità nell'insediamento, agendo sui fronti della energia, della edilizia bioclimatica e domotica, dando un contributo sostanziale alla sperimentazione delle condizioni di sostenibilità insediative.

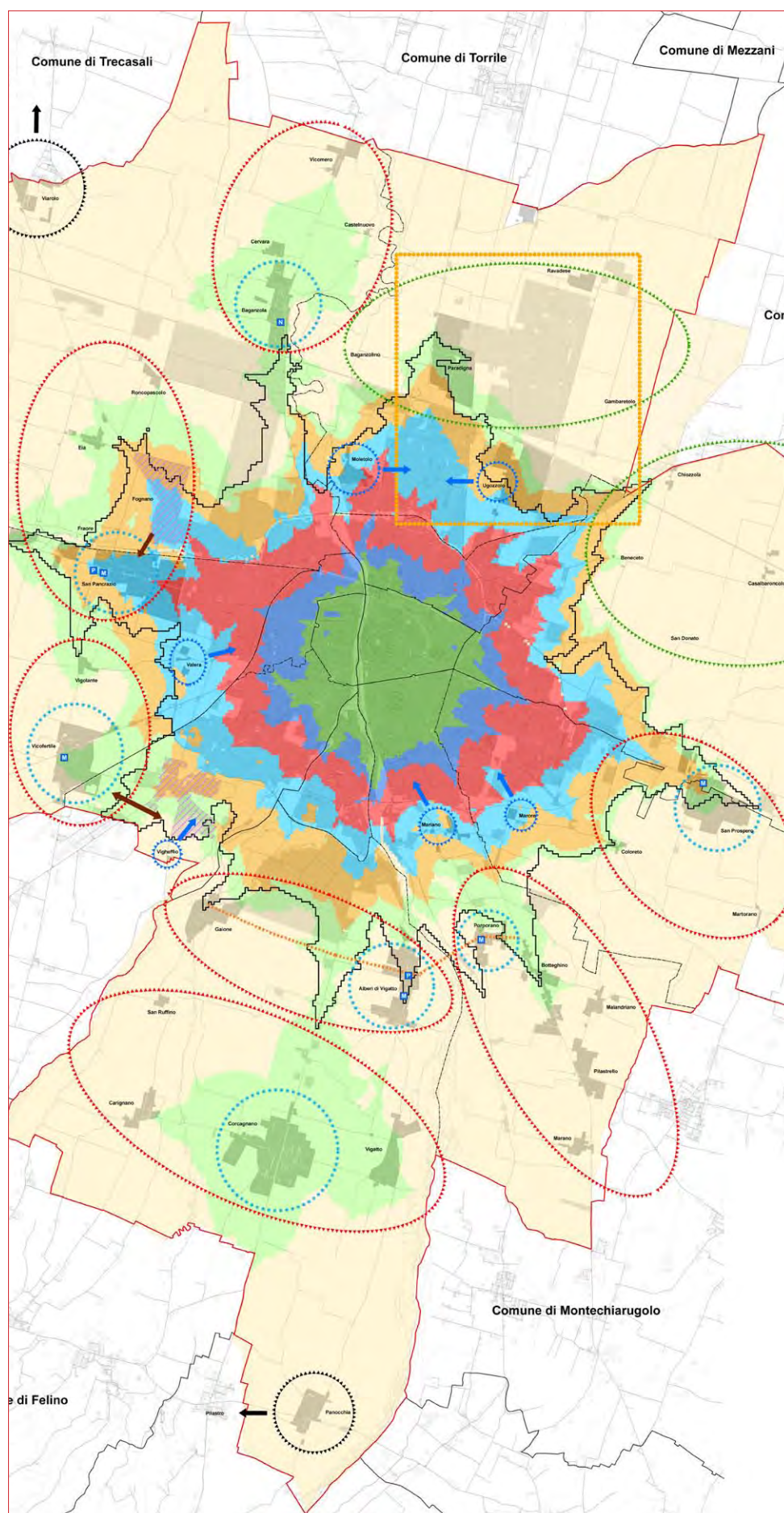
Le conseguenze sull'assetto infrastrutturale

Il modello di città compatta assunto dal nuovo PSC richiede un ripensamento profondo delle politiche di infrastrutturazione urbana, in particolare per ciò che attiene il sistema di mobilità.

La preferenza attribuita al sistema di trasporto pubblico ed il forte impulso alla ciclabilità si associano nel Piano ad una serie di misure strutturali e di previsioni urbanistiche volte a ri-dislocare il sistema dei servizi pubblici – quelli scolastici in primo luogo – così da realizzare per un verso una strategia di decentramento sostenibile delle funzioni e di autocontenimento della mobilità dei quartieri, mentre una strategia di ripolarizzazione selezionata degli insediamenti rurali delle frazioni dovrà per altro verso realizzare una offerta qualificata di servizi che riducano la dipendenza delle frazioni dal centro città e, così, dunque, anche la mobilità verso il centro.

Dal PSC discende quindi una nuova commessa affidata al sistema della mobilità ed al suo Piano (PUM): quella di verificare e ripensare lo stesso modello radiocentrico di gravitazione e le conseguenti previsioni di potenziamento della viabilità radiale verso il capoluogo con nuovi tracciati in variante.

Puntando invece, oltre che a rafforzare la rete per la mobilità dolce, a riqualificare in sede le infrastrutture per la viabilità, recuperando e allestendo condizioni e spazi di vivibilità urbana nell'attraversamento dei centri frazionali, a partire dall'alleggerimento della pressione esercitata dalla mobilità veicolare e dal suo riorientamento modale che il nuovo modello di città compatta e le sue strategie di sostenibilità saranno in grado di mettere in campo.



Sistema di assetto delle frazioni

- limite comunale
- limite di quartieri
- centri urbani e insediamenti sparsi
- centri frazionali

Sistemi locali dei centri frazionali

- sistemi strutturati
- sistemi destrutturati
- centri frazionali connessi al sistema dei centri urbani
- sistemi incompleti con gravitazioni esterne
- espansioni urbane connesse al sistema dei centri frazionali

Indirizzi progettuali

- centri frazionali da consolidare
- centri frazionali da consolidare nuovo percorso ciclabile della rete rurale con ponte ciclopedonale sul Torrente Parma
- quadrante da rivisitare con una infrastrutturazione dei servizi

Attrezzature scolastiche da prevedere

- N asilo nido
- P scuola primaria
- M scuola secondaria di 1° piano

Accessibilità della popolazione al 2009 con modalità ciclabile - 30'

- fino a 2.000 abitanti
- da 2.001 a 5.000 abitanti
- da 5.001 a 20.000 abitanti
- da 20.001 a 50.000 abitanti
- da 50.001 a 100.000 abitanti
- da 100.001 a 120.000 abitanti
- da 120.001 a 200.000 abitanti

- soglia di accessibilità della popolazione residente al 2009 su rete TPL fino a 20.000 abitanti - 30'

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' PER LA GREEN CITY



Gli obiettivi di sostenibilità

Parma cerca la fisionomia del suo nuovo Piano interrogandosi innanzitutto sui contenuti strategici e programmatici di cui occorre investire l'azione di pianificazione. Al tempo stesso fissando un percorso di monitoraggio e verifica del suo cammino verso gli scenari di sostenibilità che ha assunto nella visione di città "integrata e bilanciata".

Il Documento Preliminare declina il modello di città negli **obiettivi** di sostenibilità ambientale e sociale, attingendo da esempi affermati come *Green City Index*, integrati dagli approcci sociali che, dalla Strategia di Lisbona e da *Seattle Sustainable* in poi, segnano un profilo ineludibile della sostenibilità. Obiettivi di sostenibilità che tengono conto della Strategia 20 - 20 - 20¹ per l'energia ed il clima dell'Unione Europea e della Strategia dell'Unione europea in materia di sviluppo sostenibile².

Qui si presentano anche le **buone pratiche** delle città europee che si sono mosse già da tempo nell'orizzonte della *green city* e che segnano in qualche misura il cammino possibile delle politiche da elaborare, riportandole certamente alla specificità del contesto parmigiano, per conseguire quegli ambiziosi obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale che la città si propone.

Questa applicazione sugli obiettivi e le politiche deve dare argomenti e sostanza alla visione. E, interpretando in modo non rituale il senso della VAS, può dare al Piano la capacità di "aggiustare il tiro" nel tempo. Questa parte si articola nelle dieci famiglie di temi della sostenibilità che desumiamo dal *Green City Index* (le prime cinque: CO₂ e Energia; Trasporti; Acqua; Rifiuti; Qualità dell'aria) integrandole con quelle che più esprimono la dimensione sociale (Competitività e Identità; Inclusione sociale, Quartieri e Vicinato; Uso del Suolo e Paesaggio; Sicurezza; Educazione, Salute e Stili di vita).

Per ciascuna delle dieci famiglie l'articolazione proposta prevede innanzitutto la formulazione di un **obiettivo quantificato** che esprima e renda immediatamente percepibile l'idea di una Parma che al 2020 prevedibilmente avrà più abitanti degli attuali (perché le città sono tornate a crescere, in Italia e in Europa, ma anche in virtù della specifica attrattività e desiderabilità di Parma), e sarà però in grado di "consumare" meno risorse ambientali di quanto non faccia ora, migliorando anche le proprie *performance* sociali. Ogni obiettivo trarrà naturalmente argomenti attraverso le considerazioni con le quali il Piano discute i documenti che l'amministrazione ha prodotto e che rappresentano il Quadro Conoscitivo del Piano da verificare in termini di coerenza strategica rispetto al **nuovo modello di città**.

Poi le **politiche**, quelle già operanti, raccolte dall'esperienza in corso, e le nuove che il Piano propone, traendole anche dall'esperienza delle altre città europee di successo. Di queste politiche il documento presenta qui una versione che dovrà essere sempre sviluppata e aggiornata. Politiche a cui si dovrà sempre cercare di dare una rappresentazione fisica che ne colga la concreta articolazione nel disegno della città ed evidenzii le criticità e le contraddizioni con cui le politiche devono fare i conti.

Il Documento dichiara poi gli **indicatori** assunti per ciascun obiettivo, rappresentandone i valori attuali da mettere a confronto con le migliori *performance* delle capitali europee (*Green City Index*) e possibilmente con altre realtà esemplari di città medie (Friburgo, Munster, Bordeaux, Bristol, Nantes, Victoria).

¹ (20% di energia prodotta da fonti rinnovabili; miglioramento del 20% dell'efficienza dei consumi energetici, riduzione del 20% delle emissioni di CO₂): Pacchetto clima energia - Consiglio europeo, Parlamento europeo - Dicembre 2008

² Strategia dell'Unione europea in materia di sviluppo sostenibile - Consiglio europeo 15 - 16 giugno 2006

VAS SOCIALE

1

OBIETTIVO: Migliorare il posizionamento della città nella rete urbana regionale (padana) e internazionale agendo sul rapporto tra le risorse della tradizione e la necessità dell'innovazione

Politiche

Promuovere una rinnovata capacità di azione della rete urbana padana infra-metropolitana delle città medie poste sull'asse da Verona a La Spezia come soggetto di politiche territoriali e di sviluppo di rilievo nazionale ed europeo agendo attraverso:

- la promozione di una nuova consapevolezza della rete urbana come geo comunità;
- il potenziamento delle relazioni e delle funzioni logistiche del corridoio TIBRE, con il potenziamento delle connessioni ferroviarie, la realizzazione della connessione autostradale A15 A22, l'integrazione dei poli logistici di Verona (Quadrante Europa), Parma (CEPIM in progetto di potenziamento) e La Spezia (Porto);
- la condivisione, anche a geometria variabile, di accordi per l'integrazione di funzioni ed eventi a grande capacità attrattiva sul versante delle funzioni fieristiche, formative, sanitarie, culturali, anche al fine di qualificare il potenziale e l'offerta turistica della rete.

Potenziare la integrazione della Città nella rete locale, valorizzando le risorse della corona urbana agendo attraverso:

- la qualificazione delle risorse culturali e la loro valorizzazione turistica e fruitiva;
- il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale, con particolare riferimento ai servizi di trasporto ferroviario, in funzione dell'utenza locale ma anche della fruizione turistica (vedi il caso di Colorno).

Conservare una base produttiva equilibrata e competitiva, agendo attraverso:

- la valorizzazione della filiera agro-alimentare e del ruolo della Città come capitale della *Food Valley* nei suoi contenuti di immagine e di produzione di beni e di servizi innovativi, con un forte orientamento ai temi della salute e della qualità ambientale nella riforma degli stili di vita urbani della contemporaneità;
- la promozione dello sviluppo di nuove filiere legate all'innovazione energetica anche a partire dalle tecnologie produttive esistenti e delle specializzazioni consolidate;
- la tutela dello spazio agricolo conservato ad una economia della produzione alimentare e innovato sul versante della offerta di servizi rurali;
- la promozione della piena sostenibilità della presenza manifatturiera;
- azioni volte ad aumentare la partecipazione della popolazione alle forze di lavoro (giovani, donne e anziani).

Promuovere un ambiente urbano dinamico e attrattivo capace di sostenere l'innovazione e attrarre competenze ed imprese, agendo attraverso:

- il sostegno e la promozione dell'imprenditoria giovanile;
- la valorizzazione del patrimonio e della tradizione culturale anche come leva di una rinnovata economia urbana (turismo, economia della conoscenza);

- la valorizzazione del potenziale di attrazione del Centro Storico di Parma come centro commerciale naturale di eccellenza;
- la promozione dell'imprenditorialità della popolazione straniera.

Migliorare l'efficienza e l'intensità d'uso dei servizi, agendo attraverso:

- la riqualificazione, rigenerazione, densificazione e connessione degli spazi pubblici per migliorarne l'intensità d'uso e la capacità di esprimere valori di riconoscimento sociale;
- lo sviluppo della multifunzionalità delle strutture di servizi promuovendo l'integrazione intersettoriale delle politiche;
- il sostegno ad una diffusa partecipazione degli attori sociali alla produzione e alla innovazione di servizi di interesse pubblico, promuovendo tutte le forme di sussidiarietà.

Indicatori

• Valore Aggiunto Pro-capite	127,2
<i>(numero indice, media EU 15 = 100, Istituto Tagliacarne - 2007)</i>	
• Attività high education	33,5
<i>(percentuale degli occupati sul totale degli addetti, ISTAT - CIC 2001)</i>	
• Occupazione	42,9
<i>(percentuale sul totale degli addetti per 100 abitanti, ISTAT - CIC 2001)</i>	
• Contributo delle attività agricole e manifatturiere alla formazione del Valore Aggiunto	37,3
<i>(Istituto Tagliacarne - 2007)</i>	
• Contributo della filiera agro-alimentare alla formazione del Valore Aggiunto	15,0
<i>(Istituto Tagliacarne - 2007)</i>	
• Intensità d'uso dei servizi (PIL dei servizi)	
• Commercio nel Centro Storico	6,1
<i>(densità calcolata in numero di esercizi commerciali per Ha, Comune di Parma - Ass.to al Commercio, 2008)</i>	

INCLUSIONE SOCIALE, QUARTIERE E VICINATO

2

OBIETTIVO: Conservare, nella città che cresce, una presenza equilibrata dei ceti sociali, delle classi di età e dei gruppi culturali nella loro distribuzione spaziale e nella qualità del tessuto di relazioni.

Politiche

Rafforzare il sistema di welfare locale valorizzandone tutte le risorse e i profili di sussidiarietà, delle famiglie e dei corpi sociali intermedi, agendo attraverso:

- il potenziamento dell'offerta formativa e una sua distribuzione più diffusa ed equilibrata anche a fronte dei previsti incrementi di domanda intendendo i nuovi plessi scolastici come sistemi integrati di servizi (impianti sportivi, aree verdi, biblioteche, sale per conferenze) aperti alla fruizione dei quartieri;
- la promozione dell'integrazione degli immigrati nelle istituzioni scolastiche e nei processi formativi;

- l'investimento sui processi formativi per favorire l'efficienza e la flessibilità del mercato del lavoro locale;
- il potenziamento delle politiche per la domiciliarità della popolazione anziana, promuovendo interventi mirati ad assicurare una migliore integrazione tra servizi e strutture istituzionalizzate e servizi territoriali (vedi WCC) e azioni per il miglioramento diffuso delle condizioni di vivibilità della città per la popolazione anziana: accessibilità confortevole e sicura, rimozione delle barriere architettoniche nel patrimonio edilizio esistente, valorizzazione del commercio e dei servizi privati di vicinato.

Potenziare la presenza di *social housing* per rispondere alle nuove e diversificate domande abitative sociali con un'offerta articolata per *target*, distribuzione spaziale e tipologie abitative, agendo attraverso:

- l'attuazione e lo sviluppo del progetto Parma *Social Housing*, facendo leva sulle risorse fondiari assicurate dalla manovra perequativa nei distretti di trasformazione, intercettando le opportunità finanziarie delineate dalle politiche governative, promuovendo l'integrazione tra i diversi attori sociali, nel finanziamento, nella realizzazione e nella gestione del progetto;
- la riqualificazione del patrimonio di Edilizia Residenziale Pubblica integrandolo nel progetto di *Housing* sociale, utilizzando la nuova offerta di housing sociale come fattore di mobilità entro il patrimonio pubblico;
- la acquisizione di maggiore risorse (aree, diritti edificatori, alloggi) per il *social housing* nei processi di riqualificazione urbana della città consolidata e della città della trasformazione (aree di trasformazione) anche attraverso la rinegoziazione delle quote destinate alla convenzionata convertendole in parte a social housing e in parte ad edilizia a libero mercato;
- la promozione di progetti integrati di vicinato con contenuti di social housing, potenziamento dei servizi e riqualificazione degli spazi pubblici, nelle aree della città pubblica per migliorare il rendimento sociale delle aree a servizi e rafforzare il potenziale di comunità.

Migliorare l'auto-contenimento dei quartieri nell'organizzazione della vita quotidiana e per la fruizione dei servizi di uso frequente, agendo attraverso:

- la realizzazione di nuove centralità negli insediamenti interessati da processi di trasformazione che colgano anche i bisogni di riqualificazione della città esistente integrando l'offerta di servizi e coinvolgendo la popolazione interessata in processi partecipativi;
- il decentramento sostenibile dei servizi di vicinato, in particolare scolastici, nei quartieri e nelle frazioni anche in relazione alle maggiori sollecitazioni quantitative e qualitative prevedibili sul fronte della domanda;
- il miglioramento delle reti di accessibilità ciclabili realizzandone la prioritaria connessione ai plessi scolastici esistenti e di progetto;
- il sostegno al commercio di vicinato promuovendo il riconoscimento ed il consolidamento anche nei quartieri di centri commerciali naturali, intervenendo sulla organizzazione ed utilizzazione degli spazi pubblici, la regolazione della circolazione e della sosta, lo sviluppo di iniziative promozionali e il sostegno all'ammodernamento e alla integrazione della rete commerciale.

Aumentare l'intensità fruitiva dello spazio pubblico e migliorare il rendimento sociale dei servizi agendo attraverso:

- azioni di rigenerazione, riqualificazione, densificazione e connessione dello spazio pubblico e del sistema dei servizi (PIL dei Servizi);

- la valorizzazione dello spazio pubblico, specie nelle sue frange marginali, attraverso la sua utilizzazione per la produzione di energia da fonti rinnovabili;
- azioni di miglioramento della qualità formale, dell'immagine, dell'arredo e della fruibilità degli spazi pubblici in coerenza con le politiche per la moderazione del traffico e l'incentivazione della mobilità dolce, promuovendo percorsi di progettazione partecipata, e di sollecitazione della creatività.

Promuovere percorsi di ascolto sociale e di partecipazione alla costruzione delle decisioni pubbliche, agendo attraverso:

- il consolidamento dell'esperienza di partecipazione dei quartieri alla costruzione delle decisioni pubbliche sviluppata attraverso l'esperienza del Masterplan dei quartieri e del Bilancio Partecipativo;
- La promozione di percorsi di partecipazione e confronto per gestire in forma strutturata i momenti di conflitto che si determinino a seguito di decisioni pubbliche per promuovere l'identificazione di soluzioni condivise (vedi il caso della zona 30 a Lubiana);
- Lo sviluppo della comunicazione sociale attorno al nuovo PSC e alle sue politiche di riqualificazione sostenibile della città anche attraverso l'allestimento di un sito **web** dedicato;
- La promozione di momenti di progettazione partecipata attorno ai progetti di maggior valore identitario e simbolico per la città e, più in generale, nei percorsi di riqualificazione della città pubblica.

Indicatori:

- **Mixité sociale: caratterizzazione etnica** **86,6**
(% di popolazione che vive in contesti di vicinato caratterizzati da basso livello di multietnia - 20 stranieri per 100 residenti - elaborazione CAIRE su dati dell'Ufficio Anagrafe del Comune di Parma 2009)
- **Mixité sociale: invecchiamento della popolazione** **62,7**
(% di popolazione che vive in contesti di vicinato caratterizzati da indici di invecchiamento contenuti - fino a 25 anziani di 65 anni e oltre per 100 residenti - elaborazione CAIRE su dati dell'Ufficio Anagrafe del Comune di Parma, 2009)
- **Alloggi di Edilizia Residenziale Pubblica** **4,3**
(numero alloggi di ERP per 100 famiglie, ORSA - Osservatorio Regionale Sistemi Abitativi 2009)
- **Scuole: criticità sociali** **14,3**
(% di scuole che registrano un numero di presenze di bambini stranieri - per cittadinanza e nascita - superiore alla media - elaborazione CAIRE su dati dell'Assessorato all'istruzione del Comune di Parma 2009)
- **Scuole: accessibilità** **41,9**
(% di popolazione servita da una accessibilità ciclopeditone ai servizi scolastici e prescolari confortevole e sicura - Masterplan dei Quartieri di Parma - 2009)
- **Aree verdi: accessibilità** **46,9**
(% di popolazione che accede pedonalmente ad un'area verde attrezzata di almeno 5.000 mq.- Masterplan dei Quartieri di Parma - 2009)
- **Popolazione: densità urbana** **71,3**
(% di popolazione che vive in ambiti con densità > 100 ab./ha elaborazione CAIRE su dati dell'Ufficio Anagrafe del Comune di Parma 2009)
- **Mixité funzionale: accessibilità pedonale al lavoro** **29,7**
(% di popolazione ricadente in ambiti accessibili pedonalmente ad ulteriori ambiti con offerta di lavoro tra i 30 e i 100 posti - per 100 abitanti - elaborazione CAIRE su dati censimento ISTAT 2001)

OBIETTIVO: Riconoscere e conservare il confine tra città e campagna come sistema paesistico e ambientale rilevante, luogo di integrazione della rete ecologica urbana e territoriale.

Politiche

Promuovere la città compatta come modello di sostenibilità e di vivibilità della città consolidata, perseguendo l'obiettivo di una città senza periferie, agendo attraverso:

- azioni diffuse di densificazione del patrimonio edilizio, finalizzate anche al miglioramento delle prestazioni energetiche ed ecologiche degli edifici;
- la promozione di una diffusa *mixité* funzionale degli insediamenti nel rapporto residenza servizi e residenza posti di lavoro;
- progetti di innovazione rurale per un assetto insediativo delle frazioni marcatamente orientate ad obiettivi di sostenibilità: energia, edilizia bioclimatica, domotica;

Valorizzare il paesaggio agrario come fattore di riconoscimento e caratterizzazione dell'immagine parmigiana, agendo attraverso:

- la tutela e la valorizzazione della funzione produttiva del suolo agricolo e del ruolo di governo della azienda agricola multifunzionale come fattore di sostenibilità e come vettore di offerta dei servizi di fruizione;
- la tutela dei varchi non insediati lungo le direttrici viabilistiche, a partire dal corridoio della Via Emilia, che recuperi e valorizzi il suo tracciato storico come vero e proprio *Boulevard* Regionale promuovendo azioni di riqualificazione e potenziamento (anche nei nuovi tracciati) dell'apparato vegetazionale;
- La rimozione e/o la mitigazione dei detrattori paesaggistici ed ambientali rappresentati dalla presenza di edifici e infrastrutture incongrue, migliorando la focalizzazione e l'efficacia della disciplina urbanistica vigente al riguardo;
- Il recupero e la valorizzazione dei beni culturali rappresentati dal patrimonio storico di valore testimoniale, favorendone il riuso.

Valorizzare l'economia agricola come necessario substrato culturale (valori identitari e di immagine) dei processi di evoluzione dell'economia urbana come città verde capitale della *Food Valley*, agendo attraverso:

- la valorizzazione dei prodotti tipici e di qualità;
- la costruzione di una rete di fruizione del territorio rurale attestando la rete ciclabile comunale sul sistema dei caseifici sociali, da intendere come luoghi di offerta e commercializzazione dell'intero paniere di prodotti agroalimentari tipici e locali e come supporto alla rete di servizi di accoglienza rurale, integrando nei percorsi altre realtà rilevanti della nuova offerta di servizi rurali, dalle fattorie didattiche ai musei del cibo;
- la adozione di una *food strategy* della città orientata alla valorizzazione dei prodotti tipici e locali e alla promozione di stili alimentari più salubri, in particolare per quanto riguarda i comportamenti delle fasce di popolazione scolastica e infantile;
- l'esplorazione e la valutazione di fattibilità del progetto di una cittadella del cibo nel quadrante sud est della città, fortemente integrata con lo spazio rurale a garanzia della sua conservazione che valorizzi l'iniziativa pilota di fattoria urbana del *Welfare Community Center* (WCC) entro una prospettiva di parco tematico;

- il sostegno ai processi di razionalizzazione della maglia aziendale, riducendo i fattori di competizione legati alle attese di rendita urbana, i processi di frammentazione nella realizzazione di infrastrutture, da compensare anche con specifici interventi di ricomposizione fondiaria, l'integrazione di funzioni innovative in territorio rurale (servizi rurali, produzione energetica) strettamente legati all'azienda agricola;
- il rafforzamento delle funzioni di servizio pubbliche e private legate all'alimentazione e alla cultura del gusto (università del Gusto, Eataly);
- la promozione di filiere agricole corte, dei *farm market* e dell'offerta a Km zero.

Ridurre il consumo di suolo determinato dalla inefficienza della città che trasferisce sulla campagna le proprie contraddizioni, agendo attraverso:

- il miglioramento dell'efficienza dei processi di sostituzione e riqualificazione urbana;
- la qualificazione dell'insediamento nelle frazioni conservandone l'impronta rurale e migliorandone la sostenibilità, migliorando anche in forma originale le dotazioni di servizi.

Migliorare le condizioni per il mantenimento della biodiversità, promuovendo la realizzazione di reti ecologiche articolate e diffuse e integrate con l'ecosistema urbano, agendo attraverso:

- l'allestimento del sistema dei parchi urbani in corrispondenza dei paesaggi fluviali e delle *Kyoto forest*, mettendo in moto meccanismi di valorizzazione e di sostenibilità economico-finanziaria ed organizzativa che consentano la messa in opera della strategia fondiaria operata attraverso la manovra perequativa del Piano;
- l'integrazione del sistema del verde urbano nella rete ecologica territoriale con particolare riferimento ai corridoi fluviali (Enza, Parma-Baganza, Taro);
- la promozione di orti urbani e di *city farm* nel sistema insediativo esistente e di nuovo impianto.

Indicatori

- Suolo: consumo **172,5**
(Mq. di suolo urbano per abitante - PSC Vigente, anagrafe del Comune di Parma)
- Suolo: effetti delle trasformazioni **30,0**
(% di brownfields rispetto ai greenfields nelle trasformazioni - PSC Vigente)
- Agricoltura locale
(Incidenza delle produzioni biologiche e dei prodotti di qualità sul Valore Aggiunto Agricolo)
- Servizi rurali **3,0**
(agriturismi, aziende con vendita diretta, fattorie didattiche, etc.per 100 aziende agricole elaborazione CAIRE su dati dell'Anagrafe regionale Aziende Agricole e dati Agri Parma- 2009)
- Parchi urbani e territoriali **2,6**
(Mq. di parchi urbani e territoriali mantenuti per abitante - PSC Vigente, anagrafe del Comune di Parma)

SICUREZZA

4

OBIETTIVO: Ridurre l'esposizione della popolazione al rischio**Politiche****Ridurre la pericolosità ambientale e l'esposizione degli insediamenti umani ai rischi di carattere antropico, agendo attraverso:**

- la adozione di misure antisismiche nelle costruzioni;
- interventi di messa in sicurezza sino alla possibile delocalizzazione degli stabilimenti industriali a Rischio di Incidente Rilevante
- la delocalizzazione delle attività esposte a rilevanti rischi idraulici agendo anche attraverso la manovra dei crediti edilizi;
- il potenziamento e l'integrazione delle attività di protezione civile.

Aumentare la sicurezza urbana nei luoghi della vita quotidiana, agendo attraverso:

- il miglioramento della qualità degli spazi pubblici e la loro capacità di trasmettere valori di sicurezza e di favorire il controllo sociale;
- il miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione stradale attraverso provvedimenti di moderazione del traffico, risoluzione delle criticità e di attenzione alle categorie deboli dell'utenza;
- il miglioramento delle condizioni di sicurezza dei cantieri.

Indicatori

- Rischio per la salute umana: attività produttive **1**
(Numero di attività a rischio di incidente rilevante presenti in ambito urbano - Ministero dell'Ambiente)
- Rischio per la salute umana: sismica **.....**
(% del patrimonio edilizio vulnerabile all'esposizione sismica -)
- Rischio per la salute umana: idrogeologia **152**
(n° insediamenti ricadenti nella fascia A del in fascia A del PAI e Anagrafe della Popolazione del Comune di Parma)
- Sicurezza: strade **5,1**
(Numero di incidenti stradali con morti o feriti per 1.000 abitanti - ufficio mobilità del Comune di Parma - 2008)
- Sicurezza: lavoro **53**
(Numero di incidenti sul lavoro per 1.000 occupati - ISPESL - Istituto Superiore Previdenza e Sicurezza sul Lavoro)
- Sicurezza: accessibilità **52,8**
(% di popolazione residente in ambiti con elevato potenziale di comunità Masterplan dei Quartieri di Parma)
- Sicurezza personale **.....**
(% spazi pubblici dotati di sistemi di video sorveglianza)

EDUCAZIONE, SALUTE E STILI DI VITA

5 OBIETTIVO: Migliorare l'Indice di Sviluppo Umano

Politiche

Rafforzare e qualificare l'offerta universitaria e il ruolo di Parma come città giovane fortemente orientata all'economia della conoscenza, agendo attraverso:

- lo sviluppo delle attività formative di livello superiore;
- il miglioramento della qualità degli insediamenti universitari (polo storico e *campus*), agendo attraverso azioni di riqualificazione e di densificazione;
- il miglioramento dei servizi di accoglienza della popolazione universitaria (*social housing*).

Rafforzare il rilievo dei profili formativi in tutte le stagioni della vita, agendo attraverso:

- la sempre maggiore integrazione nella presenza delle istituzioni educative, a partire da quelle del ciclo dell'obbligo, con il proprio contesto territoriale di riferimento, promuovendo una maggiore presenza delle istituzioni scolastiche nella vita urbana e una offerta ai quartieri di servizi e di opportunità culturali, ricreative e associative da parte delle sedi scolastiche;
- il sostegno alle azioni di integrazione sociale nell'ambito delle istituzioni scolastiche;
- il potenziamento della offerta formativa oltre il ciclo scolastico per la popolazione attiva (formazione professionale continua) e per la popolazione anziana (università della terza età);
- il potenziamento dell'offerta e dei servizi culturali.

Incentivare e favorire stili di vita della popolazione urbana maggiormente orientati alla promozione della salute, agendo attraverso:

- la promozione e lo sviluppo delle attività sportive e delle attività all'aria aperta, la dissuasione dall'uso non necessario della mobilità veicolare e l'incentivazione della ciclabilità e della pedonalità;
- la diffusione di una maggiore consapevolezza della necessità di adottare uno stile alimentare sano, valorizzando e riorientando anche in questa chiave la tradizionale cultura alimentare della città.

Promuovere una migliore qualità della vita per le quote crescenti di popolazione anziana agendo attraverso:

- il miglioramento delle dotazioni funzionali degli spazi pubblici e privati per garantirne la fruibilità da parte di categorie di utenze deboli, (barriere arch., ascensori ...)
- lo sviluppo di politiche sociali orientate alle domiciliarità alla conservazione della presenza degli anziani nei luoghi della loro residenzialità storica, alla integrazione tra spazi residenziali e servizi;
- la promozione di esperienze di housing sociale orientate alla integrazione negli insediamenti residenziali di tipologie familiari diverse anche incentivando la prestazione volontaria di servizi di cura come contropartita dell'offerta abitativa per determinate categorie (studenti, giovani).

Migliorare le condizioni di salubrità del clima urbano agendo attraverso:

- il miglioramento delle condizioni del traffico urbano incentivando le forme della mobilità sostenibile e la riduzione delle emissioni di inquinanti;
- il potenziamento delle azioni di monitoraggio della qualità ambientale;
- la realizzazione di fasce di ambientazione nelle infrastrutture.

Indicatori

- Istruzione universitaria
(% popolazione da 25 a 29 anni con istruzione universitaria)
- Servizi pubblici per la cultura **1,22**
(Numero di libri in prestito per abitante)
- Scuole: criticità sociali **14,3**
(% di scuole che registrano un numero di presenze di bambini stranieri - per cittadinanza e nascita - superiore alla media - elaborazione CAIRE su dati dell'Assessorato all'istruzione del Comune di Parma 2009)
- Demografia **79,2 - 84,3**
(Speranza di vita alla nascita - territorio provinciale) maschi femmine
- Salute umana - patologie
(Incidenza delle malattie respiratorie)
- Salute umana - rischio **10,3**
(% popolazione esposta all'inquinamento acustico ed elettromagnetico)
- Servizi sociali **4,7**
(% anziani - di 75 anni e oltre - assistiti in forma domiciliare - dato riferito al distretto di Parma - Provincia di Parma - la Provincia e il Welfare Locale anno 2008)
- Qualità urbana
(% dei luoghi sensibili impattati)

VAS AMBIENTALE

OBIETTIVO: Ridurre le emissioni di CO₂

Politiche

Realizzare nuovi edifici ad alte prestazioni energetiche ed ambientali (di classe B) e riqualificare energeticamente il patrimonio edilizio esistente pubblico e privato (in classe C) operando attraverso:

- l'adozione di regole costruttive allineate agli *standard* di prestazione definiti in sede nazionale e regionale;
- una applicazione efficace delle procedure di certificazione energetica degli edifici da sostenere attraverso processi formativi e di assistenza tecnica rivolti al mondo delle professioni del sistema delle costruzioni;
- lo sviluppo di campagne di comunicazione per sostenere e diffondere la domanda di case a basso consumo;
- l'incentivazione fiscale a scala nazionale e locale degli interventi sul patrimonio edilizio esistente;
- la riqualificazione prioritaria degli edifici pubblici.

Promuovere l'impiego di strumenti finanziari innovativi e di società di servizi energetici a supporto di politiche ed investimenti che contribuiscano alla riduzione delle emissioni clima-alteranti generati dal patrimonio edilizio pubblico e privato attraverso:

- l'accesso al credito agevolato previsto dal "Fondo Rotativo per il finanziamento delle misure finalizzate all'attuazione del Protocollo di Kyoto" disciplinato dal DM 25 novembre 2008 con particolare riferimento alle misure di:
 - "*microcogenerazione diffusa*", per l'installazione di impianti per le fonti energetiche, il gas naturale, la biomassa vegetale solida, i biocombustibili liquidi di origine vegetale, il biogas e, in co-combustione il gas naturale-biomassa, a supporto dei sistemi insediativi esistenti e di nuova previsione;
 - "*usi finali*", destinata ad investimenti sul risparmio energetico e l'incremento dell'efficienza negli usi finali dell'energia con particolare riferimento al patrimonio edilizio esistente realizzato tra il 1946 e il 1991;
- una campagna di certificazione energetica del patrimonio edilizio pubblico e privato esistente;
- l'accesso ai meccanismi di *emission trading* (certificati verdi e bianchi);
- campagne di comunicazione e sensibilizzazione per cittadini, professionisti ed imprese e finalizzate a diffondere la conoscenza degli strumenti di finanziamento e delle società di servizi energetici;
- corsi di formazione professionale per incrementare le sinergie tra professionisti ed imprese;
- modelli di accreditamento per le E.S.Co. (*Energy Service Company*), i professionisti e le imprese;

- l'impiego delle E.S.Co. nella programmazione, finanziamento ed attuazione di interventi di riqualificazione energetica del patrimonio edilizio pubblico e privato;

Aumentare la quota di mobilità che usa sistemi non convenzionali e migliorare l'efficienza energetica della mobilità motorizzata operando attraverso le misure individuate dall'obiettivo n° 7 Trasporti

Aumentare la quota di energia prodotta attraverso le fonti rinnovabili e assimilate operando attraverso:

- l'incentivazione della produzione di energia elettrica da fotovoltaico con particolare riguardo alle coperture degli edifici commerciali e industriali, alle aree di sosta e alle frange urbane;
- la valutazione di fattibilità della realizzazione di un significativo impianto di cogenerazione associato alla rete di teleriscaldamento integrata ad altri processi minori (vedi termovalorizzatore);
- l'incentivazione di reti di cogenerazione di quartiere (nuovo impianto) e di impianti di microcogenerazione condominiali (riqualificazione della città consolidata).

Migliorare l'efficienza energetica del sistema di illuminazione pubblica, agendo attraverso:

- la redazione di un Piano regolatore dell'Illuminazione Pubblica che razionalizzi, pianifichi e qualifichi gli impianti di illuminazione pubblica (ottiche ed armature) esistenti e di nuova realizzazione;
- l'accesso ai meccanismi di *emission trading* (certificati verdi e bianchi);
- la promozione di un bando di riqualificazione, efficientamento energetico e rinnovamento tecnologico del sistema di illuminazione pubblica rivolto ad E.S.Co.;
- la realizzazione di impianti fotovoltaici nelle aree pubbliche di sosta garantendo un'ampia quota del fabbisogno energetico del sistema di illuminazione pubblica.

Programmare l'ampliamento della rete di teleriscaldamento, integrata da impianti di microcogenerazione o cogenerazione di quartiere alimentata a biomasse, agendo attraverso:

- un accordo strategico con Eni per lo sviluppo della rete di teleriscaldamento;
- l'acquisizione di aree per la formazione dei parchi attraverso misure perequative;
- la realizzazione della **Kyoto Forest** attraverso un modello di gestione e manutenzione economicamente sostenibile;

Migliorare l'efficienza energetica dei processi produttivi in campo industriale, agendo attraverso:

- lo sviluppo di politiche per l'innovazione e l'efficienza energetica in ambito APEA;
- iniziative promozionali nei confronti del tessuto produttivo locale.

Migliorare la capacità di assorbimento della vegetazione estendendo le superfici forestate nei parchi urbani e territoriali operando attraverso:

- l'acquisizione di aree per la formazione dei parchi attraverso misure perequative;
- la realizzazione di impianti forestali di valore ecologico e paesistico all'interno dei parchi urbani e territoriali.

Certificare le procedure e le politiche di contenimento delle emissioni di Co2 per l'accesso ai meccanismi di *emission trading*. (certificati verdi e certificati bianchi).

Indicatori

- Emissioni CO₂ **10,3**
(emissioni totali di CO₂ in tonnellate per abitante, Piano Energetico Comunale, 2004)
- Intensità carbonica **267,6**
(emissioni totali di CO₂ in grammi per unità di reddito - euro, Piano Energetico Comunale, 2004)
- Consumi energia **118,3**
(consumi totali di energia in gigajoules per abitante, Piano Energetico Comunale, 2004)
- Intensità energetica **3,1**
(consumi tot. di energia in gigajoules per unità di reddito - euro, Piano Energetico Com., 2004)
- Energia da fonti rinnovabili **0,002**
(% consumi serviti da energia prodotta da fonti rinn., Piano Energetico Comunale, 2004)
- Consumi di energia legati al patrimonio residenziale **604,8**
(consumo di energia finale per mq. di patrimonio residenziale (MJ/mq/anno),
Elaborazione Caire – Urbanistica su base ISTAT 2009)

TRASPORTI

7

OBIETTIVO: Aumentare gli spostamenti non motorizzati, su trasporto pubblico o che usano sistemi a basso impatto

Politiche

Aumentare la quota di mobilità urbana servita dal trasporto pubblico locale riorganizzando il servizio attorno a due linee principali nord-sud ed est-ovest, agendo attraverso:

- il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico locale (TPL), finalizzata a riposizionarne l'immagine da segmenti marginali della domanda ad una sua apprezzabilità generalizzata presso l'utenza;
- la realizzazione di un sistema portante del TPL urbano organizzato su due linee principali, Nord-Sud ed Est-Ovest, che rappresentano le principali concentrazioni della domanda; da attuare con sistemi ad alta capacità e limitato impatto, caratterizzati da elevata frequenza e buona flessibilità oltre che da comfort elevato e da una forte riconoscibilità urbana;
- la caratterizzazione dei terminali dei nuovi sistemi come nodi principali di interscambio per il *park & ride*, per contenere l'accesso di veicoli privati nelle aree centrali;
- la riorganizzazione del sistema urbano di TPL in adduzione alle linee principali attraverso l'organizzazione di nodi di interscambio che favoriscano il trasbordo, minimizzando i tempi di attesa;
- la riqualificazione del parco autoveicolare pubblico in funzione del risparmio energetico e della riduzione dell'inquinamento (mezzi elettrici, ibridi, etc);
- l'integrazione tariffaria tra TPL e sosta nei parcheggi di interscambio;
- il potenziamento del sistema di informazione alla utenza sia a bordo che nelle fermate.

Integrare il servizio di trasporto pubblico con la rete ferroviaria regionale in ambito urbano, agendo attraverso:

- Il rafforzamento della integrazione tra Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale e sistema TPL urbano;
- il completamento dell'intervento di rifacimento della stazione Centrale di Parma, con allestimento di un nodo intermodale di servizio a tutte le linee ferroviarie e di TPL su gomma;
- la realizzazione degli interventi di potenziamento delle linee: Parma - Suzzara, della quale è prevista l'elettrificazione dal PRIT '98; Parma-San Zeno - Folzano (BS), per cui la Regione ha previsto l'elettrificazione; Parma - La Spezia (Pontremolese), per la quale il PRIT '98 e il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica PGTeL (2001) prevedono il raddoppio nella tratta Parma – Fornovo (di cui la tratta Parma - Vicoforte è già finanziata dal CIPE);
- il potenziamento, l'allestimento e la riqualificazione delle fermate esistenti ed l'eventuale allestimento di nuove fermate in ambito urbano e suburbano lungo le linee Milano-Bologna (sede storica), Pontremolese, Parma-Brescia, Parma-Suzzara;
- l'applicazione del progetto STIMER di integrazione tariffaria tra le diverse modalità di trasporto.

Favorire la mobilità ciclopeditone, qualificando la messa in sicurezza dei percorsi, agendo attraverso:

- l'estensione della rete ciclabile dedicata, miglioramento della sua interconnessione, connessione ai recapiti qualificati (vedi scuole), organizzazione dell'intermodalità;
- la riduzione dei conflitti con la mobilità veicolare: pedonalizzazione, ZTL, zone 30, messa in sicurezza degli itinerari ciclabili e pedonali e degli attraversamenti (vedi progetto pedone);
- lo sviluppo di progetti promozionali e organizzativi (vedi bicibus, bike sharing, educazione stradale e informazione all'utenza);
- il decentramento sostenibile dei servizi di vicinato, in particolare scolastici, per ridurre le distanze medie degli spostamenti casa – scuola.

Rendere più efficace la regolamentazione della mobilità automobilistica privata (circolazione e sosta), agendo attraverso:

- l'estensione delle aree pedonali con particolare riferimento alla città storica, anche con operazioni di riqualificazione dello spazio pubblico che valorizzi la fruibilità pedonale e l'animazione commerciale;
- il consolidamento e l'estensione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) sino a ricomprendere l'intera area centrale entro il perimetro dei viali, con attivazione del sistema di controllo elettronico dei varchi;
- la realizzazione di un regime di circolazione moderata, attraverso l'allestimento di zone 30 estese all'area compresa tra le tangenziali;
- la realizzazione di un sistema di parcheggi scambiatori esterni, da concentrare sulle direttrici radiali di accesso servite da linee preferenziali del TPL e da attrezzare come luoghi sicuri e confortevoli con ampia offerta di servizi complementari;
- il progressivo allontanamento della sosta dalle aree centrali, agendo in particolare sulla tariffazione della sosta e riconsiderando le previsioni per l'allestimento di nuovi parcheggi interni alla ZTL, da caratterizzare come spazi pertinenziali della residenza;
- azioni di fluidificazione del traffico veicolare privato con la progressiva riduzione delle intersezioni semaforizzate, a favore della realizzazione di intersezioni a rotatoria;

- il miglioramento della informazione all'utenza per favorire l'interscambio.

Promuovere l'estensione del parco veicolare privato con alimentazione a basso impatto attraverso:

- lo sviluppo di politiche per le flotte aziendali pubbliche, per quelle delle utility e delle relative catene di fornitura, mirate all'impiego di mezzi elettrici, a metano e comunque a basso impatto;
- la promozione dell'offerta di servizi di noleggio di mezzi a basso impatto, organizzandone l'offerta nei principali nodi di interscambio;
- la realizzazione di impianti per l'alimentazione elettrica dei veicoli in corrispondenza dei nodi della mobilità e di luoghi ad alta visibilità;
- agevolazioni mirate nella accessibilità alle ZTL e alle zone pedonali e nella regolazione della sosta, per favorire la diffusione di mezzi a basso impatto.

Migliorare l'uso del parco veicolare privato con politiche di *mobility management*, agendo attraverso:

- la promozione di politiche di *car pooling*, rivolte in particolare alla gestione della mobilità delle maggiori aziende pubbliche e private, con provvedimenti incentivanti;
- la diffusione del *car-sharing*, incentivando l'offerta di servizi con agevolazioni rivolte strutturalmente a ridurre il tasso di motorizzazione privata;
- il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico non di linea (taxi), anche con la riorganizzazione dello spazio pubblico nei luoghi di interscambio o di particolare concentrazione della domanda.

Migliorare la logistica urbana, agendo attraverso:

- lo sviluppo di progetti di eco-logistica, per favorire l'impiego di mezzi a basso impatto con agevolazioni nella accessibilità alla ZTL e nella sosta per carico e scarico nelle aree centrali;
- la valutazione di fattibilità per la realizzazione di piattaforme logistiche a supporto dei progetti di logistica urbana o di azioni di innovazione della logistica di filiera e per l'integrazione possibile tra le funzioni logistiche di scala territoriale (CEPIM, SPIP) e quelle di scala urbana.

Indicatori

- Trasporti non motorizzati **28,8**
(percentuale di popolazione che per motivi di lavoro si sposta in bicicletta e/o a piedi, Elaborazione Caire – Urbanistica su base ISTAT 2009)
- Estensione delle reti dei trasporti non motorizzati **7,1**
(lunghezza della rete ciclopedonale e di trasporto pubblico per area urbana km/km², Elaborazione Caire – Urbanistica su base ISTAT 2009)

ACQUA

8

OBIETTIVO: Ridurre (o non aumentare) il prelievo di acqua dai corpi idrici naturali

Politiche

Ridurre le perdite di rete agendo attraverso:

- la manutenzione sistematica ordinaria e straordinaria della rete di distribuzione;
- la predisposizione di un monitoraggio dedicato;

Educare al minor consumo e combattere gli sprechi, agendo attraverso:

- campagne informative (in particolare nelle scuole);
- l'utilizzo di tecnologie per il risparmio idrico alla scala edilizia quali ad esempio la cassetta WC doppio scarico, l'aerodiffusore per i rubinetti, ecc ...

Migliorare la gestione del verde urbano (irrigazione e riutilizzo), agendo attraverso:

- l'impianto di specie vegetali poco idroesigenti;
- la predisposizione di sistemi di irrigazione ad alta efficienza;
- l'utilizzo di acqua non proveniente dai sistemi di acquedotto, valutando la possibilità di attingere localmente acqua ad uso irriguo e promovendo la raccolta e il reimpiego dell'acqua piovana.

Migliorare l'efficienza idrica del sistema costruito incrementando la permeabilità dei suoli urbanizzati e il riuso delle acque piovane, agendo attraverso:

- l'utilizzo di pavimentazioni drenanti;
- la promozione di sistemi di laminazione e accumulo delle acque di pioggia per il loro riuso;
- la diffusione di giardini pensili di copertura (in particolare per coperture di centri commerciali e strutture produttive di nuovo impianto);
- il controllo dei tempi di corrivazione delle acque di pioggia;
- la promozione di sistemi duali (con il riuso acque bianche) per uso domestico;
- la adozione di indicazioni normative e/o prescrizioni progettuali coerenti con la politica, da applicare alla scala edilizia per il riuso e la laminazione;

Migliorare l'efficienza delle reti drenanti, attraverso:

- la manutenzione continuativa delle reti

Indicatori

- Consumo di acqua **71,5**
(consumi totali in metri cubi per abitante, Legambiente, 2008)
- Perdite del sistema idraulico **32,0**
(percentuale di perdite di rete del sistema, Legambiente, 2008)
- Sistema di depurazione **97,0**
(percentuale di abitazioni connesse al sistema di depurazione, Legambiente, 2008)

OBIETTIVO: Ridurre la produzione di rifiuti finali da smaltire**Politiche**

Aumentare la raccolta differenziata, agendo attraverso azioni mirate a garantire un servizio più adeguato quali:

- l'estensione del sistema di raccolta "porta a porta";
- l'avvio (o l'incentivazione) alla raccolta intensiva degli scarti organici presso esercizi commerciali e mercati rionali;
- l'aumento della raccolta dei materiali riciclabili presso le grandi utenze;
- le raccolte straordinarie (magari domenicali) di carta e cartone;
- l'aumento dei turni di raccolta nelle zone riconosciute più critiche;
- l'attivazione di una nuova e più mirata campagna di informazione (in particolare nelle scuole);

Ridurre la produzione di rifiuti (imballaggi), attraverso:

- un'adeguata campagna di informazione (in particolare nelle scuole);
- l'organizzazione e la collaborazione con i principali centri di vendita per la promozione di imballaggi riutilizzabili, vuoti a rendere, ecc ...
- l'organizzazione di un'azione di ottimizzazione sulla filiera produttiva al fine di ridurre lo smaltimento in discarica;
- la diffusione e la distribuzione di prodotti concentrati, ricaricabili, alla spina, prodotti o imballati con materiale riciclabile, formato famiglia per i prodotti alimentari non deperibili;

Migliorare l'efficienza energetica del sistema logistico di raccolta agendo attraverso:

- la diffusione di sistemi di micro-compattazione nel sistema di conferimento urbano per ridurre la frequenza nella mobilità dei mezzi di raccolta.

Sviluppare politiche di *green procurement*.

Nel panorama europeo sono sempre più numerosi i consumatori pubblici e privati, che nei loro acquisti di prodotti e servizi, tengono conto dell'esigenza di rispettare l'ambiente; anche la Commissione Europea indica che le caratteristiche ambientali possono rappresentare uno dei criteri che possono permettere di identificare l'offerta più vantaggiosa. Dallo studio del *Green procurement* da parte delle pubbliche amministrazioni emergono alcune interessanti indicazioni sui "Criteri ambientali" utilizzati con maggior frequenza nell'acquisto dei prodotti e di servizi, la metodologia prevede:

- l'introduzione degli aspetti ambientali nell'ambito delle politiche pubbliche di spesa;
- l'inserimento del "criterio ambientale" (inteso come più elevata *performance*) nei bandi di gara per l'affidamento dei pubblici servizi;
- la progressiva e continua sostituzione dei prodotti utilizzati dalla pubblica amministrazione con prodotti dalle migliori *performance* (dagli autoveicoli ai detersivi, dai generi alimentari ai farmaci, dagli altri beni di largo consumo ai servizi di pubblica utilità quali energia, acqua, ecc...)
- l'incentivazione ad utilizzare e dell'impiego dei prodotti "*ecolabel*";

Indicatori

- Produzione comunale di rifiuti **589,24**
(totale annuale produzione di rifiuti comunali in Kg per abitante, Osservatorio Provinciale Rifiuti, 2007)
- Rifiuti riciclati **39,14**
(percentuale di rifiuti riciclati, Osservatorio Provinciale Rifiuti, 2007)

QUALITA' DELL'ARIA

10

OBIETTIVO: Ridurre il numero di giorni in cui si registra una concentrazione di inquinanti nocivi per la salute umana sopra le soglie ammesse

Politiche

Realizzare una *governance* di scala padana, agendo attraverso:

- il coordinamento degli strumenti di pianificazione per il risanamento della qualità dell'aria;
- politiche condivise di incentivazione per la trasformazione del parco veicolare comunale verso combustibili più eco – compatibili;

Indirizzare la gestione traffico urbano al contenimento dell'uso della mobilità veicolare privata (vedi obiettivo 11 Trasporti), agendo attraverso:

- la sensibilizzazione dei cittadini verso i problemi ambientali e l'utilizzo del trasporto pubblico;
- l'incremento della mobilità sostenibile (in particolare nei percorsi casa – scuola) potenziando le strutture dedicate (piste ciclabili) e i modelli organizzativi (bicibus);
- l'estensione di aree urbane a traffico limitato, zone 30 e isole pedonali;
- la razionalizzazione della distribuzione delle merci in centro urbano (piattaforma logistica e incentivazione alla rottamazione dei mezzi commerciali non eco – compatibili);
- la pianificazione degli orari della città con il Piano degli orari;

Migliorare l'efficienza energetica del sistema urbano (vedi obiettivo 10 Edifici) agendo attraverso:

- il recepimento delle nuove normative;
- la certificazione energetica degli edifici;
- la redazione e l'approvazione di un regolamento dedicato "Parma sostenibile" e l'inserimento del fattore "energia" nel regolamento edilizio;
- l'applicazione della legge 10/91 ad interventi edilizi e direttiva europea per il risparmio energetico;
- l'incremento dell'utilizzo di energie rinnovabili;
- il censimento degli impianti di riscaldamento e raffrescamento (bollino blu georeferenziato);
- istituzione del bollino "calore pulito" per le caldaie e condizionatori;
- l'incentivazione per la ristrutturazione e riqualificazione energetica degli edifici;
- l'incentivazione per l'installazione di pannelli fotovoltaici;

- l'incentivazione all'uso di materiale certificato e di alte *performance* alla scala edilizia;
- l'incentivazione al teleriscaldamento;

Migliorare il controllo delle emissioni industriali, agendo attraverso :

- una pianificazione accorta delle aree industriali come Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate al fine di sfruttare sinergie ed economie di scala;
- l'istituzione del Catasto delle emissioni in atmosfera;
- l'incentivazione alla certificazione ambientale;
- la verifica degli obiettivi previsti dalla legge 413/97 (contenimento delle emissioni evaporative dai sistemi di produzione, stoccaggio e distribuzione degli idrocarburi);
- un più stretto collegamento tra interventi di gestione delle emergenze e risultati che ne scaturiscono e interventi di pianificazione.

Il potenziamento delle azioni di mitigazione volte alla riduzione della esposizione della popolazione agli agenti patogeni, agendo attraverso:

- l'intensificazione della frequenza del lavaggio delle strade;
- l'incentivazione della consegna di spesa frutta – verdura a domicilio;
- l'aumento superfici forestale con l'incentivazione di iniziative di piantumazione;
- la realizzazione di interventi di mitigazione del contributo inquinante del traffico della rete a maggior carico attraverso barriere sempreverdi ad elevata ramificazione;
- l'estensione dei parcheggi coperti / alberati per ridurre le emissioni evaporative di benzina;
- l'incentivazione delle colture di specie vegetali e arboree non produttrici di idrocarburi piogeni;

Indicatori

- NO₂ 46,0
(media annua giornaliera di emissioni di azoto ug/m³, ARPA, 2007)
- O₃ 45,0
(media annua giornaliera di emissioni di ozono ug/m³, ARPA, 2007)
- Pm₁₀ 36,5
(media annua giornaliera di emissioni di particolato ug/m³, ARPA, 2007)
- SO₂ 5,0
(media annua giornaliera di emissioni di biossido di zolfo ug/m³, ARPA, 2007)

LE BUONE PRATICHE DELLE
CITTA' EUROPEE



LE BUONE PRATICHE DELLE CITTA' EUROPEE

LE BUONE PRATICHE DELLE CITTA' EUROPEE

Nelle pagine che seguono sono state indagate le diverse politiche messe in atto da alcune delle città medie europee, emblematiche dal punto di vista delle rispettive condizioni di sostenibilità sociale, economica ed ambientale e paragonabili a Parma per dimensione, morfologia, struttura socio-economica, dotazione di servizi, per ottenerne un abaco di best practise di riferimento nella definizione di alcuni degli obiettivi di piano. Ne esce un panorama interessante ed estremamente utile affinché gli ambiziosi target proposti nel nuovo PSC per quanto riguarda la riduzione delle emissioni inquinanti, lo sviluppo di fonti energetiche alternative, la sperimentazione tecnologica nelle costruzioni, il riequilibrio della mobilità urbana a favore degli spostamenti ciclopeditoni, possano essere dei traguardi credibilmente assunti e raggiunti entro l'orizzonte temporale del 2020.

Nello specifico (oltre ai prestigiosi traguardi raggiunti nella riduzione delle emissioni di CO₂, nella riduzione al consumo di suolo, ecc.) per ogni singola città spiccano dei risultati concreti che sottendono politiche facilmente esportabili al contesto di Parma.

Friburgo: gerarchizzazione della rete stradale ed istituzione di ampie "zone 30", promozione di oculate forme di pedonalizzazione a vantaggio della fruizione dei luoghi e del commercio al dettaglio, estensione della rete di piste ciclabili, sperimentazioni tecnologiche negli ambiti di trasformazione urbanistica.

Münster: programma di riqualificazione energetica dei principali edifici pubblici, realizzazione di un ampio parcheggio di interscambio per le biciclette in prossimità della stazione ferroviaria, promozione di attività di marketing e di informazione sulla mobilità sostenibile, sviluppo di standard tecnologici all'avanguardia per il trasporto pubblico (mezzi a basso consumo, semaforizzazione intelligente, tempi di attesa alle fermate, ecc.).

Bristol: sviluppo della rete di trasporto pubblico (BRT), nuove costruzioni realizzate prioritariamente attraverso la densificazione del territorio urbanizzato, promozione di attività produttive e di ricerca legate alla green economy, estensione della rete di teleriscaldamento, realizzazione di "home zone" ovvero quartieri in cui le strade, condivise equamente tra pedoni, ciclisti e automobilisti, diventano luoghi di aggregazione.

Copenhagen: budget pubblico per la mobilità fortemente orientato allo sviluppo della mobilità dolce, presenza di un'estesa rete di teleriscaldamento, sviluppo urbanistico prioritariamente nelle aree del brownfield, elevata qualità degli spazi pubblici all'aperto, chiusura al traffico motorizzato di ampie porzioni del centro storico, presenza di mezzi di trasporto pubblico eco compatibili.

Vitoria-Gasteiz: obbligo di installare pannelli fotovoltaici nelle nuove costruzioni, riorganizzazione della mobilità urbana attraverso la realizzazione di "superisolati" perimetrati da strade carrabili e attraversati da strade bicycle friendly, centro storico WIFI, valorizzazione del verde rurale.

Nantes: programma di densificazione degli ambiti urbanizzati, consistente politica di sviluppo del social housing nell'ottica di una città socialmente equilibrata, implementazione della dotazione di parcheggi di interscambio nei pressi delle stazioni ferroviarie.

Nelle intenzioni, l'analisi delle esperienze di queste città (che costituisce un importante sistema di riferimenti che si dovrà sviluppare e rafforzare nel tempo), dovrebbe diventare lo spunto per promuovere e sperimentare dei momenti di confronto e di scambio di esperienze reciproche sulla costruzione di politiche innovative per la sostenibilità.

Friburgo

è una città della Germania sudoccidentale, collocata nella regione del Baden-Württemberg vicino al confine con la Francia e la Svizzera, una zona molto soleggiata (1.800 ore/anno di sole) che ha favorito l'impegno della città nella promozione delle fonti energetiche rinnovabili e delle politiche ambientali, tanto da farla diventare la "eco capitale" tedesca.

E' una città giovane, compatta, con una crescita media di popolazione intorno all'1% all'anno, una presenza di stranieri che si attesta intorno al 13% ed una popolazione studentesca che conta circa 30.000 unità.

Metà del territorio urbano è ricoperto da foreste e riserve naturali a cui si aggiunge una buona dotazione di verde urbano: grazie allo sviluppo dei nuovi quartieri ed alla riqualificazione di alcune aree degradate, il verde urbano è stato fortemente incrementato fino a raggiungere gli attuali 7 milioni di mq (quasi il 50% in più in circa dieci anni).

Nel corso degli anni, l'attenzione al risparmio energetico ed alla sostenibilità ambientale hanno fatto sì che la città diventasse il luogo della sperimentazione di diverse ed innovative tecnologie costruttive, tanto da annoverare la presenza di un istituto di ricerca sull'energia solare (Fraunhofer Institute), diversi master universitari e corsi di specializzazione post laurea sulle energie alternative, una scuola tecnica per la formazione di esperti nella installazione, gestione e riparazione collettori e moduli fotovoltaici, le sedi di numerose istituzioni internazionali che operano nel campo energetico ed un cospicuo numero di aziende (circa 1.500) attive settori della produzione di pannelli fotovoltaici, impianti di solare termico, ecc. che contano oltre 10.000 addetti e producono un fatturato di oltre 500 milioni di euro.



Abitanti: 219.000

Superficie: 153 kmq

Densità: 1.398 ab/kmq

FRIBURGO

CARATTERI SOCIO ECONOMICI

Attualmente la distribuzione della popolazione per classi di età è così composta:

< di 6 anni:	5,7%
6 – 15 anni	8,1%
15 – 18 anni:	2,7%
18 – 45 anni:	44,2%
45 – 65 anni:	22,6%
> 65 anni:	16,8%

L'amministrazione comunale dà molta importanza agli studi di settore ed alle previsioni di popolazione per dimensionare correttamente i fabbisogni abitativi, industriali, commerciali, ecc. Le stime prevedono per i prossimi 5 anni una crescita di popolazione intorno all'1% annuo.



POLITICHE AMBIENTALI

Dalla metà degli anni Settanta a Friburgo nascono dei movimenti antinucleari che promuovono azioni di sostenibilità ambientale ed utilizzo di fonti energetiche rinnovabili che rafforzano la reputazione di capitale ecologica.

Nel 1996 viene varato un piano di contenimento energetico con l'obiettivo di ridurre, entro il 2010, le emissioni di Co2 del 25% rispetto ai valori del 1992.

Nel 2005 l'amministrazione comunale commissiona uno studio specialistico per verificare la produzione di Co2 ripartita in consumi residenziali, produttivi e da trasporto così da poter avere gli strumenti necessari ad identificare correttamente i problemi ed orientare le scelte strategiche.

Dopo aver scoperto che l'80% delle emissioni di Co2 provenivano dal consumo energetico residenziale, industriale e commerciale, mentre il 20% dai trasporti, nel 2007 è stato varato un nuovo piano che individua nella riduzione delle emissioni del 40% rispetto al 1992 l'obiettivo per il 2030. Le politiche mirano alla promozione delle fonti energetiche alternative (sole, vento, acqua), all'implementazione del trasporto pubblico, al rispetto, nel campo delle costruzioni, di standard qualitativi molto restrittivi, ad una accorta gestione del territorio rurale ed alla riduzione del consumo di suolo.

Negli ultimi anni degli ottimi risultati sono stati raggiunti grazie all'impianto di cogenerazione: più del 50% del fabbisogno di elettricità di Friburgo viene garantito dall'impianto CHP a vapore e gas chiamato Rhodia.

Per quanto riguarda la riqualificazione energetica degli edifici pubblici, grazie ad uno stanziamento comunale di circa 3 milioni di euro all'anno, oltre la metà delle costruzioni scolastiche oggi possiede un proprio impianto fotovoltaico sul tetto e, molte, anche un impianto di solare termico.

Lo stadio, primo esempio al mondo, è stato dotato di un impianto fotovoltaico che produce 290 kW, e lo stesso discorso vale per diversi altri edifici.

Anche per quanto riguarda gli edifici privati esistono dei sussidi pubblici per favorire l'installazione di sistemi fotovoltaici.

POLITICHE URBANISTICHE

Fino alla fine degli anni Ottanta la città si è sviluppata verso l'esterno mentre, dal 1993, sono state introdotte delle forti misure restrittive al consumo di suolo che non hanno, però, impedito di dare risposte alla domanda di abitazioni dovute ai flussi migratori post unificazione: le nuove trasformazioni sono state attuate principalmente attraverso il riutilizzo, all'interno del *brownfield*, delle aree industriali o militari dismesse.

L'idea di città cui il piano tende è quello della "città delle brevi distanze", una città compatta, facilmente accessibile con il trasporto pubblico, caratterizzata da un'alta qualità degli spazi pubblici, in cui sia garantita una equa distribuzione dei servizi di vicinato che ne favoriscano principalmente una fruizione pedonale o ciclabile.

Il nuovo piano urbanistico, rispetto al precedente, introduce forti misure restrittive al consumo di suolo che comportano una riduzione di 34 ettari dei terreni precedentemente edificabili.

Nel percorso della pianificazione molta importanza viene attribuita alla partecipazione pubblica.

POLITICHE DEI TRASPORTI

Friburgo ha una lunga tradizione, che risale fine degli anni Sessanta, nel campo della pianificazione dei trasporti volta a sviluppare il trasporto pubblico e la ciclabilità.

La politica adottata prevede una gerarchizzazione delle strade urbane, notevoli restrizioni al traffico motorizzato, la realizzazione di ampie zone pedonali, lo sviluppo del sistema di trasporto pubblico e dei percorsi ciclabili.

Il centro storico è diventato completamente pedonale nel 1973 e dal 1990 tutta la città (ad eccezione delle strade principali) è caratterizzata da "zone 30" o "*bicycle friendly*".

Nei quartieri di nuova realizzazione i costi dei posti auto sono elevatissimi mentre sono praticati degli sconti sul costo delle abitazioni se i proprietari rinunciano alla macchina: negli ultimi anni vi ha rinunciato circa il 35%.

Parallelamente si è sviluppato un avanzato sistema di trasporto pubblico efficiente, cadenzato ed economicamente conveniente che ha portato, negli ultimi 20 anni ad un raddoppio dei passeggeri.

Esistono oltre 410 km di piste ciclabili, di cui 114 in sede protetta, 46 completamente indipendenti, 130 in "zone 30" e 120 nel territorio rurale. In città vi sono circa 5.000 posteggi per biciclette, mentre sono circa 1.000 le biciclette del servizio di *bike-sharing*.





PROGRAMMI ATTUATIVI

Vauban

Il quartiere sorge sulle aree di una ex caserma francese, è stato completato nel 2009 dopo circa 12 anni di lavori. Ha una superficie di 38 ettari ed ospita circa 5.000 abitanti distribuiti in 2.000 alloggi.

Il progetto è stato sviluppato dalla municipalità insieme ai cittadini e ad altri partner con la formula della cooperativa, per poter rispondere a esigenze, sociali, economiche e culturali, con l'obiettivo di attrarre giovani famiglie e di sperimentare standard energetici innovativi: sono state create 40 cooperative per la realizzazione degli edifici e, nel 2002, il 20% dei residenti erano bambini al di sotto dei 10 anni.

Tutte le abitazioni presentano standard elevati di riduzione dei consumi (65 kW/mq all'anno) e 150 unità sono addirittura case passive (15 kW/mq all'anno) o case "energy plus", che producono cioè più energia di quanta ne consumano.

Vi è un impianto di cogenerazione ad alta efficienza che viene alimentato per l'80% da trucioli di legno e per il 20% da gas naturale, ed è collegato alla rete di teleriscaldamento del quartiere.

Il numero di pannelli fotovoltaici è in continua crescita.

Questi due fattori, cogenerazione fotovoltaico, soddisfano il 65% del fabbisogno complessivo di elettricità del quartiere.

Tutta la zona è servita da un efficiente sistema di trasporto pubblico e di car sharing; i pochi parcheggi sono collocati ai margini del quartiere disincentivando la popolazione all'utilizzo della macchina: il 40% dei nuovi residenti ha scelto di vivere senza l'auto ricevendo così degli incentivi economici sul costo delle abitazioni.

L'acqua piovana è raccolta separatamente per l'utilizzo nelle abitazioni o sul terreno.



Rieselfeld

Quartiere di nuova costruzione collocato nella zona occidentale della città, nel luogo in cui un tempo era presente un impianto di trattamento delle acque reflue. Si tratta di un intervento di 70 ettari sul quale sorgono circa 4.200 unità abitative che ospitano 11.000 abitanti.

Il quartiere, ottimamente servito dal trasporto pubblico, è organizzato su di una maglia ortogonale su cui vige il limite di velocità di 30 km/h a favore degli spostamenti ciclo pedonali.

Tutti gli edifici sono stati progettati rispettando l'asse elietermico, sono a basso consumo energetico (65 kW/mq all'anno) e sono collegati alla rete locale di riscaldamento alimentata da un impianto di cogenerazione di calore ed energia.

Il piano idrico prevede la raccolta separata dell'acqua piovana, che dopo essere stata depurata, viene rimessa in circolo nella riserva naturale Freiburger Rieselfeld, in questo modo sarà garantita la cura e la manutenzione della riserva ad opera di volontari del quartiere.

All'interno del quartiere vige l'obbligo di presentare, contestualmente al progetto degli edifici, anche quello degli spazi pubblici di risulta, così da garantirne la qualità.



Co₂

Riduzione delle emissioni di Co2 del 13% in 15 anni, dal 1990 al 2005.



Energia

Sviluppo di fonti energetiche rinnovabili: Fotovoltaico (10 MW), Solare termico (15.000 mq), Biomasse, Teleriscaldamento, Idroelettrico, Eolico (9 MW).



Edifici

Sviluppo del teleriscaldamento e della cogenerazione (CHP), rispetto di standard energetici molto restrittivi per i nuovi edifici (65 kWh/mq rispetto ad una media europea di 200 kWh/mq), pianificazione secondo l'asse elio termico, incentivi e sovvenzioni al rinnovamento energetico degli edifici esistenti.



Trasporti

Modal split: 27% bicicletta, 23% a piedi, 18% trasporto pubblico, 32% mezzo privato.

Esistono 160 km di piste ciclabili (0,73 ml/ab.) a cui si aggiungono 130 km di strade a ridotta velocità e 120 km di percorsi nelle zone agricole e periurbane. L'85% dei mezzi di trasporto pubblico sono a basse emissioni. Oltre il 90% della popolazione abita in "zone 30" ad una distanza inferiore a 300 m. da una fermata di TPL. La densità automobilistica è di 42 auto ogni 100 abitanti.



Acqua

Il consumo di acqua non è visto come un problema ambientale data la sua ampia disponibilità nella falda; ciò nonostante il 54% delle abitazioni è dotata di un contatore e le perdite nella rete di distribuzione sono contenute all'11%.



Rifiuti

La percentuale di riciclaggio dei rifiuti è pari al 70%.



Qualità dell'aria

Per quanto riguarda il PM10, il superamento del limite di 50µg/m³ per oltre 35 volte in un anno non si è mai verificato. Per quanto riguarda l'ozono, il limite di 120µg/m³ per oltre 25 volte in un anno è sempre stato superato (32 volte nel 2007).

Münster

è una città anseatica di medie dimensioni situata nella Renania settentrionale-Westfalia.

Si trova al centro di un'ampia zona agricola chiamata Munsterland, è sede di importanti istituti tecnologici e centri di ricerca e, con i suoi 50.000 studenti suddivisi nei sette atenei, possiede la terza università più importante della Germania.

Quasi completamente distrutta durante la seconda guerra mondiale la ricostruzione della città è stata colta come opportunità per sviluppare un nuovo modo di vivere: dimensioni a misura d'uomo, grande attenzione al verde, qualità degli spazi pubblici, percorsi ciclo pedonali, ecc.

Oggi la città è caratterizzata da una superficie urbanizzata che si attesta intorno al 30% mentre il restante 70% è costituito da spazi rurali, foreste e aree naturali protette.

Investendo molto sull'acculturazione, sulla condivisione e sulla divulgazione di determinate politiche, nel corso degli anni la città di Munster è stata insignita di numerosi premi, tra cui "città più vivibile al mondo", "miglior green city", "capitale della bicicletta", "capitale della protezione climatica", ecc.



MÜNSTER

Abitanti: 273.000

Superficie: 303 kmq

Densità: 914 ab/kmq

CARATTERI SOCIO ECONOMICI

Attualmente la distribuzione della popolazione per classi di età è così composta:

< di 5 anni:	5,1%
6 – 15 anni	8,8%
16 – 20 anni:	5,9%
21 – 44 anni:	40,3%
45 – 64 anni:	22,7%
> 65 anni:	17,2%



POLITICHE AMBIENTALI

Nel 2008 il consiglio comunale ha individuato come obiettivo ambientale al 2020 la riduzione di Co2 del 40% rispetto ai dati del 1990. L'obiettivo di utilizzo di risorse energetiche rinnovabili prevede una quota del 20% entro il 2020.

Per quanto riguarda la riqualificazione degli edifici gli obiettivi energetici che la città si è prefissata prevedono di ridurre il consumo da 214 kWh/mq all'anno a 67 kWh/mq all'anno attraverso l'isolamento termico delle facciate, delle finestre e dei tetti che comporta un risparmio energetico stimato attorno al 70%.

A livello esemplificativo l'amministrazione comunale ha ristrutturato energeticamente il municipio, un edificio alto costruito nel 1964, abbassando del 70% il consumo di energia termica (dai 125 kWh/mq all'anno ai 41 kWh/mq all'anno) e del 30% il consumo di energia elettrica (dai 57 kWh/mq all'anno ai 39 kWh/mq all'anno).

L'amministrazione comunale fino ad oggi ha supportato concretamente questo programma attraverso lo stanziamento di oltre 5 milioni di euro. L'erogazione dei sussidi varia a seconda delle performance di risparmio energetico che vengono garantite dalla ristrutturazione, coprendo dal 5 al 15% dei costi complessivi. Ad oggi oltre 570 sono state le richieste di finanziamento che hanno messo in circolo oltre 30 milioni di euro.



POLITICHE URBANISTICHE

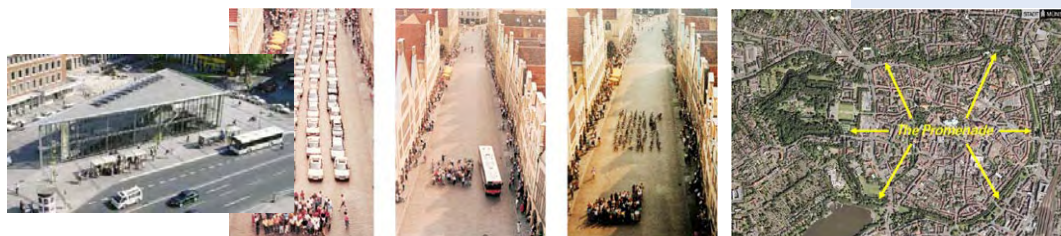
Munster presenta una struttura urbana caratterizzata da un centro compatto e da alcuni quartieri satellite all'interno di una cintura verde.

Per decenni, nel rispetto di un atteggiamento volto a favorire un equilibrio tra progresso economico, sociale e culturale, lo sviluppo urbanistico della città è stato portato avanti con particolare attenzione ad un oculato sfruttamento delle risorse ambientali.

A partire dal 1995 l'amministrazione comunale ha iniziato a prendere in considerazione la possibilità di mettere in atto una modalità di pianificazione urbanistica fortemente orientata all'efficienza energetica che, dal 2000, si è tramutata in realtà.

Questo approccio, declinato nei diversi livelli in cui si caratterizza il piano (generale, speciale e di dettaglio), porta all'elaborazione del concetto della "città delle brevi distanze", perseguito attraverso il potenziamento della rete di trasporto pubblico di collegamento tra il centro città e tutti i quartieri periferici, e la presenza, all'interno di questi ultimi, di tutte le funzioni di vicinato.

Per quanto riguarda la pianificazione dei nuovi insediamenti, per garantire al massimo il risparmio energetico, si promuove la realizzazione di quartieri compatti, che privilegino un orientamento secondo l'asse elio termico ed il risparmio energetico.



POLITICHE DEI TRASPORTI

Da diversi anni la città di Munster ha adottato politiche trasportistiche volte a disincentivare l'utilizzo della macchina attraverso l'istituzione di ampie "zone 30", il potenziamento del trasporto pubblico e la realizzazione di piste ciclabili: oggi oltre il 60% degli spostamenti complessivi sono effettuati a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico.

Nel 1999 nei pressi della principale stazione ferroviaria è stato realizzato un grande parcheggio di interscambio per 3.500 biciclette con l'obiettivo di facilitare gli spostamenti dei pendolari. Ad un anno dall'apertura il livello di occupazione del parcheggio arrivava già all'80%.

Diverse attività di informazione e marketing della mobilità lenta sono state messe in campo, a partire dall'apertura di un info point sulla mobilità collocato nei pressi della stazione ferroviaria che eroga ogni anno ad un anno circa 50.000 informazioni ed ha permesso la riduzione nell'utilizzo dell'auto dell'8%.

La rete di trasporto pubblico può contare su di un efficiente sistema di 33 linee di autobus interconnesse tra di loro e caratterizzate da elevati standard tecnologici nella semaforizzazione, nelle informazioni alle fermate, ecc.

Dal 1992 è attivo un servizio di car sharing con 50 vetture disponibili in 24 punti di sosta sparsi per la città.

POLITICHE ATTUATIVE

Wismarweg

Si tratta di un piccolo quartiere di 3 edifici energeticamente passivi, sorto sull'area di un ex vivaio vicino alla ferrovia per un totale di 39 appartamenti con dimensioni che variano tra i 47 e i 110 mq.

Tutti gli edifici sono orientati a sud in modo da avere il maggior guadagno energetico possibile, sono caratterizzati pareti e finestre isolate termicamente, hanno un efficiente sistema di ventilazione che permette il recupero del calore e sono dotati di collettori solari localizzati sui tetti.

Nel basamento degli edifici è presente un impianto di raccolta dell'acqua scaldata dai pannelli fotovoltaici. Grazie a questi accorgimenti all'interno delle abitazioni non

esistono termosifoni, caloriferi o radiatori. L'acqua piovana viene raccolta ed utilizzata per i bagni e per annaffiare i giardini.

Il complesso è stato pensato e progettato per favorire la convivenza di diverse tipologie di inquilini così che i piani terra, privi di barriere architettoniche, siano maggiormente appetibili per le persone anziane, i primi piani siano destinati alle famiglie con figli, mentre gli attici per i giovani.

All'interno di questo complesso esistono pochissimi stalli per auto mentre molto spazio è stato predisposto per il ricovero delle biciclette.

Gartensiedlung Weißenburg

Si tratta di un quartiere completamente senza auto realizzato su di un'area di circa 27.000 mq distante circa 2,5 chilometri dal centro di Munster e caratterizzata da un'elevata accessibilità attraverso il trasporto pubblico.

Il progetto prevedeva la realizzazione di 196 residenze destinate alla vendita o all'affitto.

A metà del 2006 circa 130 famiglie vivevano già nel quartiere: la prima fase di attuazione, caratterizzata da 60 abitazioni e 10 case a schiera è stata completata nell'autunno del 2001, mentre la seconda fase di attuazione caratterizzata da 60 residenze composte da 2 a 4 locali è stata terminata nel giugno del 2003.





CO₂

Riduzione delle emissioni di Co2 del 22% in 15 anni, dal 1990 al 2005.



Energia

Sviluppo di fonti energetiche rinnovabili: Fotovoltaico (5,8 MW), Solare termico (13.500 mq), Biomasse (2,2 MW), Biogas (1,5 MW), Eolico (20 MW).



Edifici

Sviluppo del teleriscaldamento, rispetto di standard energetici specifici per i nuovi edifici, pianificazione secondo l'asse elio termico, incentivi al rinnovamento energetico degli edifici esistenti.



Trasporti

Modal split: 37% bicicletta, 16% a piedi, 11% trasporto pubblico, 36% mezzo privato.

Esistono 304 km di piste ciclabili (2,87 ml/ab.). Il 90% della popolazione vive ad una distanza inferiore a 300 m. da una fermata di TPL con frequenza almeno oraria. Tutte le aree residenziali sono classificate come "Zone 30".



Acqua

Il consumo di acqua per abitante è passato dai 52 m³ del 1996 ai 48 m³ del 2006 principalmente grazie agli interventi sulla rete di distribuzione ed ad una attenta campagna informativa.



Rifiuti

In dieci anni, dal 1996 al 2006, la percentuale di riciclaggio dei rifiuti è passata dal 50 all'84% mentre, parallelamente, la produzione di rifiuti è diminuita di 83.000 tonnellate, questo grazie alla raccolta differenziata, alle nuove tecnologie di valorizzazione dei rifiuti (MBT) ed ad un'attenta campagna informativa.



Qualità dell'aria

Per quanto riguarda il PM10, il superamento del limite di 50µg/m³ per oltre 35 volte in un anno non si è mai verificato. Per quanto riguarda l'ozono, il limite di 120µg/m³ per oltre 25 volte in un anno è stato superato (37 volte) solamente nel 2006.

Bristol

Situata nel sud ovest dell'Inghilterra Bristol è la ottava città più popolosa del Regno Unito.

Bristol è il più grande centro di cultura, lavoro ed educazione nella regione. La sua prosperità è stata da sempre legata al mare. Il porto commerciale originariamente era situato nel centro della città, prima di essere spostato all'estuario ad Avonmouth. Oggi l'economia è incentrata sui settori dei media creativi, dell'elettronica, delle industrie aerospaziali, e l'antico porto nel centro della città è stato adibito a centro di custodia e promulgazione dei nuovi ambiti culturali relativi.

Bristol non solo emerge per i provvedimenti municipali messi in campo per affrontare la questione del cambiamento climatico, ma anche per il sostegno che da lungo tempo offre ad iniziative ed organizzazioni non profit create a tale scopo, per citarne solo alcuni: Sustrans, l'ente di riferimento per lo sviluppo della viabilità ciclabile del Regno Unito (dal 2008 la città è stata nominata la prima Città Ciclabile del Regno Unito); Soil Association che promuove l'agricoltura sostenibile ed organica a livello nazionale, che indice ogni anno nella città il Festival del cibo biologico; il Centro per l'Energia Sostenibile che celebra quest'anno i 30 anni di esperienza nel campo delle consulenze per lo sviluppo di energie rinnovabili.

Per quanto riguarda il settore delle energie alternative si colloca all'avanguardia con circa 400 compagnie di iniziativa privata (come Garrad Hassan, produttore di energia eolica), il cui sviluppo è però sostenuto ed incrementato grazie ad un'azione di sostegno pubblico comunale che dal 2006 ne coordina le ricerche: il Bristol Enviromental Technologies Sector. I posti di lavoro offerti in questo campo sono cresciuti del 32% dal 1995 al 2005.



BRISTOL

Abitanti:

426.000 abitanti

Superficie: 110 kmq

Densità: 3.873 ab/kmq

CARATTERI SOCIOECONOMICI

Attualmente la distribuzione della popolazione per classi di età è così composta:

< di 5 anni:	6,0%
5 – 15 anni	9,5%
15 – 25 anni:	18,1%
25 – 45 anni:	33,3%
45 – 65 anni:	20,2%
> 65 anni:	12,9%



POLITICHE AMBIENTALI

Obiettivo al 2050 è quello di ridurre le emissioni di Co2 del 60% rispetto al 2000, il che significa una riduzione media di 1,2% all'anno.

Vi è stato un miglioramento energetico del patrimonio abitativo che ha permesso la riduzione del 23% delle emissioni di Co2 dal 1996.

Vi sono circa 2.000 abitazioni servite dal teleriscaldamento.

Sono in corso di realizzazione 74 interventi per il miglioramento energetico degli edifici pubblici con un budget di 723.000 sterline. Nel settore privato sono stati messi a disposizione 1,25 milioni di sterline come bonus per il miglioramento dei consumi energetici.

Per quanto riguarda il settore produttivo molte sono le aziende che hanno accettato la sfida della green capital promuovendo bonus e agevolazioni per l'utilizzo della bicicletta o del trasporto pubblico.

A partire dal 2006 nasce il Bristol Servizi e Tecnologie per l' Ambiente, del quale fanno parte oltre al Municipio, circa 100 compagnie, ovvero società relative a: trattamento dei rifiuti, riciclaggio, controllo dell'inquinamento, trasporti sostenibili. La società ha lo scopo di promuovere la crescita del nuovo settore rafforzando le reti di relazioni e facendo uso della commistione pubblico privata.

POLITICHE URBANISTICHE

La popolazione di Bristol è cresciuta costantemente dal 1996, con un aumento di 20.500 persone, le proiezioni indicano un aumento ulteriore previsto tra il 2006 ed il 2026 di 47.500 (11,6%). Tuttavia delle 16.000 nuove abitazioni costruite dal 2007 il 93,5% sono state costruite su aree dismesse, e così anche il 99,5% dei nuovi uffici e dell'industria leggera. Contemporaneamente la densità media delle nuove costruzioni è salita da 40 abitazioni per ettaro nel 1990 a 94 nel 2007.

Si predilige il mix funzionale allo zoning anche per dare all'interno della città la possibilità di abitare e lavorare nel medesimo quartiere, diminuendo quindi anche la necessità di spostarsi da una zona all'altra della città. I quartieri sono studiati secondo il modello delle "Home zones", ovvero zone in cui lo spazio pubblico della strada è condiviso ugualmente da pedoni, ciclisti ed automobilisti, così da non dare la priorità agli ultimi ma viceversa: la strada torna ad essere luogo di aggregazione.



Il paesaggio urbano di Bristol è poi arricchito dalla ampia presenza di parchi e spazi verdi, 1.800 ettari circa che rappresentano oggi una risorsa per il tempo libero delle persone e dei “polmoni verdi” per frenare l’intensificazione degli effetti del cambiamento climatico. E’ stato stimato che in media sono 38 mq di parco per cittadino; ogni anno oltre 25 milioni di visite effettuate dall’ 83% della popolazione ne fanno l’attrezzatura ricreativa più usata nella città. Nello sviluppo della Strategia per i Parchi e gli Spazi Verdi del 2010, fondamentale è stato tenere in forte considerazione la relazione della singola comunità locale con il suo parco, secondo l’esempio virtuoso di quattro progetti pilota degli anni 2005-2006 che, combinando finanziamenti municipali (700.000 sterline) e gestione partecipata dei cittadini, hanno saputo riqualificare dal degrado quattro parchi di quartiere.

POLITICHE DEI TRASPORTI

“We need a carrot and a stick approach but the carrot must come first”. Negli ultimi dieci anni Bristol si è avvalsa di due Piani dei Trasporti tramite i quali si prefigge di privilegiare la mobilità leggera e ridurre il volume totale dei trasporti. Attualmente tra i risultati ottenuti vi è una diminuzione del traffico automobilistico del 10%.

Da un lato, con investimenti pari a 70 milioni di sterline, si è deciso di puntare su cambiamenti nel trasporto pubblico urbano ed extraurbano: il potenziamento delle linee ferroviarie; un sistema extraurbano di BRT, flessibile, con basse emissioni e veloce la cui prima linea sarà inaugurata nel 2011; l’introduzione di un sistema di comunicazione gps che permette agli utenti di sapere quando passerà il prossimo autobus direttamente sul telefonino o sul computer di casa o dell’ufficio.

D’altro canto per sostenere un forte sviluppo della mobilità leggera è stata ripensata l’intera gerarchia stradale ridefinendone i gradi secondo le nuove esigenze: le strade primarie di penetrazione in città sono diventate i principali corridoi del trasporto pubblico; le strade di distribuzione dei quartieri rappresentano le cosiddette “home zones” ove la velocità è ridotta forzatamente non esistendo alcuna separazione tra le diverse tipologie di utenti della strada (pedoni, bici, auto); ed infine si crea un nuovo livello della gerarchia ovvero le “Transport Greenways”, strade esclusivamente ciclabili, urbane ed extraurbane, che ottengono la precedenza agli incroci con altre strade.

Prima di diventare la prima città ciclabile inglese Bristol aveva il 5% degli spostamenti complessivi in bicicletta, ed ora, attraverso questo complesso programma di sviluppo della rete ciclabile (con oltre 22 milioni di sterline di investimento) si aspetta di raddoppiare questo dato entro il 2011: attualmente il 50% degli spostamenti complessivi in auto hanno una percorrenza media inferiore ai 5 chilometri e l’obiettivo è di spostarli su bicicletta. Molte scuole hanno avviato programmi gratuiti per insegnare ad andare in bicicletta ai bambini sopra i tre anni.

La riduzione del parco auto tramite il sostegno pubblico a sistemi di car-sharing e Car Clubs (40 auto ogni 600 soci) e l’avvio di pratiche partecipative per la creazione di mezzi pubblici ad hoc per alcuni spostamenti quotidiani per scuola o lavoro, così come la movimentazione delle merci regolata sono altre misure puntuali che contribuiscono alla diminuzione del traffico.



PROGRAMMI ATTUATIVI

Lakeshore

Si tratta di uno degli interventi di rivitalizzazione delle zone a Sud della città, storicamente le più svantaggiate. L'industria del tabacco, che occupava tutta la zona di Hartcliffe, nel 1976 costruisce in questi 4,5 ettari il suo quartier generale. In seguito alla chiusura nel 1991, per combattere lo stato di abbandono e degrado in cui vertono queste zone, si rende necessario un piano di ripopolamento di tutta l'area. Le prime iniziative di riuso sono mosse da singole iniziative come l'installazione del Tobacco Factory Theater.

Successivamente, anche il municipio agisce: potenzia i collegamenti con la città per evitare la segregazione ed applica piani puntuali di rigenerazione urbana come Hengrove Park, un parco attorno al quale situa nuovi servizi e poli attrattivi (uffici per l'informatica, un ospedale ed una accademia), oppure come per l'appunto Lakeshore.

Nonostante successivamente alla crisi economica anche questo nuovo intervento abbia avuto un freno, Lake Shore rappresenta un'esemplare modo di riutilizzo delle industrie dismesse: prevede il riuso non solo del terreno ma anche delle strutture preesistenti, implementandone le tecnologie in modo da realizzare 406 ecoappartamenti modello che fanno uso ad esempio di un impianto di riscaldamento geotermico centralizzato. Pur garantendo un certo grado di mix funzionale, è un quartiere a prevalenza residenziale.



Paintworks

Si tratta di un'area di 4,8 ettari appartenuta ad una fabbrica vittoriana di vernici e pitture, la Bristol Paintmakers. La trasformazione, che si è avvalsa di un motore di trasformazione privato, è avvenuta in tre fasi.

Nella prima fase, terminata nel 2006, 6.000 mq sono stati trasformati in ateliers, studi, uffici, residenze e centri di aggregazione come caffè e strade; senza operazioni di marketing l'area si è ripopolata per un passaggio di voci. In seconda fase si sono recuperati 7.000 mq di un edificio degli anni 1920-1930 che è poi stato occupato nella sua totalità da una compagnia di produzione televisiva, e delle nuove parti aggiunte sono state dedicate alla residenza.

Mentre la terza fase prevede il recupero degli edifici più recenti, sempre adibiti ad un mix funzionale di studi, uffici e residenze. Le caratteristiche del quartiere sono di possedere un'ampia parte di strade e piazze interne che contribuiscono a generare un forte sentimento di appartenenza. Il processo di trasformazione è avvenuto grazie alla partecipazione dei nuovi abitanti che con feste, mostre, incontri culturali, hanno contribuito a pubblicizzare la rinascita del quartiere.



CO₂

Tra il 2005 ed il 2006 vi è stata una riduzione di Co2 del 2%.



Energia

Sviluppo del teleriscaldamento e della cogenerazione (7 MW), biomassa (0,4 MW), pirolisi (0,2 MW), eolico (6 MW).



Edifici

Il patrimonio di abitazioni municipali è stato rinnovato nel 2006 con isolamento, solare termico, pompe di calore; le abitazioni private possono pagare a rate l'isolamento o ottenerlo gratuitamente se giovani o anziani.



Trasporti

Modal split: auto 50,6%, trasporto pubblico 14,8, bicicletta 6%, a piedi 25,6%

Riduzione del traffico automobilistico del 10% in 10 anni, incremento dell'80% del trasporto su bicicletta dal 201 e del trasporto a piedi del 38%.

Vi sono 166 km di piste ciclabili e 1.109 km di strade a traffico limitato.

Il 71% della popolazione di Bristol vive a meno di 300 metri da una fermata di trasporto pubblico con cadenza almeno oraria.



Acqua

Il consumo giornaliero di acqua per abitante è di 153 litri con una diminuzione del 7% negli ultimi dieci anni, le perdite sono di 52 mila litri al giorno rispetto ai 56 di dieci anni fa.



Rifiuti

La produzione di rifiuti domestici è diminuita del 18% in 5 anni che, per il 36% del totale, vengono riciclati.

Dal 2002 al 2008 i rifiuti comunali per persona sono passati da 500kg a 410kg.

Attualmente di tutti i rifiuti il 22% viene riciclato, il 15% subisce trattamenti biologici mentre il 63% va in discarica.



Qualità dell'aria

Per quanto riguarda l'ozono, il limite di 120µg/m³ per oltre 25 volte in un anno non è mai stato superato.

Copenhagen

è la capitale e la città più popolosa della Danimarca; è collocata sulle isole Sjaelland e Amager ed è separata dalla città svedese di Malmö dallo stretto di Øresund sul quale, dal 2000, è stato completato il ponte strallato di circa 16 km che garantisce il collegamento stradale e ferroviario tra Danimarca e Svezia.

E' una città caratterizzata da un'elevata qualità della vita e da una consistente dotazione di spazi pubblici e di verde urbano.

Nominata nel 2008 dalla rivista inglese "Monocle" la città più vivibile al mondo, è conosciuta come la "città dei ciclisti". Già dagli anni Sessanta ha investito notevoli risorse nell'implementazione della sua rete di percorsi ciclabili che, ad oggi, assommano a circa 388 km: il 36% dei suoi abitanti utilizza la bicicletta come mezzo di trasporto da casa al luogo di lavoro ed il 58% degli abitanti dichiara di sentirsi a proprio agio all'interno del traffico cittadino.

Nel 2002 il budget comunale per la realizzazione di strade assommava a 8 milioni di euro mentre quello per la realizzazione delle piste ciclabili a 24 milioni di euro.

E' una delle città al mondo maggiormente impegnate nella promozione e nello sviluppo delle politiche ambientali e si prefigge l'obiettivo di diventare la prima capitale al mondo completamente "carbon neutral" entro il 2025.



COPENHAGEN

Abitanti: 518.000

Superficie: 455 kmq

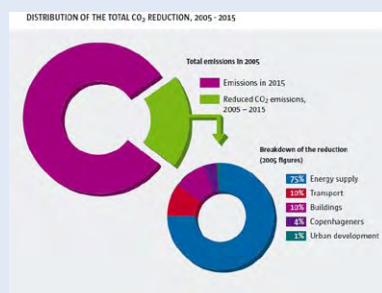
Densità: 1.138 ab/kmq

CARATTERI SOCIOECONOMICI

Attualmente la distribuzione della popolazione per classi di età è così composta:

< di 6 anni:	7,4%
6 – 15 anni	7,6%
15 – 18 anni:	2,2%
18 – 45 anni:	52,0%
45 – 65 anni:	20,2%
> 65 anni:	10,6%

Si tratta di una città giovane, attrattiva e multietnica: negli ultimi venti anni Copenhagen ha visto decrescere del 40% la popolazione anziana ed incrementare del 40% la popolazione giovane; il 20% degli attuali abitanti non hanno un'origine danese.



POLITICHE AMBIENTALI

Da sempre attenta alle questioni ambientali, la città di Copenhagen già a partire dal 1990 possedeva uno dei migliori sistemi di trattamento dei rifiuti al mondo: ad oggi si riciclano il 55% dei rifiuti prodotti ed il 42% viene bruciato recuperando l'energia.

Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di Co₂, negli ultimi anni la città ha fatto passi da gigante: ogni cittadino ha ridotto il suo apporto al riscaldamento globale di 2,1 tonnellate rispetto ai dati del 1990 (da 7 a 4,9 tonnellate) senza che ciò provocasse particolari rallentamenti alla crescita economica. Questo risultato è stato possibile grazie allo sviluppo di un efficiente sistema di teleriscaldamento (al quale sono collegate il 97% delle abitazioni di Copenhagen) prevalentemente alimentato da combustibili naturali.

Gli obiettivi per il 2015 sono ancora più ambiziosi: ogni cittadino mediamente produrrà non più di 3,7 tonnellate di Co₂, che significa arrivare ad una riduzione complessiva delle emissioni di Co₂ del 40% rispetto al 1990 e del 20% rispetto al 2005.

Questo sarà possibile principalmente attraverso l'approvvigionamento energetico (solare termico, fotovoltaico ed eolico), lo sviluppo di un sistema di teleraffrescamento, il miglioramento del sistema dei trasporti, il rispetto di standard energetici molto restrittivi nel campo dell'edilizia, un'oculata pianificazione urbanistica ed una importante campagna informativa e di educazione.

Questo atteggiamento ha fatto sì che, nel 2009, l'amministrazione comunale mettesse a disposizione 20 milioni di euro per finanziare e sostenere le iniziative legate al miglioramento climatico.

POLITICHE URBANISTICHE

Da diversi anni a Copenhagen si promuovono politiche urbanistiche volte a limitare il consumo di nuovo suolo a favore di interventi di sostituzione edilizia e di densificazione del patrimonio esistente: tra il 2001 ed il 2007, su di un totale di circa 14.400 nuove costruzioni oltre l'80% sono state realizzate sui territori del *brownfield*.

Attualmente è in corso di realizzazione il nuovo strumento urbanistico i cui obiettivi strategici mirano al rafforzamento di una città compatta, facilmente fruibile a piedi ed in bicicletta, che si sviluppa in prossimità dell'accessibilità al trasporto pubblico, nel rispetto dell'ambiente e del risparmio energetico.

A Copenhagen ogni anno, mediamente, vengono costruiti circa 400.000 mq di residenze e uffici: la normativa danese sulle costruzioni prevede che entro il 2020 il consumo di energia degli edifici non possa superare i 30,7 kWh/mq all'anno.

Oggi il 60% degli abitanti vive a meno di 15 minuti a piedi da una zona a verde attrezzato mentre l'obiettivo è di portare la percentuale al 90% entro il 2015. E' prevista la creazione di 14 nuovi parchi pubblici di modeste dimensioni (da 500 a 1.000 mq) nelle aree maggiormente edificate ed impermeabilizzate della città, collegati fra di loro da percorsi in cui saranno piantumati circa 3.000 nuovi alberi.

Grande attenzione nel corso degli anni è stata posta alla realizzazione degli spazi pubblici all'aperto ed alla trasformazione degli spazi carrabili in ciclo-pedonali: tra il 1968 ed il 1995 le zone pedonali sono passate da 20.500 mq a 71.000 mq e l'obiettivo futuro è quello di incrementare la fruizione di questi luoghi del 20% rispetto al dato odierno.



POLITICHE DEI TRASPORTI

Con il 36% degli spostamenti giornalieri casa-lavoro in bicicletta ed oltre 1 milione di km pedalati ogni giorno, Copenhagen si candida a diventare la miglior città al mondo per i ciclisti.

Negli ultimi anni si sono investiti parecchi soldi per estendere e migliorare la sicurezza della rete dei percorsi ciclabili, per realizzare degli impianti semaforici con "onda verde" per i ciclisti, per realizzare nuovi parcheggi per biciclette nei luoghi di interscambio con il trasporto pubblico, per costruire nuovi ponti ciclo-pedonali. Nel 2007 sono stati investiti 20 milioni di euro, suddivisi in quattro anni, per migliorare ulteriormente la ciclabilità urbana con il fine di raggiungere entro il 2015 uno split modale che conti il 50% degli spostamenti complessivi tramite bicicletta.

Numerose sono le iniziative legate al potenziamento del trasporto pubblico, tra cui spicca il progetto di una nuova metropolitana circolare della lunghezza di 15 chilometri.

Ad oggi il 94% dell'intera popolazione vive a meno di 600 metri dalla fermata di un mezzo di trasporto pubblico con un'elevata frequenza oraria (Metro, S-Train, A-bus).

Importanti iniziative sono state messe in campo per quanto riguarda l'implementazione della flotta di mezzi pubblici: dal 2011 tutte le vetture comunali saranno caratterizzate da alimentazione elettrica o ad idrogeno e dal 2015 l'80% di tutti i mezzi di trasporto pubblico sarà elettrico o a idrogeno. Per disincentivare il trasporto su mezzo privato, parallelamente allo sviluppo del sistema di car sharing, si sono triplicate le aree di sosta a pagamento e si sono incrementate le tariffe orarie, mentre è in attesa di autorizzazione da parte del parlamento nazionale l'attivazione di una congestion charge per le aree centrali.





PROGRAMMI ATTUATIVI

Ørestad

Si tratta di un'area di oltre 300 ettari situata sull'isola di Amager, in posizione mediana tra l'aeroporto ed il centro città, su cui è in corso di realizzazione un nuovo e importante quartiere dimensionato per 120.000 persone (di cui 20.000 residenti, 20.000 studenti e 80.000 addetti).

Per la realizzazione del progetto, che prevede un arco temporale intorno ai 30 anni ed un investimento di circa 175 milioni di euro, è stato bandito nel 1994 un concorso internazionale che ha portato, nel 1997, alla redazione del masterplan complessivo: nel 2001 è stato completato il primo edificio per uffici e, nel 2004, il primo edificio residenziale.

Oggi nel quartiere vivono già 5.000 persone mentre, quotidianamente, vi fanno capo 10.000 addetti.

L'area presenta un'elevatissima accessibilità con il trasporto pubblico (stazione ferroviaria, sei fermate della metropolitana, numerose fermate di autobus, ecc.) ed è dotata di una diffusa rete di percorsi ciclo-pedonali. Oltre 100 ettari, un terzo della superficie complessiva dell'area, sono destinati a verde pubblico.

Tutti gli edifici presentano standard energetici e tecnologie costruttive innovative e si differenziano per soddisfare i bisogni di tutte le classi sociali che qui verranno a vivere (cooperative, edilizia agevolata e convenzionata, residenze studentesche, ecc.)

Nordhavn

Si tratta di uno dei più imponenti progetti di riconversione urbanistica di tutta la Scandinavia.

L'area è posta a quattro chilometri di distanza dal centro di Copenhagen e l'operazione, pubblicizzata con lo slogan "La città sostenibile del futuro", prevede il recupero delle aree portuali di Nordhavn (200 ettari ai quali se ne aggiungeranno altri 200 attraverso opere di riempimento) con l'obiettivo di creare un nuovo quartiere capace di ospitare 40.000 residenti ed altrettanti addetti.

Il progetto, frutto di un concorso internazionale, prevede la realizzazione in diverse fasi temporali (che coprono un arco di tempo di circa quarant'anni) che porteranno alla creazione di un distretto radicalmente ripensato, che ambisce ad essere il modello di riferimento internazionale per lo sviluppo sostenibile.

La sfida è quella di creare un quartiere completamente "carbon negative", ovvero capace di produrre più energia rinnovabile di quanta ne consuma: per fare questo tutto l'insediamento sarà collegato agli esistenti sistemi di riscaldamento e fornitura di elettricità e, attraverso gli stessi impianti, sarà in grado di rifornire la città stessa con energia alternativa prodotta da fonti eoliche e geotermiche.

Il traffico sarà per il 33% ciclabile, 33% trasporto pubblico e 33% trasporto motorizzato privato.

Alla base della configurazione dell'area sta il concetto della "five minute city", cioè una città caratterizzata da brevi spostamenti per raggiungere il luogo di lavoro, le aree verdi, i servizi, i negozi, ecc.



CO₂

Riduzione delle emissioni di Co2 del 20% in 15 anni, dal 1990 al 2005.



Energia

Sviluppo di fonti energetiche rinnovabili: Eolico (40 MW), Teleriscaldamento.



Edifici

Sviluppo del teleriscaldamento e della cogenerazione (CHP), rispetto di standard energetici molto restrittivi per i nuovi edifici (30,7 kWh/mq all'anno).



Trasporti

Modal split: 36% bicicletta, 19% a piedi, 17% trasporto pubblico, 28% mezzo privato.

Esistono circa 388 km di piste ciclabili (0,75 ml/abitante) a cui si aggiungono altri percorsi "bicycle friendly" all'interno di zone pedonali o a traffico limitato.

Il 94% degli abitanti di Copenhagen vive a meno di 600 metri da una fermata di trasporto pubblico con frequenza oraria elevata.



Acqua

Il consumo di acqua per abitante è diminuito del 74% dal 1990 al 2005: grazie ad una serie di interventi sulla rete di distribuzione oggi solamente il 5% dell'acqua viene disperso nelle condutture.



Rifiuti

La percentuale di riciclaggio dei rifiuti è pari al 55%, il 42% è bruciato con recupero di energia mentre il 3% è riposto nelle discariche.



Qualità dell'aria

Per quanto riguarda il PM10, i dati sono rimasti costanti nel corso degli ultimi anni; nel 2007 il superamento del limite di 50µg/m³ per oltre 35 volte in un anno si è verificato 25 volte. Per quanto riguarda l'ozono, il limite di 120µg/m³ per oltre 25 volte in un anno è stato superato nel 2007, nel 2006 e nel 2003.

Vitoria-Gasteiz

capitale della Provincia dell'Alava, è situata nel nord della Spagna, nei Paesi Baschi, collocata lungo la principale direttrice ferroviaria che congiunge Madrid alla Francia ed al Porto di San Sebastian. E' un centro di attività manifatturiere e commerciali.

La città è situata in una regione agricola e boschiva per l'80% della superficie territoriale: l'Alava conta più di 7.000 ettari di boschi, il che contribuisce a bilanciare la produzione di CO2.

Dalle ultime decadi del XX secolo il Municipio di Vitoria si distingue per la sua attenzione alle questioni ambientali e per la ricerca della alta qualità urbana: l'ultimo provvedimento per la riduzione delle emissioni è il Piano locale dell'energia 2007-2012.

Per il 2020 la città prevede un aumento della popolazione residente fino a 256.485 abitanti, il che significa che verranno costruite circa 28.500 nuove abitazioni a fronte di un incremento della superficie edificata del 30%. Questo dato, a cui è associata una crescita proporzionale della domanda energetica e delle emissioni, è affrontato come una scommessa per la città: l'incremento del costruito (il cui 75% sarà edilizia sovvenzionata) non dovrà peggiorare il bilancio energetico comunale, ma sarà anzi l'occasione per alzare gli standard (diminuzione del 35% delle emissioni nelle case di nuova costruzione), e migliorare la gestione dell'intero sistema urbano.



Abitanti: 235.660

Superficie: 277 kmq

Densità: 851 ab/kmq

VITORIA-GASTEIZ

CARATTERI SOCIOECONOMICI

Attualmente la distribuzione per classi di età è così composta:

< 5 anni:	4,7%
5 - 15 anni:	8,1%
14 - 20 anni:	4,3%
20 - 45 anni:	39,4%
45 - 65 anni:	27,1%
> 65 anni:	16,4%

La percentuale di stranieri, in continuo aumento, è dell' 11,5%.

POLITICHE AMBIENTALI

Già firmataria della Carta di Aalborg nel 1995, la città di Vitoria è entrata a far parte della rete delle città pioniere di pratiche sostenibili con l'adesione al Patto dei Sindaci nel 2009; possiede un Piano di strategie di prevenzione del cambio climatico con orizzonte temporale al 2020 con l'obiettivo di ridurre le sue emissioni di almeno il 20% rispetto al totale dell'intero municipio e addirittura del 30% per quel che concerne le attività ed i servizi offerti dal Comune stesso. Le emissioni pro capite (escluse le emissioni industriali) registrano 3,65 tonnellate di CO2 per abitante nel 2006, ridotte dell'1,6% nel 2008 (3,60 tonnellate).

Per raggiungere questi obiettivi il piano agisce secondo tre strategie.

Il Piano di Gestione della Qualità dell'Aria (2003-2010) che prevede la messa in opera di un sistema di continuo monitoraggio volto alla diminuzione, dal 2001 al 2010, del 10% del totale di energia richiesta negli edifici pubblici e, tramite impianti di cogenerazione, la riduzione del 50% di CO2; alla diminuzione di 3.000 t di CO2 le emissioni delle abitazioni tramite l'installazione di almeno 20.000 mq di pannelli fotovoltaici (obbligatori per legge dal 2006 in abitazioni ed edifici commerciali); alla riduzione del 80% (pari ad una riduzione di 105.000 t di CO2 equivalente annue) di emissioni di metano della discarica comunale di Gardelequi.

Il Piano di Gestione dei Rifiuti per il quale dal 2000 la città si impegna allo sfruttamento energetico del biogas prodotto dalla trasformazione dei rifiuti misti fino ad arrivare, entro il 2010, alla produzione di 18.000 MWh annui, mentre per il 2016 si propone di perfezionare la raccolta differenziata (separando fino al 50% dei rifiuti all'origine).

Il Piano della Mobilità che, attraverso il concetto di "superisolato" trasformerà molti dei viali di circolazione attuali in zone di traffico limitato/pedonali, contribuendo anche alla limitazione dell'inquinamento acustico.

Con 6.000.000 m2 di zone verdi e 125.000 alberi in ambito strettamente urbano, Vitoria si caratterizza per la transizione dolce tra la città urbanizzata e le aree rurali del municipio, con valori di rapporto tra aree verdi e abitante (25 m2/ab in area urbana, 47 m2/ab considerando i parchi periurbani) tra i più alti d'Europa.

POLITICHE URBANISTICHE

Attraverso il Piano Direttore Strategico "Vitoria 2015", il Comune dichiara l'obiettivo di rendere dinamica la città attraverso opportunità capaci di integrare tecnologia, società e qualità della vita, propiziando così l'innovazione, le relazioni locali e l'attrazione di persone creative e di talento.

Una ampia qualità urbana è ottenuta grazie al modello dei "superisolati", una tipologia



ottenuta dalla somma di isolati più piccoli che presentano il perimetro di strade esterne dedicato al traffico veicolare ed al cui interno tutte le strade sono a priorità pedonale. Progetti specifici di connessione tra il centro storico e le nuove centralità urbane (Proyecto Alhondiga) permettono la riqualificazione di spazi rappresentativi della città.

Grazie ad un tunnel di 7 km, la linea ferroviaria che tagliava la città lascerà liberi spazi pubblici da ridestinare.

La città si pone nell'ottica di una rivalutazione del potenziale sociale, ambientale ed economico: migliorare la qualità dei suoli produttivi strategici, attraverso l'adattamento dei poligoni alle nuove attività, riqualificare le aree dismesse strategiche adatte ad accogliere attività moderne, competitive e a minor impatto ambientale (Regeneracion de Betono). Si è rigenerato economicamente il centro storico medievale, come "quartiere digitale" e attrattore di servizi esclusivi. Attraverso il "Piano E", che prevede fondi di 5.000 milioni di Euro, da ripartire tra i comuni in funzione della popolazione, vengono specificatamente stanziati fondi per finanziare le inversioni generatrici di lavoro e di miglioramento sociale di competenza municipale, che contribuiscono alla sostenibilità economica, sociale ed ambientale della città stessa. In totale, nel solo 2010, 25 milioni di Euro saranno investiti in 44 progetti tra i quali 2 destinati alla conservazione delle aree naturali, 13 al miglioramento della mobilità, 4 al risparmio e all'efficienza energetica.



POLITICHE DEI TRASPORTI

Attraverso la recente attuazione del Piano della Mobilità Sostenibile e dello Spazio Pubblico che ha cambiato la maniera di muoversi all'interno della città favorendo gli spostamenti non motorizzati, a piedi ed in bicicletta, e parallelamente gli spostamenti collettivi a discapito della mobilità individuale motorizzata. La città di Vitoria prevede il recupero dello spazio urbano storicamente destinato all'automobile (attualmente il 91% della rete complessiva) ridestinandolo, per il 43%, ad uso pubblico grazie al modello dei "superisolati".

Tra le azioni messe in atto dal Piano, particolare rilievo meritano le modifiche alla rete di trasporto pubblico urbano: nell'ottobre 2009, infatti, alla vecchia rete radiale, composta di 17 linee con una frequenza intorno ai 20 minuti, se n'è sostituita una nuova, ortogonale, composta da 9 linee con frequenze intorno ai 10 minuti, mediante l'utilizzo di 17 nuovi autobus, 7 corsie preferenziali, 144 nuove fermate a discapito di 120 fermate storiche. Questa rete permette lo spostamento tra due punti qualunque della rete della città con un solo trasbordo, ed i mezzi hanno incrementato la propria velocità commerciale da 11 a 12,5 Km/h.

La nuova rete è stata ulteriormente potenziata da due linee di metropolitana leggera con parte di tratta condivisa (frequenze 7-15 minuti) inaugurate tra il 2008 ed il 2009.

Queste misure, assieme alla nuova regolazione del parcheggio, hanno determinato un incremento del 43,5% dei viaggi mensili con il trasporto pubblico.

Infine, il Piano Direttore di Mobilità Ciclabile all'interno del Piano della Mobilità propone il raddoppio della rete ciclabile (attualmente 59 km), oltre all'adozione di un servizio di Bike Sharing, composto nel 2009 di 17 fermate e 54.716 persone iscritte (9.000 in più del 2008) con una domanda di veicoli crescente (110.155 nel 2008, 154.898 nel 2009).





PROGRAMMI ATTUATIVI

Riqualificazione del centro medievale

Si tratta di un'area di 261.163 mq, con una popolazione di 7.891 abitanti nel 2003, circa il 3% del totale del municipio. A partire dagli anni '70 e, nonostante un primo piano dedicato nel 1983, persistono problematiche di degrado fisico, sociale ed economico: cattive condizioni degli edifici; popolazione anziana (nel 2007 è il 2,85% in più rispetto alla media urbana); l'abbandono (300 i locali sfitti nel 2003); cattive condizioni delle infrastrutture, la mancanza di servizi civici. Inoltre, essendo zona che accoglie persone e gruppi a rischio di esclusione sociale, il quartiere è esposto alla emarginazione.

Tuttavia, come il Piano di Recupero del 2007 sottolinea, la multiculturalità, l'attrattività per una popolazione giovane, la compresenza di ozio-turismo-cultura-commercio rappresentano un'opportunità di sviluppo sociale ed economico da valorizzare. Il Piano, ponendosi come obiettivi la lotta all'esclusione sociale, la competitività e la rigenerazione urbana di un quartiere dalla forte identità, dichiara una serie di strategie:

- miglioramento dell'accessibilità: introduzione di sistemi meccanici orientati per favorire la mobilità pedonale e nuovi itinerari tematici e forniti di segnaletica che completino la rete urbana;
- mobilitazione delle superfici non occupate o dei locali sfitti, anche attraverso l'esproprio;
- promozione di nuove imprese tramite la creazione di un Centro di Imprese e Servizi Digitali Avanzati che si occupi della formazione professionale, dell'assistenza nella gestione delle imprese e anche della gestione dei locali sfitti riqualificati e divenuti liberi;
- installazione della fibra ottica e della tecnologia WIFI;
- riorganizzazione della logistica di approvvigionamento del settore della ospitalità;
- riscoperta e definizione dell'identità: cura del patrimonio architettonico, creazione di una Residenza con 30 posti per studenti, il Centro di Imprese e Servizi Avanzati, promozione e marketing online del quartiere come centro socioculturale, celebrazione di eventi.
- integrazione degli abitanti del quartiere nel processo di trasformazione: piani per l'occupazione, laboratori di restauro per il recupero della Cattedrale; piattaforme di discussione con le associazioni locali, appoggio delle iniziative sociali del quartiere.

Tutte queste trasformazioni prevedono un investimento di circa 15 milioni di euro dal 2007 al 2013.



Anello verde

Si tratta di un sistema di parchi periurani di alto valore ecologico e paesaggistico legati strategicamente mediante corridoi eco-ricreativi. E' il risultato di un ambizioso progetto del 1993 con l'obiettivo di recuperare la periferia, sia dal punto di vista ambientale che sociale.

Oggi conta 6 parchi consolidati con una superficie totale di 585 ha che, al suo completamento, sarà di 1.010 ha. Gli itinerari ciclopedonali misurano 47 km. Con lo scopo di legare la città alla campagna circostante, l'anello verde è trattato in modo da rispettare gli ecosistemi, e dei criteri di ecoefficienza, per esempio è carente di illuminazione artificiale e i punti di raccolta della spazzatura, i centri informazioni e tutti i servizi sono situati nelle frange di contatto con la città. Si tratta dunque più di un parco naturalistico che di un parco urbano.



CO₂

Riduzione dell' 1,6% dal 2006 al 2008.



Energia

Sviluppo di fonti energetiche rinnovabili: 0,05 GWh/anno di eolica, 11.750 MWhe/anno di energia elettrica e 5.500 MWht/anno di energia termica prodotte dalla biomassa, 3,30 GWh/anno di solare termica e 0,91 GWh/anno di fotovoltaica.



Edifici

Sviluppo della cogenerazione sia negli edifici pubblici che privati. Già dal 2000 l'edilizia residenziale pubblica deve dotarsi di certificato energetico classe A, dal 2008 qualsiasi casa di nuova costruzione. Il consumo medio delle 89.570 residenze occupate è di 12.000 KWh.



Trasporti

Nel 2006 il modal split era così definito: 36,6% mezzo privato, 7,9% mezzo pubblico, 5,6% bicicletta e 49,9% a piedi. Miglioramenti ottenuti grazie alla rivoluzione del sistema di trasporto pubblico: nel 2006 il 20% della popolazione accedeva alla rete in meno di 20 minuti, oggi il 55%. Nel giugno del 2009 la rete ciclabile contava 59 km urbani e più di 16km rurali su due assi verdi.



Acqua

Dal 2004 al 2008 si diminuisce del 14% il consumo di acqua generale della città fino ad arrivare a 249 litri/abitante per giorno, ed a 119 litri/abitante per giorno ad uso domestico; si ottiene inoltre un aumento del rendimento della rete di distribuzione del 90%, tramite la sostituzione di tubature.



Rifiuti

Il 65% dei rifiuti viene utilizzato per la produzione della biomassa, in buona parte viene riciclato.



Qualità dell'aria

Si prevede una riduzione di 227.100t di CO2 annue.

Nantes

Situata al centro della regione policentrica della Loira Atlantica, Nantes ne rappresenta il capoluogo e la città più popolosa seguita da Rennes. Già a partire dai secoli XIV e XV sviluppa la sua economia in sinergia con la città porto di Saint-Nazaire, di minori dimensioni, sull'estuario della Loira: essendo transito obbligato delle merci verso l'entroterra, Nantes assume le funzioni di mercato ed interporto. Questa stretta interdipendenza tra la città ed il territorio all'interno del quale si inserisce, ne caratterizza la gestione adducendole una scala macro: gli studi demografici, economici ed urbanistici, vengono redatti da enti e in piani appositamente creati (come l'AURAN per l'intera regione o lo SCOT, Schema di Coerenza Territoriale, per Nantes-Saint Nazaire). Secondo la medesima logica, anche questioni come la sostenibilità paesaggistica ambientale sociale, o inerenti alla qualità urbana di Nantes vengono affrontate in coordinamento con tutti i 26 comuni che compongono l'area metropolitana, redigendo un Progetto di Gestione e Sviluppo Sostenibile con uguale matrice ma diverse declinazioni per ogni città.

Il territorio municipale è in buona parte urbanizzato, mentre il complesso Nantes Metropoli, ovvero la città e i 26 comuni limitrofi, presentano 218 ettari tra parchi, serre, giardini ed orti. Il paesaggio è arricchito dalla presenza della Loira.

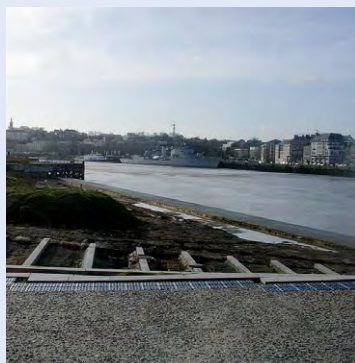


NANTES

Abitanti: 270 343 ab
(554 478 ab area metropolitana)

Superficie: 65 kmq
(523,4 kmq area metropolitana)

Densità: 4150 a/kmq
(1150 ab/kmq area metropolitana)



CARATTERI SOCIOECONOMICI

Attualmente la distribuzione per classi di età è così composta:

< 15 anni:	15,7%
14 - 24 anni:	19,1%
25 - 49 anni:	37,4%
50 - 59 anni:	9,6%
60 - 74 anni:	10,8%
> 75 anni:	7,3%

Il tasso di crescita demografica annuale dal 1990 al 2000 è stato dello 1,09%, una crescita dovuta agli effetti combinati del saldo naturale (0,71%) e del saldo migratorio (0,39%). E' interessante notare come dei 49 967 nuovi abitanti arrivati nei dieci anni tra il 90 ed il 2000, il 49% sono lavoratori, mentre il 37% studenti. Nantes è città attrattiva per lavoro e per studio.

Il tessuto economico si fonda su di una economia industriale specializzata e dinamica (aeronautica, agroalimentare, dei materiali plastici, elettronica) ed un terziario in forte crescita grazie anche allo sviluppo combinato con le università (sanità, biotecnologie, telecomunicazioni, servizi alle imprese).

POLITICHE AMBIENTALI

Già firmataria dell'accordo di Kyoto, Nantes redige un Piano Climatico Territoriale con orizzonte al 2025 contro l'emissione dei Gas Effetto Serra di 1 milione di tonnellate di CO2 equivalente complessive, il che significa coprire uno sforzo annuale di riduzione delle emissioni di CO2 di

55 500 CO2 in meno.

Il Piano si è sviluppato in diverse tappe temporali: dal 2005 al 2006, tramite la creazione di un Osservatorio partecipativo del Piano Climatico Territoriale, si è effettuato un diagnostico territoriale delle emissioni, cui è seguito un esercizio di prospettiva; la seconda tappa, 2007-2012, prevede la stesura e la realizzazione del Piano di Azione. Ad oggi si sono delineate le linee fondamentali del Piano: piantumazione di tre foreste urbane, 1600 ettari in totale, ogni ettaro corrisponde a 25 tonnellate di CO2 equivalente in meno ogni anno; Piano della Mobilità che migliora il servizio pubblico e sostiene la mobilità dolce risparmiando entro il 2010 6000 tonnellate di CO2 equivalente annue; sviluppo dell'energia fotovoltaica: installazione di 2 ettari di pannelli nel territorio che producano per anno energia equivalente al soddisfacimento della richiesta di 500 alloggi; realizzazione di un bilancio della performance energetica degli edifici tramite una termografia aerea per migliorarne la resa; realizzazione di due progetti pilota di edifici a bilancio energetico positivo: 40 alloggi sociali e 2500 mq di uffici pubblici che nel 2010 hanno risparmiato 197 tonnellate di CO2 all'anno; sull'Isola di Nantes, 900 alloggi e 20 000 mq di uffici di classe A con un risparmio di 3600 tonnellate di CO2 eqv/anno a partire dal 2010; riqualificazione degli edifici pubblici risparmio di 360 t di CO2 all'anno; raccolta differenziata e sfruttamento dell'energia del biogas prodotto dallo smaltimento di rifiuti non riciclabili; definizione di un'etichetta di "alta performance energetica" da applicare a tutti gli edifici di nuova costruzione; creazione di un "Vivaio EcoTech" ovvero un luogo di ricerca in materia di sviluppo sostenibile (biotecnologie, energia, costruzioni,...); riduzione del consumo di acqua potabile tramite delle migliorie nella rete; lotta contro l'impermeabilizzazione dei suoli tramite la messa in opera di dispositivi naturali di scolo delle acque pluviali.

POLITICHE URBANISTICHE

La città ha conosciuto una crescita molto forte, soprattutto negli anni 1990, con un ritmo di costruzione annuale compreso tra i 1500 ed i 2500 alloggi, oltre ad una quota parte di uffici, attività, locali universitari. Il consumo di suolo non è stato affrontato come problema fino ad ora. Prima della stesura del Piano Locale Urbanistico (2000-2007), tramite strumenti esterni al piano, si sono occupati altri 280 ettari di spazio disponibile nel territorio municipale. Oggi per accogliere la popolazione prevista entro il 2025, continuando con il medesimo scenario di ampliamento dei suoli occupati, si dovrebbe urbanizzare tutto lo spazio restante a disposizione. Per questo, il PLU prevede di mettere un freno all'estensione, e puntare ad una densificazione riqualificando 400 ettari in dismissione situati nel cuore della città (ile de Nantes, Gauchet-Malakoff). Gli obiettivi strategici del piano sono solidarietà ovvero rendere la città vivibile per tutte le classi sociali, equilibrio cioè distribuire popolazione e funzioni all'interno di tutti i quartieri della città, qualità, ambizione di affermare lo spirito di metropoli europea.

A partire da questi principi si sono stabiliti degli standard da raggiungere. Nantes complessivamente supera già il 20% di alloggi sociali richiesti per legge con una media del 23%. Questa percentuale vuole essere superata: nelle nuove operazioni di costruzione di più di 2500 mq è richiesta una quota del 30%; nelle nuove operazioni pubbliche si garantisce il 25%; si prevede la ristrutturazione del patrimonio esistente; ma soprattutto, per garantire una mixité sociale in ogni quartiere della città si vuole raggiungere una quota del 25%.

La politica di protezione e valorizzazione del patrimonio e del paesaggio urbano prevede di intraprendere una operazione di catalogazione del patrimonio, e contemporaneamente di regolamentare il rapporto tra spazi costruiti e spazi aperti (per esempio imponendo delle regole che obblighino alla costruzione di spazi verdi su strada se la facciata è lunga 25 m o più).

Eccellenza e diversità economica vengono ricercate attraverso il progetto del polo terziario di Euronantes presso la stazione del TGV, la rivitalizzazione di centro storico e assi commerciali, e la conversione dei terreni in dismissione.

POLITICHE DEI TRASPORTI

Nantes ha messo in opera una politica forte ed innovativa dal punto di vista dei trasporti. La crescita della popolazione tuttavia determina anche una crescita della domanda. In 15 anni (dall'89 al 2001), il traffico su strada non ha smesso di crescere.

La mobilità di Nantes è gestita a livello metropolitano tramite un Piano degli Spostamenti Urbani.

Gli spostamenti quotidiani all'interno della metropoli ammontano a 2,5 milioni di cui 1,37 hanno come destinazione l'area urbana. Generalmente all'interno della città è meno diffuso l'utilizzo del mezzo privato rispetto a quanto non lo sia in tutto il territorio metropolitano (51% contro il 66,5%).

Il territorio è innervato innanzitutto da un servizio di Tramway, ovvero tram su rotaie che, con i suoi 41,4 km e le sue attuali 3 linee, serve 472 500 viaggiatori/giorno, 266 300 solo all'interno della città. Si tratta di un mezzo ambivalente le cui rotaie, a partire dalle zone più dense dove assume ruolo di tram, si protendono poi nel territorio aumentando la velocità e diminuendo le fermate. Esistono 71 linee di autobus anche su corsia preferenziale, un servizio di navette fluviali, 373 km di rete ciclabile.

Obiettivo del PDU è ridurre del 12% gli spostamenti (dal 2002) su mezzo privato, così



da arrivare ad un rapporto 50%/50% tra mezzo pubblico e privato. La politica dei parcheggi di interscambio alle stazioni è decisiva: interviene sulla percentuale di auto entranti in città.

Si prevede di costruire 8 nuovi rami di tramway ed aumentarne le frequenze, e di inserire una nuova linea di BRT. In totale la spesa per questi interventi sarà 150 milioni di euro in 5 anni.

La rete ciclabile viene ampliata di 40 km (373 sono gli esistenti) e vengono messe a disposizione 700 biciclette pubbliche.

Tuttavia le migliorie saranno pagate solo per il 37% dai viaggiatori (contro il 42% delle altre città francesi) mentre la restante parte è a carico dell'amministrazione. Infatti per avvicinarsi ai cittadini in tempi di crisi, il tariffario verrà calmierato e riequilibrato a seconda delle diverse classi di utenza, ma comunque il servizio costerà in media 0,77 euro al giorno.

PROGRAMMI ATTUATIVI

Ile de Nantes

Si tratta di un progetto da svolgersi negli anni compresi tra il 2000 ed il 2025. Presenta il carattere di rinnovamento urbano, teso a recuperare o creare spazi pubblici (170 ettari) ed a realizzare una città densa, caratterizzata dal trasporto dolce e collettivo. Con 1 000 000 mq di nuove costruzioni, si prevede un aumento della popolazione di 15 000 abitanti e l'installazione di nuove attività economiche (biotecnologie, media, terziari avanzato) che dovranno dare origine a 15 000 posti di lavoro. I lavori di trasformazione sono impostati secondo criteri di sostenibilità: vengono riutilizzati materiali e suoli esistenti; viene disposto il trattamento naturale delle acque pluviali; rinforzata la biodiversità esistente. L'isola si doterà di 100 000 mq di nuovi edifici pubblici e di un grande parco di 13 ettari reso possibile dalla dismissione di una fabbrica Chantiers.

Malakoff-Pre Gauchet

Si tratta di un quartiere costituito da edilizia sociale degli anni Settanta, storicamente diviso dal resto della città dalla rete ferroviaria. Oltre ad una riabilitazione degli spazi aperti, edifici pubblici, e di 1000 alloggi, vengono creati 1300 nuovi alloggi e 200 000 mq per attività. La distanza con la città viene colmata tramite la creazione di una nuova linea di trasporto pubblico e la costruzione di un ponte, mentre la mixité permette di evitare la segregazione cui il quartiere era ormai destinato. Per la stessa ragione, il Municipio ha preso accordi con una compagnia dei telefoni per dotare di un servizio internet a prezzi calmierati la zona. All'interno del Piano Climatico questo intervento è segnalato come esempio: la riqualificazione degli edifici ha portato nel 2010 ad evitare la emissione di 400 tonnellate di CO2 equivalente all'anno.





CO₂

Oggi Nantes emette 1,2 tonnellate di CO₂ equivalente all'interno del comune e 2,6 nell'area metropolitana.



Energia

Sviluppo di fonti energetiche rinnovabili: eolica, biomassa, solare termico e fotovoltaico.



Edifici

Sviluppo della cogenerazione sia negli edifici pubblici che privati.



Trasporti

Modal split: su 2,5 milioni di spostamenti, 66,5% è mezzo privato, 13% mezzi pubblici, 2% bicicletta, 18,5% a piedi.

Per quanto riguarda invece la città di Nantes, gli spostamenti totali che la vedono come destinazione sono 1 375 000 di cui 253 000 avvengono dall'esterno. Di questi 81% mezzo privato, 16% mezzi pubblici, 2% bicicletta, 1% a piedi. Dentro la città 53% mezzo privato, 16% mezzi pubblici, 1% bicicletta, 30% a piedi.

Rete ciclabile di Nantes Metropoli: 373 km.



Acqua

Dati di Nantes Metropoli: 3 030 km di rete, 13 bacini, 138 250 m³ di stoccaggio.



Rifiuti

Il trattamento dei rifiuti è gestito a scala regionale. Nei Paesi della Loira Atlantica il 43% è destinato alle discariche; il 35% è incenerito con recupero dell'energia derivata; il 18% è destinato al compostaggio; il 4% è incenerito senza recupero di energia.



Qualità dell'aria

Emissioni, valori medi: 3 µg/m³ di diossido di zolfo, 22 µg/m³ di diossido di azoto, 46 µg/m³ di ozono, 16 µg/m³ di PM₁₀, 16 µg/m³ di monossido di carbonio.

I TEMI DEL NUOVO PSC
Paesaggi sociali



I paesaggi sociali delle città emiliane: Parma, Reggio e Modena: uno sguardo comparativo

“Il rapporto con lo spazio e con il tempo è costitutivo del modo di essere della società. Gli uomini costruiscono case, fabbriche, templi; fondano stati e città limitandone i confini con sbarre, muri, valli: ma questa organizzazione sociale dello spazio è la traccia visibile della più astratta ed essenziale organizzazione sociale nello spazio. La società si organizza – nel senso di prende forma – nello spazio e nel fare questo organizza, modifica, dà forma allo spazio.”

Arnaldo Bagnasco “Società fuori squadra”, 2003

I paesaggi sociali delle città emiliane: Parma, Reggio e Modena: uno sguardo comparativo

La pubblicazione da parte dell'Istituto Centrale di Statistica delle informazioni del XIV Censimento Generale della popolazione e delle abitazioni e dell' VIII censimento dell'industria e dei servizi (entrambi del 2001) con una disaggregazione che, per una cospicua frazione delle variabili rilevate, si spinge sino alla singola sezione di censimento, modifica radicalmente il panorama delle applicazioni statistiche che è possibile condurre a supporto della analisi territoriale.

Questo nuovo panorama informativo propone la possibilità, sin qui inesplorata, di utilizzare i dati censuari per operare nuove e più puntuali analisi del processo di costruzione della città, leggendolo nella sua duplice dimensione di territorio costruito (l'urbs) e di organismo sociale (la civitas) caratterizzato da un intenso ed incessante mutamento della sua organizzazione spaziale e dei modi di uso del territorio.

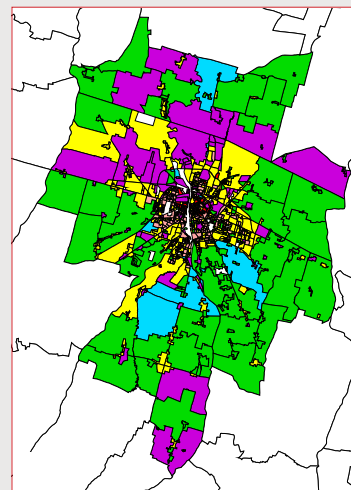
Una valutazione articolata e di grande sintesi può essere condotta al riguardo a partire dai dati per sezione censuaria utilizzando le tecniche della analisi multivariata in particolare la tecnica di raggruppamento nota come *cluster analysis*

Questa analisi procede determinando il raggruppamento progressivo delle unità statistiche costituite dalle sezioni di censimento, associando quelle unità di indagine che presentano la minor distanza relativa nello spazio n-dimensionale formato dalla distribuzione delle n variabili considerate.

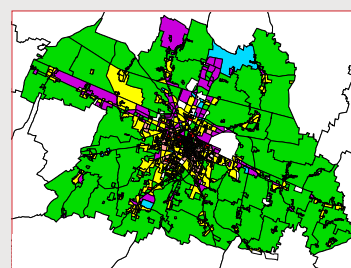
Il raggruppamento avviene passo passo in un numero di gruppi sempre più ristretto, dalle singole unità di analisi sino all'unico raggruppamento finale che le contiene tutte; è ovvio che i raggruppamenti che si vengono formando ad ogni passo sono caratterizzati da una omogeneità più ridotta di quella presente al passo precedente nella distribuzione delle variabili impiegate per la classificazione che le distingue dai restanti gruppi. L'abilità dell'analista è allora quella di selezionare il livello di raggruppamento che costituisce il miglior compromesso tra una omogeneità interna ai gruppi che sia ancora significativa ai fini dell'analisi ed una numerosità degli stessi gruppi che sia ancora accettabile, consentendo di associare a ciascun gruppo una identità espressiva e credibile della propria natura.

Attraverso queste procedure, naturalmente gestite con l'impiego di risorse di calcolo e di software di analisi statistica appropriati, è così possibile costruire una immagine di gruppi (relativamente) omogenei che descrivono i paesaggi sociali della città.

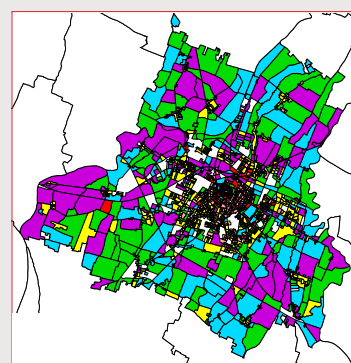
Si sono così analizzati contestualmente i dati relativi alle 1170 sezioni del Comune di Parma, alle 1504 del Comune di Reggio Emilia e alle 1970 sezioni del comune di Modena, organizzate in un unico database cui è stato applicato l'identico percorso di clusterizzazione in precedenza operato sui dati del solo comune di Reggio Emilia.



Paesaggi sociali della città di Parma
ATLANTE TAV. 1.2.1



Paesaggi sociali della città di Reggio Emilia
ATLANTE TAV. 1.2.2



Paesaggi sociali della città di Modena
ATLANTE TAV. 1.2.3

Le ampie dimensioni dell'aggregato considerato comportano naturalmente una maggiore disomogeneità interna ai diversi gruppi di quella che si potrebbe attendere operando su un unico contesto urbano, tuttavia il confronto tra gli esiti dei procedimenti di classificazione raffrontati con analoghe analisi riferite ad un solo contesto urbano mostrano una forte corrispondenza tra gli esiti con oscillazioni nella dimensione dei diversi gruppi che stanno ordinariamente entro un margine di oscillazione di norma inferiore al 20%.

La città storica

In tutti e i contesti urbani analizzati delle tre città emiliane, la città storica gioca un ruolo importante, pur se quantitativamente contenuto, tanto da non ospitare mai più di 1/8 della popolazione residente (e a Parma e Reggio non più di 1/12).

E' una città storica che l'analisi statistica legge nella sua morfologia sociale piuttosto che nei suoi processi formazionali, e che per questo non coincide con il perimetro delle cinte murarie abbattute, spingendosi (come ormai anche la più recente sensibilità urbanistica ed amministrativa ha riconosciuto) ad integrare parti significative dei tessuti semi centrali delle addizioni otto-novecentesche.

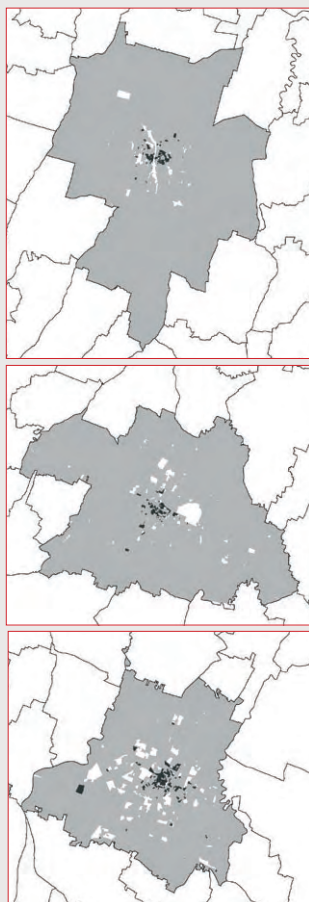
Questa dilatazione della città storica "oltre le mura" è particolarmente evidente per Modena, città per la quale questo profilo socio territoriale interessa il 13% della popolazione contro il 7% di Parma e Reggio.

Un maggior peso che non trova la sua ragione nella maggiore estensione del Centro storico di Modena (che, anzi, è dei tre il più contenuto) quanto invece nella maggiore estensione oltre le mura di paesaggi insediativi riconducibili alla categoria della città storica, nelle addizioni realizzate nel corso della seconda metà del XIX e della prima metà del XX secolo.

Contribuisce a questo maggior rilievo della città storica modenese anche una maggiore uniformità e compattezza del paesaggio sociale interno al Centro Storico di Modena, pressoché integralmente riconducibile a questa categoria per le diverse sezioni di censimento che lo compongono.

Parma e Reggio Emilia presentano invece, entro il perimetro delle antiche mura, rilevanti formazioni socio-territoriali connotabili come "città della obsolescenza", soprattutto a Parma, o invece come "città dello sprawl" o di città della produzione a Reggio.

Il profilo sociale della città storica delle tre città emiliane registra a Parma una accentuazione del proprio profilo nella direzione che segnala una maggiore presenza di quote di popolazione a più alto reddito (55% di popolazione con istruzione elevata, contro il 49% di Reggio e Modena); viceversa a Modena è presente una, pur meno marcata, accentuazione che va nella opposta direzione di segnalare condizioni di maggior disagio sociale, con una concentrazione della popolazione straniera che è pari al 12%, contro l'11% di Parma e Reggio.



Paesaggi sociali - la città storica
Parma, Reggio Emilia, Modena

La città dell'obsolescenza

Un dato che viene in evidenza in una visione comparativa tra i paesaggi sociali delle tre città emiliane è, innanzitutto nella sua dimensione quantitativa, quello che riguarda il profilo che abbiamo contraddistinto come quello della "città dell'obsolescenza".

Profilo che mostra un peso assai più rilevante nell'esperienza parmigiana, dove "la città di mezzo" degli anni '50 interessa poco meno della metà della popolazione (44,5%) rispetto alle realtà di Modena e Reggio dove l'incidenza si riduce rispettivamente al 38,7% e al 24,7%.

Un dato rilevante poiché la maggior presenza di questo profilo socio-territoriale della "città obsolescente" ha conseguenze rilevanti anche sul fronte delle politiche abitative e delle strategie della riqualificazione urbana, rendendo ancor più rilevante per la città di Parma il tema del radicale rinnovo del patrimonio edilizio postbellico.

Un tema portato in grande evidenza dalle recenti manovre del governo per il sostegno anticiclico della domanda attraverso provvedimenti di deregolazione e incentivazione nel settore edilizio, ma che propone problematiche assai complesse in ordine alla fattibilità, per la frammentazione della proprietà immobiliare, e alla sostenibilità urbanistica, per la difficoltà ad ospitare in tessuti urbani già caratterizzati da alta densità insediativa e da deficit delle dotazioni funzionali quegli aumenti di superfici e volumetrie che potrebbero incentivare i processi di sostituzione.

La città moderna

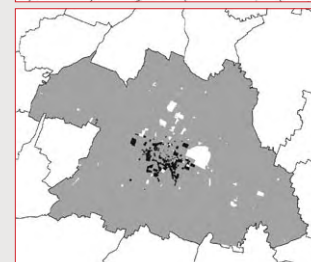
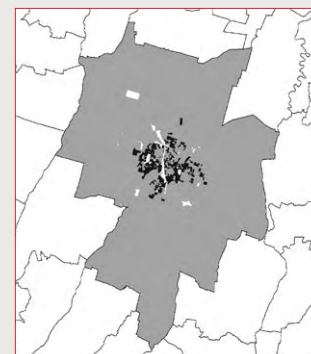
Un ruolo determinante, in tutte le città emiliane è quello della città moderna che a Parma raccoglie il 35,6% della popolazione, a Modena il 35,5%, e a Reggio arriva a sfiorare il 50% degli abitanti ospitati.

La città moderna è per tutte e tre le città emiliane il regno della casa in proprietà (tra il 68 e il 71% del totale) in tessuti a media e medio-bassa densità (tra i 5.000 abitanti al kmq di Reggio Emilia e i 6.500 di Modena), con valori sempre largamente inferiori alla metà di quelli presenti nelle parti più antiche della città storica e della città dell'obsolescenza (che stanno tra gli 11.000 e i 15.000).

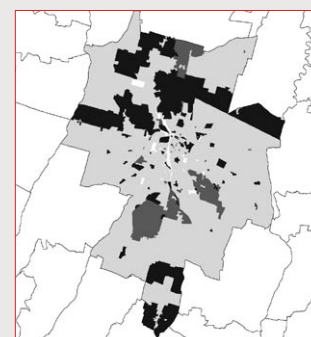
Una città intensamente fruita: le abitazioni vuote sono dell'ordine del 3% a Parma e Reggio e salgono al 6,1% a Modena che ha però in tutta la città un tasso di abitazioni non occupate assai più che doppio di quello delle altre due città.

Una città "orizzontale" fatta in prevalenza di edifici che non superano i due piani; quelli con tre piani e più sono solo il 22% a Parma e il 17% a Reggio e Modena.

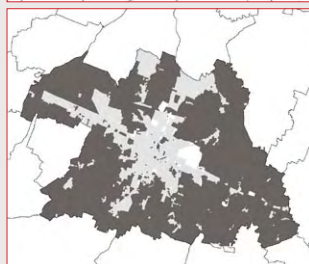
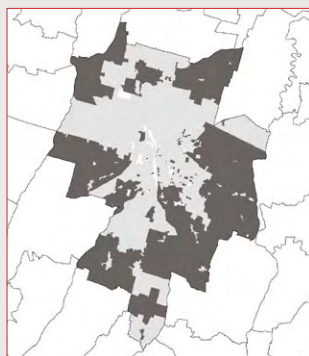
Una città nella quale la presenza straniera è ancora marginale: meno del 3% a Parma e Reggio e addirittura del 2% a Modena. Nella sua morfologia la città consolidata occupa stabilmente gli insediamenti periferici delle tre città spingendosi però, a Modena e Reggio, più che a Parma ad interessare aree semi-centrali del contesto urbano.



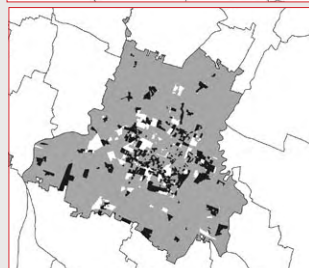
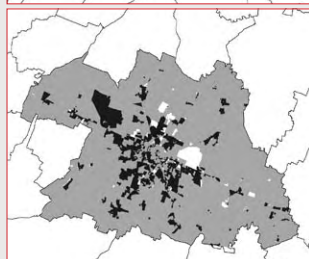
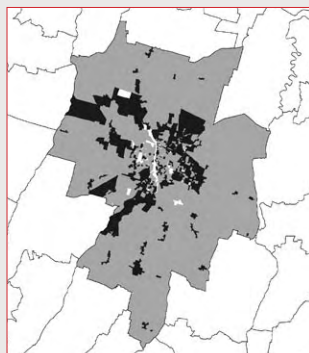
Paesaggi sociali - la città dell'obsolescenza
Parma, Reggio Emilia, Modena



Paesaggi sociali - la città moderna
Parma, Reggio Emilia, Modena



Paesaggi sociali - la città dello sprawl
Parma, Reggio Emilia, Modena



Paesaggi sociali - le altre città
Parma, Reggio Emilia, Modena

La città dello sprawl

Ma è nel proprio rapporto con lo spazio rurale che le tre città presentano i profili più distanti tra loro. Reggio Emilia raccoglie in questa formazione oltre il 15% della propria popolazione (contro l'8% di Parma che pure ha uno spazio rurale ancora più esteso, e il 5% di Modena, che invece ha un territorio comunale significativamente più ridotto).

Per un verso in questa differenza è leggibile l'intensità dei processi insediativi a matrice residenziale che negli ultimi anni hanno interessato il comune di Reggio Emilia con particolare accentuazione. Ne è la riprova la maggiore incidenza di abitazioni recenti realizzate in questi spazi dopo il 1991, che rappresentano il 12% del patrimonio abitativo (nel) rurale a Reggio Emilia e invece il 6-8% a Parma e Modena).

Ne è riprova anche il maggior rilievo della quota di abitazioni in proprietà presenti a Reggio (73%) rispetto a Parma (70%) e a Modena (65%) e soprattutto il fatto che a Reggio è proprio questo cluster a presentare l'incidenza più alta di proprietà rispetto a tutte le altre aggregazioni: a Modena il primato di case in proprietà spetta invece al cluster della città moderna.

Parma (ed in misura ancora maggiore Modena) presentano nello spazio delle sezioni periurbane una estesa presenza di profili socio-territoriali caratterizzabili all'insegna della "città della produzione", diffuse in particolare lungo le direttrici viarie di accesso radiale alla città.

L'immagine parrebbe dunque essere quella di un diverso modello di colonizzazione dello spazio periurbano, un modello più marcatamente orientato in direzione produttiva a Parma e a Modena e invece fortemente accentuato in chiave residenziale per Reggio Emilia, comune per il quale lo spazio delle ville ha rappresentato una alternativa conveniente a processi di trasferimento e crescita sub-urbana diretti verso i comuni della corona che hanno invece investito più massicciamente la realtà parmigiana.

Le altre città

Meno definite nei propri caratteri (oltre ad essere assai meno consistenti nella propria dimensione), sono le altre città che emergono dalla clusterizzazione, città per le quali abbiamo evocato i nomi di città della produzione e di città degli interstizi.

La "città della produzione" che ospita dal 4% (Parma) al 6% (Reggio e Modena) della popolazione delle tre città è segnata dalla rilevante presenza di edifici non residenziali che ne rappresentano quote variabili tra il 25% (Modena) e il 30% (Reggio) del totale.

Questi contesti "produttivi" sono, assieme ai rispettivi centri storici delle tre città, il luogo di maggiore concentrazione di abitazioni in affitto (25-30%) e di stranieri residenti (9-11%). Sono anche i luoghi che presentano un profilo sociale più caratterizzato dalla presenza di ceti più poveri: in tutte tre le città emiliane questo cluster raccoglie le quote più modeste di popolazione che presenta un elevato grado di istruzione (tra il 33 e il 36% di diplomati e laureati contro valori medi comunali che si collocano tra il 40 e il 43%) e dunque uno status socio-professionale presumibilmente più elevato.

Sono presenti in questi contesti anche incidenze marcatamente più sensibili dei disoccupati, incidenze che si collocano tra il 4 e il 5 % rispetto ai valori medi, comunque assai contenuti (3-3,5%), che contraddistinguono i tre sistemi urbani.

Dunque si tratta sicuramente di aree che presentano condizioni – per quanto contenute - di disagio -anche se probabilmente non di degrado - sociale.

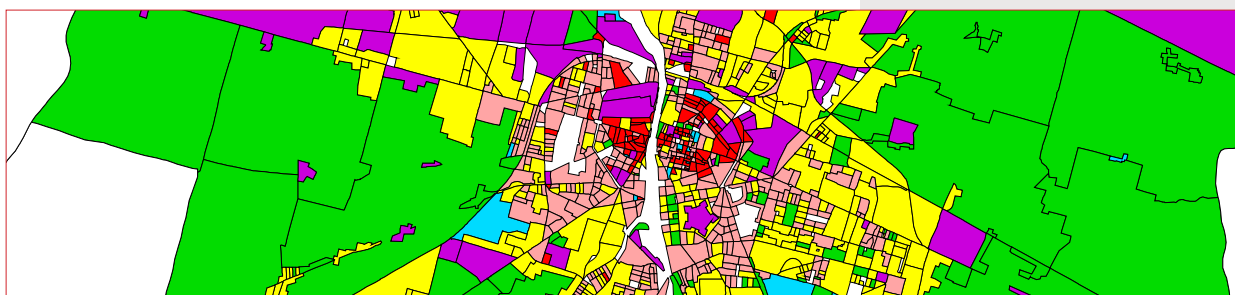
Più complessa e marcatamente più critica la situazione della cosiddetta città interstiziale, confinata pur tuttavia entro incidenze assolutamente marginali nella scena urbana delle tre città dove raccoglie rispettivamente lo 0,5% della popolazione residente di Reggio Emilia, lo 0,7% di Parma e il 2% di Modena.

Il dato discriminante per questo raggruppamento è essenzialmente rappresentato dai livelli altissimi dell'indice di vecchiaia che va da valori di 525 anziani con 65 anni e più per 100 giovani con meno di 15 anni di Parma e Modena a quelli di 730 a Reggio Emilia contro valori – comunque allarmanti - di 325-345 anziani per 100 giovani presenti in media nella compagine demografica di ciascuna delle tre città.

Anche la presenza di patrimonio residenziale non occupato è elevatissima in questo cluster: dal 41 al 46% contro valori medi del 5-7%, con una peculiare accentuazione dei valori per Modena.

Anche in queste aree la residenza è frammista ad altre attività che occupano in media dal 15% (Parma) al 25% (Modena) degli edifici presenti in ciascuna delle sezioni raggruppate.

Il carattere frammentario degli insediamenti è confermato dalle basse densità, talvolta (è il caso di Modena) addirittura inferiori a quelle dei profili socio-territoriale di più marcata ed esplicita impronta rurale.



I TEMI DEL NUOVO PSC

Previsioni demografiche



Quanti abitanti avrà Parma tra vent'anni

Quanti abitanti avrà' Parma tra vent'anni

Nel lungo periodo quando (non) saremo tutti morti

Il mondo contemporaneo, globalizzato e segnato da ritmi sempre più rapidi di cambiamento, è spinto ad assumere decisioni il cui esito deve essere valutato entro orizzonti temporali sempre più ravvicinati: un'esigenza che si trasmette in modo sempre più stringente ai meccanismi di *governance* degli organismi complessi, stressandone l'abilità di mantenere in vita, nel mutamento, traguardi che assumono valore e significato solo nell'orizzonte del lungo periodo.

Demografia e Urbanistica condividono la necessità di assumere il lungo periodo come orizzonte necessario per tener conto delle straordinarie inerzie (e delle irreversibilità) dei processi con cui si misurano.

Processi di successione intergenerazionale, per un verso, per cui le decisioni sulla filiazione che hanno assunto le giovani donne emiliane degli anni '70 – che a loro volta erano i *baby boomer* degli anni '50 – si manifestano oggi determinando la difficoltà delle forze di lavoro in ingresso a sostituire quelle in uscita dal mercato del lavoro, con quel che ne consegue in termini di fattori di attrazione per l'immigrazione di lungo raggio.

Processi di “costruzione dello spazio” con edifici e infrastrutture la cui maggiore o minore funzionalità ed efficacia continuerà a produrre effetti (talvolta del tutto inattesi) ancora molti decenni dopo la loro concezione.

Non sembra dunque inopportuno – ed è peraltro una tradizione inveterata che avvicina demografia e urbanistica nella pratica professionale – chiedersi quanti saranno gli abitanti della “Parma 2020”, per cui il piano presente lavora, ed esplorare un orizzonte di ancor più lungo periodo, sollecitati anche dalle recenti esplorazioni della Banca d'Italia che si spingono addirittura al 2050 alla ricerca degli equilibri possibili tra le inerzie demografiche di lungo periodo, i le dinamiche dello sviluppo economico ed i meccanismi adattativi del comportamento sociale; un orizzonte lontano ma che ci parla di un tempo in non *saremo tutti morti*, tanto più viste le dinamiche recenti della speranza di vita.

Per farlo dobbiamo analizzare in profondità la composizione e la struttura della popolazione oggi residente ed avanzare ipotesi e congetture sulla evoluzione delle principali determinanti che segneranno la sua evoluzione.

La demografia parmigiana del XXI secolo

Al volgere del millennio molte circostanze sono mutate nella scena urbana e nella evoluzione demografica della città.

Innanzitutto la popolazione della Città è tornata a crescere: dopo un relativo declino che, come per la generalità dei capoluoghi dell'Italia padana, aveva caratterizzato Parma negli anni '80 e '90, gli abitanti sono aumentati dai 170 mila del 2000 sino a oltre 182 mila a fine 2008.

Una ripresa legata innanzitutto all'apporto delle correnti migratorie che nel corso dei primi anni del nuovo secolo hanno determinato un afflusso netto medio di oltre 1900 nuovi residenti per ogni anno (e potenzialmente in crescita, come mostrano gli ultimi anni).

Un afflusso pressoché integralmente attribuibile alla componente straniera della popolazione, il cui saldo tra iscrizioni e cancellazioni anagrafiche spiega il 99,5% dell'apporto migratorio totale. E ciò nonostante Parma si trova (con la vicina Reggio) nel ristretto novero delle città capoluogo emiliane (e, più in generale del nord), pure tutte in crescita, per le quali il movimento migratorio degli stranieri non debba compensare un flusso negativo della popolazione di cittadinanza italiana (e in larga misura di origine locale) che dal capoluogo si trasferisce ad altre parti del territorio, le corone sub-urbane innanzitutto.

Quindi una capacità di mantenere popolazione italiana che è soprattutto capacità di attrarne da altre regioni del paese a fronte di un processo di redistribuzione in ambito locale in favore delle corone che l'evidenza statistica sembrerebbe dichiarare per Parma presente in misura non minore delle altre città emiliane (e del nord).

Sul fronte delle componenti relative alla natalità e alla mortalità che segnano la dimensione più strettamente biologica della evoluzione demografica e pur tuttavia sono esse stesse profondamente influenzate da dinamiche di natura economica, sociale e culturale, Parma registra – con qualche maggiore timidezza – quei segnali di ripresa della natalità che, determinati dall'ingresso di popolazioni con comportamenti riproduttivi marcatamente più accentuati come quelli riconoscibili in diverse delle aree di provenienza dell'immigrazione straniera (pur in presenza di correnti immigratorie per le quali la dimensione familiare è ancora contenuta e una forte asimmetria di genere connota le diverse etnie), ma anche da una qualche ripresa della natalità che sembra registrarsi tra la popolazione autoctona (come tendenza generale della popolazione europea, che in Francia ha la sua manifestazione più accentuata).

Anche sul fronte della mortalità la leggera caduta del tasso di mortalità registrata nel capoluogo nel corso degli anni 2000 (da 11,54 a 10,53 morti per 1000 abitanti, dal 2001 al 2007) registra innanzitutto gli effetti della avvenuta interruzione del processo di invecchiamento progressivo della popolazione (che pure mantiene un indice di vecchiaia prossimo a 2, cioè con 2 residenti ultrasessantacinquenni per ogni giovane con meno di 15 anni di età, ma è in riduzione); interruzione determinata dagli apporti migratori recenti. Ma il declino della mortalità, per quanto lento, è in qualche misura anche la manifestazione dei successi sul fronte sanitario che fanno registrare un incremento della speranza di vita di non trascurabile entità: per il nostro paese nel suo complesso, nei soli 6 anni intercorsi dal 2001 al 2007, la speranza di vita alla nascita è aumentata in media di 1,6 anni per le donne e di 1,3 per gli uomini.

Comportamenti sociali e “naturali” dunque in rapido mutamento per la popolazione parmigiana che aprono la strada a scenari evolutivi complessi che è opportuno indagare.

Scenari di previsione demografica al 2020 e al 2025

Nell'esplorare gli scenari di evoluzione demografica futura della popolazione del Comune di Parma con l'ausilio di un modello di previsione demografica improntato al metodo dello scivolamento delle coorti demografiche ed applicato alla popolazione residente nel comune al 31-12-2008, discriminata per sesso e singolo anno di età, desunta dalla Banca Dati DEMO dell'ISTAT, si sono avanzate diverse ipotesi, alcune associate ad un maggiore livello di realismo, che disegnano la forbice degli scenari "più probabili" di evoluzione demografica, altri che hanno piuttosto la natura di esercizio di calcolo, utile a valutare le conseguenze di ipotesi non altamente probabili ma sicuramente espressive: come nel caso di un azzeramento immediato del saldo migratorio o invece di un rapido riallineamento della fertilità/natalità a valori di equilibrio (alla francese).

Partiamo dunque da uno scenario shock: l'arresto dell'apporto migratorio, mantenendo costanti gli andamenti della natalità e della mortalità registrati nei primi anni del nuovo secolo, comporterebbe una riduzione della popolazione dalle 182mila unità dell'anno base sino a 174mila al 2020 e addirittura a 168mila al 2025. Quasi 15mila abitanti in meno a segnalare quanto la popolazione parmigiana sia ancora oggi lontana dall'equilibrio riproduttivo.

Se ci portiamo invece nel campo degli scenari a maggior livello di probabilità ed assumiamo una visione, per così dire, ottimista possiamo valutare gli effetti del permanere di un *trend* immigratorio costante associato ad una certa ripresa della natalità (in linea con le tendenze recenti e stimata in un più 20% da realizzare già di qui a 5 anni) e ad una ulteriore flessione della mortalità (che aumenti ulteriormente di circa tre anni – 3,2 per gli uomini e 2,9 per le donne – la speranza di vita al 2025). In questo scenario la popolazione parmigiana sfonderebbe il tetto dei 200 mila abitanti raggiungendo i 205mila abitanti al 2020 e arrivando oltre i 213mila nel 2025.

Vediamo ora l'effetto che può derivare dall'assumere opzioni "meno ottimistiche" per ciascuna delle variabili in gioco. E partiamo proprio dal saldo migratorio.

Se l'immigrazione riducesse i suoi effetti sino ad azzerarsi completamente all'orizzonte di previsione del 2025, ferme restando le ipotesi di natalità crescente e mortalità in declino, la popolazione parmigiana continuerebbe a crescere sino al 2019 arrivando a quella data a sfiorare i 195 mila abitanti per mantenere tale valore al 2020 e diminuire a poco meno di 190mila al 2025. Una valutazione che ci consente di stimare l'apporto del fenomeno migratorio alla crescita ventennale nell'ordine delle 22mila unità.

Uno scenario a saldo migratorio costante ed a mortalità in declino, che tenesse invece fermi gli attuali livelli di natalità, ci porterebbe a prevedere la presenza di oltre 204mila residenti al 2020 e di poco più di 211mila al 2025. Al miglioramento delle condizioni di natalità possiamo dunque attribuire un contributo di circa 2mila unità nell'intervallo ventennale, contributo che salirebbe però a ben 6mila unità se – eccedendo forse in ottimismo – spostassimo il traguardo della crescita della fertilità sino a valori "francesi" corrispondenti ad un numero medio di figli per donna in età feconda di 2,1 unità, ipotesi che – *coeteris paribus* – porterebbe la popolazione parmigiana

a superare le duecentomila unità già al 2017 per attestarsi al 2025 a quasi 218mila abitanti

Minore l'impatto dell'incremento previsto sulla speranza di vita, che colloca i propri effetti prevalentemente sulla popolazione di età elevata che presenta naturalmente coorti demografiche di minore consistenza.

Se infatti la mortalità si mantenesse agli attuali livelli, senza registrare ulteriori miglioramenti della speranza di vita, sempre mantenendo invariate le assunzioni relative alle altre variabili demografiche (saldo migratorio costante e natalità (moderatamente) crescente, la popolazione parmigiana si attesterebbe a 205.500 unità al 2020 ed a 213mila al 2025 con uno scarto di appena 500-1000 unità rispetto alle previsioni che assumono opzioni più ottimistiche sulla evoluzione della speranza di vita.

In conclusione, dunque, gli scenari di crescita demografica parmigiana segnano di qui a vent'anni una forbice aperta tra 191mila e 217mila unità, con un ruolo determinante dell'apporto migratorio e un rilevante condizionamento che può venire anche dai comportamenti riproduttivi della popolazione.

L'evoluzione della composizione demografica della popolazione

L'impatto degli scenari demografici illustrati non si misura solo in futuri abitanti, ma anche nelle modifiche che la composizione della popolazione futura subirà, determinando differenti fabbisogni di natura anche urbanistica nel momento in cui queste previsioni modificano fasce sensibili di popolazione quali gli anziani e le popolazioni in età scolastica, tradizionalmente segmenti demografici più sensibili di altri a causa dell'elevata richiesta di servizi che la loro presenza sul territorio viene a generare.

Per commisurare l'impatto dei diversi scenari quindi prenderemo in considerazione: l'indice di vecchiaia per osservare il rapporto anziani/giovani, e poi l'evoluzione in valore assoluto e la composizione percentuale delle fasce d'età più sensibili, ovvero quelle in età scolare e quelle post-età pensionabile.

Prendendo come di base di partenza la popolazione al 31/12/2008, l'indice di vecchiaia è di 184 (ovvero 184 anziani ogni 100 ragazzi sotto i 15 anni), ci sono 4.934 bambini tra 0 e 2 anni, 4.640 in età da scuola materna, 7.238 in età da scuola elementare, e 4.155 in età da scuole medie. Gli anziani tra i 65 ed i 74 anni (quelli che potenzialmente godono ancora di un certo grado di indipendenza) sono poco più di 20 mila, e quelli oltre i 74 anni si attestano sui 20.700.

Osserviamo ora in che modo l'evoluzione della popolazione modifica gli scenari: il primo scenario è quello shock con l'arresto dell'apporto migratorio, mantenendo costanti gli andamenti della natalità e della mortalità registrati nei primi anni del nuovo secolo. L'interruzione delle migrazioni, e quindi il bloccarsi di flussi demografici che spesso hanno l'effetto indiretto di ringiovanire la popolazione, avrebbe effetti davvero negativi sulle variabili osservate. Il quadro al 2025 mostrerebbe l'indice di vecchiaia a quota 249. Com'era lecito aspettarsi, l'interruzione delle migrazioni ha generato un

arretramento degli indici presi in esame, dal momento che mediamente gli immigrati sono più giovani della popolazione già presente in loco. L'interruzione delle migrazioni ha avuto un impatto brusco sulla natalità: nel 2025 la fascia 0-2 anni conterebbe poco meno di 3mila bimbi (2 mila unità in meno in 15 anni), la fascia 3-5 arriverebbe a 3.200 unità ma il calo sarebbe di 1.400-1.500 bambini. Col crescere dell'età gli effetti delle mancate migrazioni si attenuano: i bambini in fascia da scuole elementari in meno sono un migliaio (totale 6.165), la fascia delle scuole medie mantiene la consistenza numerica del 2008. Tra gli anziani, l'effetto dell'invecchiamento della popolazione fa sì che fino ai 74 anni d'età ce ne siano 1.000 in più, e nella fascia successiva siano quasi 4mila in più, con un impatto non indifferente sul fabbisogno aggiuntivo di servizi per la terza età.

Il secondo scenario osservato prende in considerazione gli effetti del permanere di un *trend* migratorio costante associato ad una certa ripresa della natalità (in linea con le tendenze recenti e stimata in un più 20% da realizzare già di qui a 5 anni) e ad un'ulteriore flessione della mortalità. In questo scenario l'indice di vecchiaia sarebbe di 174, non ci sarebbe un grande scostamento dagli scenari odierni, poiché vari effetti si sommano e si bilanciano.

La ripresa della natalità e le migrazioni ringiovaniscono la popolazione, ma l'invecchiamento già in corso è ulteriormente accentuato dall'allungamento della speranza di vita, che ha l'effetto di ingrossare le fasce d'età meno giovani. In questo scenario l'impatto sulle fasce d'età esaminate nel dettaglio è generalizzato, dal momento che l'incremento della natalità accresce le fasce più giovani, mentre l'allungamento della speranza di vita ha effetto analogo su quelle meno giovani. Tutti i raggruppamenti crescono, e spiccano gli incrementi di 2.000 unità ottenuti nelle fasce 6-10 e 11-13, oltre ad un incremento degli anziani nell'ordine delle 9 mila unità (3 mila nella fascia 65-74, i restanti 6 mila nell'altra).

Lo scenario successivo ipotizza che l'immigrazione riduca i suoi effetti sino ad azzerarsi completamente all'orizzonte di previsione del 2025, ferme restando le ipotesi di natalità crescente e mortalità in declino. L'indice di vecchiaia salirebbe a 197: il progressivo scemare dei movimenti migratori avrebbe lo stesso effetto già visto nel primo scenario, solo diluito nel tempo. L'azzeramento progressivo delle migrazioni ridurrebbe di molto l'impatto demografico sul numero di bambini presenti: avverrebbero lievi riduzioni della consistenza numerica nelle fasce 0-2 e 3-5, e incrementi nell'ordine del migliaio di persone nelle due fasce successive dovuti all'elevata fecondità dei primi anni del nuovo secolo. Il permanere dell'allungamento della speranza di vita unito al processo di invecchiamento della popolazione fa sì che la popolazione anziana cresca rispettivamente di 2000 persone (65-74) e di 5.000.

Uno scenario a saldo migratorio costante ed a mortalità in declino, che tenesse invece fermi gli attuali livelli di natalità, ci porterebbe a prevedere la presenza di oltre 204mila residenti al 2020 e di poco più di 211mila al 2025. In questo caso l'indice di vecchiaia passerebbe da 184 a 191, quindi non subirebbe grosse modifiche se non un leggero peggioramento frutto dell'invecchiamento della popolazione.

Osservando le fasce d'età più giovani, ci sarebbe un incremento di 1.500 persone nella fascia 6-10 e altrettante nella fascia 11-13, oltre ad un incremento degli anziani nell'ordine delle 9 mila unità (3 mila nella fascia 65-74, i restanti 6 mila nell'altra).

Spostando invece il traguardo della fertilità su livelli francesi, non cambierebbe di una virgola il quadro per le fasce d'età meno giovani rispetto allo scenario precedente, ma l'incremento della fecondità nell'ordine del 50% avrebbe un impatto forte sulla numerosità e sulla composizione delle fasce scolastiche. L'indice di vecchiaia scenderebbe a 153, grazie ad un incremento dei giovani fino a 13 anni di quasi 9 mila unità, così distribuito: 1.500 unità nella fascia 0-2, 1.700 unità nella fascia 3-5, 2.500 unità nella fascia delle scuole elementari e 2.700 nella fascia delle scuole medie.

Se la mortalità si mantenesse agli attuali livelli, senza registrare ulteriori miglioramenti della speranza di vita, sempre mantenendo invariate le assunzioni relative alle altre variabili demografiche (saldo migratorio costante e natalità (moderatamente) crescente, l'indice di vecchiaia avrebbe un leggero ribasso a quota 172, indice di un processo di ringiovanimento lento, ma presente. L'allungamento della speranza di vita non incide molto sulle variabili osservate, tanto che le modifiche subite dalla composizione della popolazione sono molto simili a quelle dello scenario con l'allungamento della speranza di vita e le altre variabili uguali, avremmo solo 2-3 centinaia in meno di persone nelle due fasce di anziani prese in esame.

I TEMI DEL NUOVO PSC
Sistema dei servizi scolastici:
criticità e opportunità



Sistema dei servizi scolastici: criticità e opportunità

Sistema dei servizi scolastici: criticità e opportunità

Il quadro delle opportunità e delle criticità per il sistema dei servizi scolastici parmigiani, in un'ottica di medio lungo periodo emerge con una certa evidenza dall'esame comparato delle previsioni demografiche comunali, delle previsioni insediative del PSC vigente articolate per quartiere, delle caratteristiche quali-quantitative dei servizi scolastici esistenti lette attraverso le molteplici chiavi delle loro condizioni di accessibilità, delle caratteristiche della mobilità degli studenti, delle condizioni fisiche e funzionali dell'edilizia scolastica, tutto corroborato dalle valutazioni condotte dai dirigenti delle scuole primarie e secondarie.

Se questa base è dunque possibile prefigurare, nelle loro linee generali, alcune indicazioni strategiche sulla riorganizzazione e il potenziamento dei servizi scolastici che assumono un notevole rilievo per il nuovo Piano Urbanistico in formazione.

L'analisi delle previsioni del Piano Operativo Comunale in relazione alle aree insediative residenziali di nuovo impianto e di riqualificazione e riordino degli insediamenti esistenti previde definisce i metri quadrati a residenza in previsione, da cui è desumibile il numero di nuovi abitanti teorici che andranno ad abitare nei quartieri, come da tabella.

Quartiere	mq. abitazioni	nuovi residenti	variazione %
1. Parma Centro	11.854	395	1,6
2. Oltretorrente	0	0	0,0
3. Molinetto	73.538	2.451	9,7
4. Pablo	22.985	766	3,0
5. Golese	54.006	1.800	7,1
6. San Pancrazio	76.840	2.561	10,1
7. S. Leonardo	132.339	4.411	17,4
8. C.S. Martino	20.357	679	2,7
9. Lubiana	157.841	5.261	20,7
10. S. Lazzaro	19.487	650	2,6
11. Cittadella	88.954	2.965	11,7
12. Montanara	19.484	649	2,6
13. Vigatto	84.144	2.805	11,0
Totale	761.828	25.393	100

Confrontando questo dato con gli scenari di crescita demografica che prevedono un incremento rispettivamente di 23.389 abitanti nel 2020 e 31.440 abitanti nel 2025, si desume che i quartieri che assorbiranno le quote più rilevanti di questo incremento demografico in ordine di grandezza sono **Lubiana, S. Leonardo, Cittadella, Molinetto, Vigatto**, e valutando la consistenza numerica di partenza gli impatti più importanti sono nei quartieri di **Vigatto, S. Pancrazio e Golese**. Le fasce di età che assorbono le quote maggiori dell'incremento demografico sono quelle 6-10 e 11-13, in cui l'incremento previsto è rispettivamente di 2.653 alunni e 1878 alunni, quindi riferite ai servizi di istruzione di età scolare delle scuole primarie e secondarie.

I quartieri più critici in relazione al numero delle strutture scolastiche presenti sono: **Molinetto**, **Cortile San Martino** e **San Lazzaro** dove non vi sono istituti scolastici secondari di primo grado e **Lubiana** e **Molinetto** dove è presente una sola scuola elementare.

Quartiere	Tipologia e numero di servizi scolastici			
	elementari	medie	materne	nido
1. Parma Centro	6	5	7	4
2. Oltretorrente	4	2	3	4
3. Molinetto	1	-	4	5
4. Pablo	2	1	2	3
5. Golese	2	1	2	2
6. San Pancrazio	2	-	3	3
7. S. Leonardo	3	2	5	6
8. C.S. Martino	-	-	2	3
9. Lubiana	1	1	5	4
10. S. Lazzaro	2	-	2	3
11. Cittadella	6	5	8	4
12. Montanara	2	1	3	2
13. Vigatto	3	1	5	2
Totale	34	19	51	45

Le condizioni di accessibilità confortevole e sicura non sono garantite: nei quartieri **Molinetto**, **Golese**, **San Pancrazio**, **Cortile San Martino**, **Lubiana**, **San Lazzaro** e **Vigatto** in cui è al di sotto del 20% per le scuole primarie di secondo grado; nei quartieri di **San Pancrazio** (17,6%) e **Vigatto** (12,8%) per le scuole primarie; nei quartieri **San Pancrazio** (16,6%) e **San Lazzaro** (11,9%) per le scuole dell'infanzia; nel quartiere **Vigatto** (11,9%) per gli asili nido. A seguire sono evidenziate alcune criticità e opportunità per definire strategie e soluzioni di intervento per le strutture scolastiche nei quartieri in cui sono individuati gli scenari di maggiore criticità.

Il quadro delle criticità, quartiere per quartiere

1. Parma Centro

Nel quartiere vi è una offerta superiore alla domanda dei residenti e non si segnalano criticità rilevanti.

2. Oltretorrente

Nel quartiere vi è una offerta superiore alla domanda dei residenti.

La scuola primaria Corridoni ha un numero di sezioni inferiore rispetto alla scuola media Parmigianino, perciò nella scuola secondaria vi è una offerta maggiore alla domanda. Tale scuola media potrebbe servire a soddisfare la futura domanda della zona residenziale di via Pellico e della zona residenziale di Via Chiavari in Molinetto. Sono da valutare e confrontare attentamente due alternative per razionalizzare meglio la distribuzione dell'offerta scolastica in riferimento alla accessibilità veicolare e ciclopeditoneale: il collegamento tra l'istituto Parmigianino a Oltretorrente e Corazza a Molinetto e il collegamento tra l'istituto Corazza a Molinetto e Rodari a Montanara.

Da segnalare che nelle schede analitiche dei servizi, in riferimento alle caratteristiche edilizie dell'edificio, la scuola primaria Corridoni è considerata con uno stato di conservazione sufficiente.

3. Molinetto

Nel quartiere sono assenti istituti primari di secondo grado ed è presente una sola scuola di primo grado, elemento critico se consideriamo che il quartiere è il quarto per popolazione residente (17.699 abitanti) e uno dei quattro quartieri che assorbirà le quote più rilevanti dell'incremento demografico previsto al 2020 e 2025 (2.258 nuovi abitanti per il quartiere, di cui 81 nella fascia 3-5 anni, 256 nella fascia 6-10, 181 nella fascia 11-13).

L'istituto primario Corazza ha spazi per soddisfare la domanda, ma da tenere in considerazione è la futura domanda della zona residenziale di via Pellico e della zona residenziale di Via Chiavari in Molinetto in attuazione da Piano vigente.

Per soddisfare la futura domanda rispetto alla scuola primaria è da valutare il potenziamento del collegamento ciclopedonale (in parte già esistente con il ponte Navetta, sul Baganza) e veicolare, tra la scuola Corazza di Molinetto e la scuola Rodari di Montanara (che potrebbe perdere alunni nel lungo periodo). Da valutare è la realizzazione di una nuova centralità scolastica primaria di secondo grado per il quartiere.

La scuola di infanzia e nido Gelsomino è segnalata con possibilità di margini di ampliamento della superficie utile.

4. Pablo

Per migliorare l'offerta dei servizi e l'accessibilità una ipotesi è quella di valorizzare e potenziare il collegamento ciclopedonale tra la scuola secondaria Ferrari e la scuola primaria Anna Frank (San Pancrazio). Attualmente la scuola secondaria Ferrari è il riferimento per gli alunni che provengono dalla primaria del quartiere San Pancrazio. Quartiere San Pancrazio che ha una accessibilità pedonale confortevole in riferimento alle scuole primarie al di sotto del 20% (17,2%).

Da verificare la realizzazione di nuove aule (considerazioni emerse dall'incontro con i dirigenti scolastici) in relazione alla futura domanda della zona residenziale di via Pellico e della zona residenziale di Via Chiavari in Molinetto in attuazione da Piano vigente.

Da segnalare che nelle schede analitiche dei servizi, in riferimento alle caratteristiche edilizie dell'edificio, la scuola primaria Racagni è considerata con uno stato di conservazione sufficiente.

5. Golese

Considerando l'ampliamento previsto dal Ptop (piano triennale delle opere pubbliche) della scuola primaria di Baganzola e un conseguente ampliamento della scuola secondaria di primo grado nel 2011, la realizzazione di una nuova scuola di infanzia e un nuovo asilo nido a Fognano risulta necessario creare maggiore sinergia fra queste due frazioni. La scuola media di Baganzola è il riferimento per la scuola elementare di Baganzola e Fognano, e tra le due frazioni i collegamenti sono poco funzionali. Questo determi-

na spostamenti degli alunni della scuola elementare di Fognano verso gli istituti primari di secondo grado del centro storico e dei quartieri limitrofi, anche se ad oggi il numero di tali spostamenti può essere considerato di ordine relativo. Potenziando questo collegamento si potrebbe mantenere l'orientamento generale di accentrare maggiormente i plessi per sopperire al sottodimensionamento degli organici, limitando gli spostamenti veicolari verso il centro città. Da valutare la realizzazione di un nuovo istituto primario di secondo grado nel quartiere San Pancrazio, eventualmente in prossimità della Via Emilia (potenziando il ruolo della stessa come cerniera di contatto e non come barriera o elemento divisorio), localizzazione che permetterebbe di soddisfare la richiesta proveniente dal quartiere, in particolare dalla frazione di Fognano.

6. San Pancrazio

La scuola di infanzia Sergio Neri è al limite dell'offerta, andrebbe ampliata in considerazione delle previsioni insediative da Piano vigente, nella zona di Via Pini. La scuola di infanzia è inserita nel plesso della scuola primaria Anna Frank e per ampliarla andrebbe spostata, ma non vi è una destinazione (La scuola Anna Frank e Sergio Neri sono istituti segnalati con un margine di ampliamento di superficie utile); delocalizzando la scuola di infanzia si libererebbe spazio per un eventuale ampliamento della primaria Anna Frank logica che potrebbe migliorare la percentuale di popolazione servita da una accessibilità pedonale confortevole alle scuole di infanzia, che attualmente è al di sotto del 20% (16,6%).

Nel quartiere non sono presenti istituti primari di secondo grado, è opportuno valutare la realizzazione di un nuovo istituto, eventualmente in prossimità della Via Emilia (potenziando il ruolo della stessa come cerniera di contatto e non come barriera o elemento divisorio), localizzazione che permetterebbe di soddisfare parte della richiesta proveniente dal quartiere San Pancrazio.

Da valutare le previsioni residenziali nella frazione di Vicofertile in cui è presente un nido e una scuola primaria (Padre Lino Maupas), scuola di recente realizzazione che possiede spazi per un eventuale ampliamento (è previsto un secondo plesso), anche se l'accessibilità all'istituto è molto difficoltosa e sono carenti i parcheggi (è previsto un parcheggio insieme alla realizzazione del secondo plesso).

7. San Leonardo

La principale necessità che viene segnalata è il miglioramento della distribuzione degli alunni tra le tre scuole primarie del quartiere (Micheli - Einaudi -Toscanini). L'alta percentuale di popolazione immigrata residente nel quartiere (13,1%) determina in parte questo squilibrio di domande rispetto alle scuole primarie del quartiere (Micheli 27,8% di alunni con cittadinanza non italiana e San Leonardo 26,8% di alunni con cittadinanza non italiana).

Si sottolinea che nella primaria San Leonardo e secondaria Vicini (plesso di via Milano) è necessario un intervento di rifacimento della copertura in eternit, e di una sostituzione degli infissi.

Indicata la necessità di ampliamento dell'offerta per la scuola dell'infanzia

(considerazioni emerse dall'incontro con i dirigenti scolastici). Nelle schede analitiche è segnalata la possibilità di ampliamento della superficie utile della scuola di infanzia paritaria Mazzarello (zona est del quartiere).

Inoltre si evidenzia il futuro aumento della popolazione residente (in età scolare), in relazione alle previsioni insediative del piano vigente, per aree di riordino e riqualificazione degli insediamenti esistenti (zona sud del quartiere - linea ferroviaria) e per aree destinate a insediamenti di nuovo impianto (zona nord-est del quartiere).

8. Cortile San Martino

Nel quartiere Cortile san Martino si registra la totale assenza di istituti scolastici primari e secondaria di primo grado. In merito è auspicabile il potenziamento dell'accessibilità e dei collegamenti ciclo-pedonali verso le strutture scolastiche del quartiere San Leonardo, che sono il riferimento per il quartiere Cortile San Martino.

9. Lubiana

Nel quartiere Lubiana è presente una sola scuola primaria e secondaria di primo grado (in un unico plesso Newton-Albertelli) che non soddisfa compiutamente la domanda esistente, tanto più che sul quartiere agisce la domanda di servizi di San Lazzaro, in particolare in riferimento alla frazione di San Prospero che sarà oggetto della realizzazione di un ingente numero di insediamenti di nuovo impianto e la realizzazione di un asilo nido e di una scuola dell'infanzia.

Le future domande (4.186 nuovi abitanti per il quartiere Lubiana di cui 47 nella fascia 3-5 anni, 173 nella fascia 6-10anni, 550 nella fascia 11-13 anni, 389 nella fascia 14-17 anni) possono essere solo in parte soddisfatte, in condizioni di accessibilità non adeguata, dalla nuova scuola media prevista a Cittadella (Media S. Eurosia), ma è opportuno valutare la necessità di realizzare uno o forse due plessi nel quartiere. Di cui uno in prossimità del quartiere San Lazzaro, eventualmente in prossimità della Via Emilia (potenziando il ruolo della stessa come cerniera di contatto e non come barriera o elemento divisorio).

Un poco migliore la situazione delle scuole dell'infanzia e dei nidi di cui andrà valutata l'evoluzione, tenendo conto che dalle schede di analisi dei servizi emerge la possibilità di ampliamento della superficie utile della scuola di infanzia paritaria Monumento ai caduti e che la quota proveniente dal quartiere potrà essere servita dalle nuove scuole in programmazione nel quartiere stesso.

10. San Lazzaro

Si denota l'assenza di scuole primarie di secondo grado e la sola presenza di due scuole dell'infanzia, che in parte incide sulla percentuale di accessibilità pedonale confortevole alle scuole di infanzia del quartiere che è al di sotto della soglia del 20% (11,9%). Si evidenzia come nella frazione di San Prospero è prevista la realizzazione di un asilo nido e di una scuola dell'infanzia che andranno in parte a sopperire a tale carenza.

Da valutare che una nuova struttura realizzata nel quartiere di Lubiana

(eventualmente in prossimità della Via Emilia, potenziando il ruolo della stessa come cerniera di contatto e non come barriera o elemento divisorio) sarebbe a servizio del quartiere San Lazzaro.

11. Cittadella

Carente l'offerta dei nidi in riferimento alla frazione di Porporano ed è da valutare l'espansione residenziale prevista nella zona sud del quartiere che inciderà sull'offerta scolastica delle scuole primarie e secondarie di primo grado.

Parte della nuova domanda, per le fasce di età rivolte alle scuole primarie e primarie di secondo grado, sarà calmierata e in parte soddisfatta dalla riorganizzazione dei due IC Puccini e Montebello conseguente alla costruzione della nuova scuola secondaria S. Eurosia. L'ipotesi è infatti che la secondaria S. Eurosia diventi la media di riferimento dell'IC Montebello e che l'edificio attuale della Don Cavalli ospiti la media Puccini. Quest'ultima è ora ospitata nell'edificio di Pezzani e Puccini che a questo punto sarebbe interamente a disposizione per lo sviluppo della primaria Pezzani. Si segnala che la scuola secondaria di primo grado Don Cavalli è carente nell'offerta di spazi auto (parcheggio a pagamento, anche per i docenti) e necessita di un intervento di ristrutturazione.

La scuola dell'infanzia Alice (nord del quartiere) è segnalata con possibilità di ampliamento della superficie utile.

12. Montanara

Nel quartiere non si segnalano criticità rilevanti. Si segnala che il plesso dell'Istituto comprensivo Salvo D'Aquisto (primaria e secondaria), necessita di interventi di ristrutturazioni. L'istituto Salvo D'Aquisto primaria e secondaria presenta una offerta maggiore alla domanda e in considerazione che in zona (Vigatto) aprirà la scuola De la Salle e la Scuola per L'Europa, è probabile che il numero di alunni diminuisca ancora, in particolare rispetto la scuola primaria.

13. Vigatto

E' previsto un ampliamento della struttura esistente della scuola primaria e la scuola materna di Corcagnano ha una offerta al di sotto delle richieste, andrebbe raddoppiata. Dalle schede di analisi dei servizi è presente la possibilità di ampliamento della superficie utile in riferimento alla scuola dell'infanzia paritaria Ludovico Pagani nella frazione Panocchia. Una tematica prioritaria è quella di attuare politiche per migliorare l'accessibilità ciclo-pedonale sicura rispetto al servizio dei nidi (11,9%); delle scuole di infanzia (27,4 %); delle scuole primarie (12,8%) e secondarie di primo grado (8,3%).

Da segnalare che nelle schede analitiche dei servizi, in riferimento alle caratteristiche edilizie dell'edificio, la scuola primaria Carignano è considerata con uno stato di conservazione sufficiente.

Considerazioni di sintesi

In riferimento al grado di accessibilità delle strutture scolastiche si evince che l'**accessibilità pedonale e ciclabile** confortevole è mediamente garantita al **45%** della popolazione del territorio comunale ad esclusione delle scuole secondarie di primo grado per le quali la percentuale scende al **35%**.

Gli studenti delle scuole medie di una parte rilevante dell'insediamento urbano devono infatti spostarsi, quotidianamente, verso altri quartieri per accedere al servizio (spostamenti pari a circa 400 studenti per Molinetto, oltre 200 per San Pancrazio e San Lazzaro e circa 150 per Cortile San Martino).

Degli oltre 4.200 iscritti alle scuole medie, circa la metà frequenta istituti ubicati in altri quartieri, dovranno essere esplorate soluzioni per risolvere quantomeno le criticità più marcate, attraverso politiche da perseguire con azioni di decentramento degli istituti presenti in nel quartiere Parma centro ed Oltretorrente (Analisi della mobilità degli studenti delle scuole elementari, medie e superiori pag. 12).

La **manovra** di intervento per migliorare le attuali condizioni di offerta del servizio scolastico in relazione alle previsioni demografiche e del Piano Strutturale comunale vigente, può essere così sintetizzata:

in riferimento alle **primarie e secondarie di primo grado** prevedere la possibile realizzazione di uno o forse due plessi nel quartiere **Lubiana**. Il primo plesso rivolto a soddisfare la domanda del quartiere San Lazzaro, eventualmente in prossimità della Via Emilia (potenziando il ruolo della stessa come cerniera di contatto e non come barriera o elemento divisorio). Il secondo plesso andrebbe a soddisfare la domanda dovuta alle previsioni di Piano nella parte sud del quartiere.

La realizzazione di un nuovo istituto **secondario di primo grado** nel quartiere **San Pancrazio**, eventualmente in prossimità della Via Emilia (potenziando il ruolo della stessa come cerniera di contatto e non come barriera o elemento divisorio), localizzazione che permetterebbe di soddisfare la richiesta proveniente dal quartiere Golese, in particolare dalla frazione di Fognano.

La realizzazione di una nuova centralità scolastica **secondario di primo grado** per il quartiere **Molinetto**.

Per quanto riguarda il sistema della frazioni la manovra prevede la realizzazione di una scuola secondaria di primo grado a Vicofertile, oppure di potenziare l'accessibilità ai servizi urbani di Vigheffio; nella frazione di San Prospero è previsto un forte incremento insediativo che giustificherebbe il potenziamento dei servizi con una scuola secondaria di primo grado; la frazione di Porporano presenta un sistema dei servizi incompleto e disperso, andrebbe pertanto potenziata la consistenza insediativa delle frazioni appartenenti al quartiere Cittadella, che giustifica la previsione di una nuova scuola secondaria di primo grado e/o ne andrebbe rafforzata l'accessibilità e il legame con Alberi potenziando quest'ultimo con scuole primarie e secondarie di primo grado, valorizzando le previsioni di una nuova ciclabile della rete rurale con un ponte ciclopedonale sul Parma: a Baganzola, già recapito di una ampia gamma di servizi esistenti a cui si potrebbe aggiungere un nido da verificare, tenendo comunque conto delle criticità "acustiche"

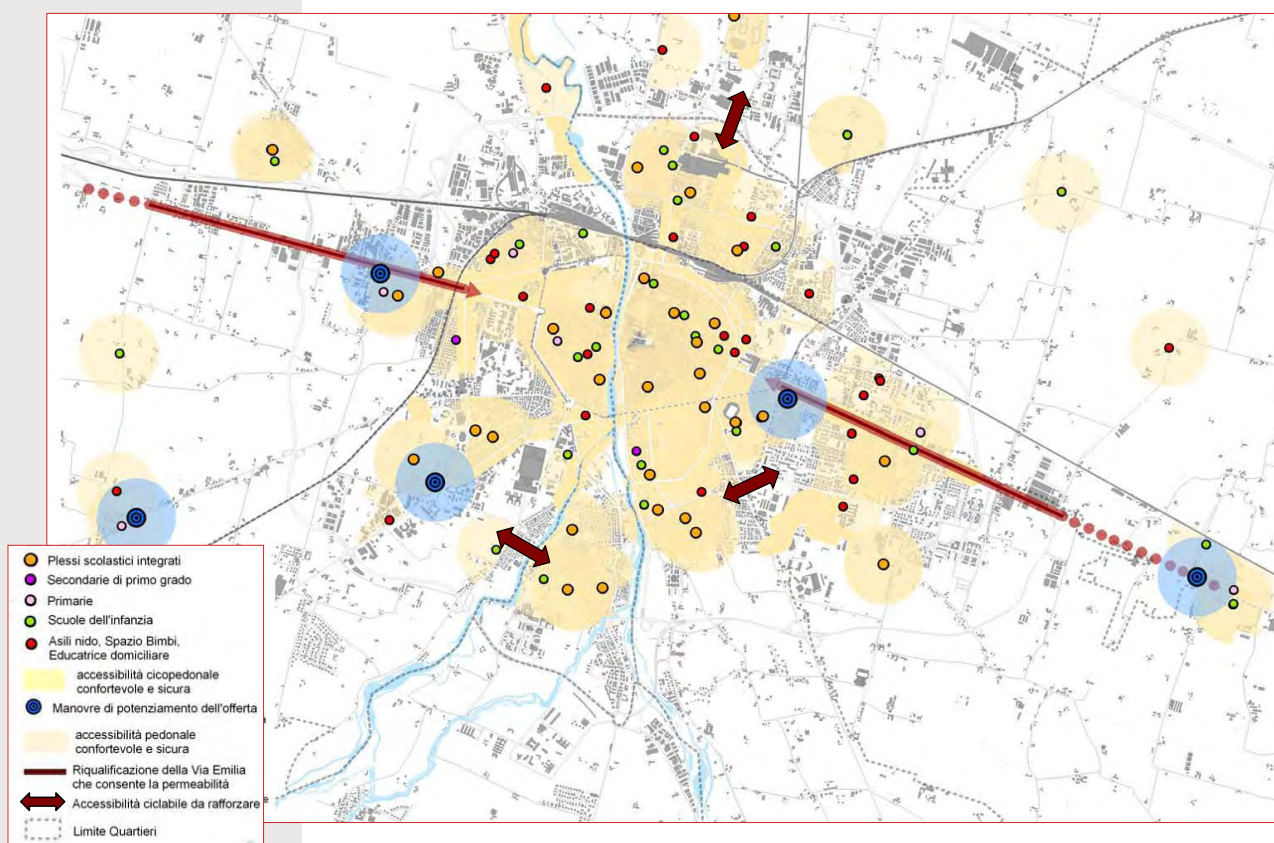
legate alla presenza dell'aeroporto, anch'esse da verificare per capire se l'ampliabilità del nucleo è possibile.

Inoltre è opportuno valutare il potenziamento dell'accessibilità e dei collegamenti ciclo-pedonali tra le provenienze del quartiere di Cortile San Martino e le strutture scolastiche del quartiere San Leonardo (che rappresentano il principale recapito delle utenze di Cortile) e migliorare l'accessibilità ciclo-pedonale sicura rispetto al servizio nel quartiere Vigatto in riferimento alle scuole primarie e secondarie di primo grado, tenendo conto del carattere particolarmente frammentato degli insediamenti di questo quartiere e, quindi, dell'esigenza di affermare un modello originale ma efficace e sostenibile di accessibilità ai servizi in ambiente rurale.

Per quanto riguarda le scuole medie superiori, la loro distribuzione sul territorio tra i diversi quartieri vede una fortissima polarizzazione all'interno dei viali della circoscrizione del Centro Storico, ed in particolare nel quartiere **Oltretorrente**, fatta eccezione per il Liceo della Comunicazione che ha sede nel quartiere di Cittadella.

Risulta difficile elaborare strategie per ottimizzare gli spostamenti verso gli istituti, in considerazione del fatto che il 50% degli alunni proviene da fuori comune. Il forte incremento della domanda prevedibile nell'arco dei prossimi dieci anni richiederà significative politiche di potenziamento dell'offerta in relazione alle quali valutare l'eventualità di dare luogo ad un eventuale terzo polo scolastico in una localizzazione caratterizzata da una elevata accessibilità sul TPL.

La manovra di potenziamento dell'offerta scolastica



I TEMI DEL NUOVO PSC
II PIL dei servizi



Il PIL dei servizi.

Un indicatore di efficacia delle politiche
di riqualificazione urbana

Il PIL dei Servizi. Un indicatore di efficacia delle politiche di riqualificazione urbana

Il valore della città pubblica

La partita della riqualificazione urbana si gioca in larga misura nei luoghi della città pubblica.

La riqualificazione urbana non è confinabile entro il processo di sostituzione edilizia che investe i luoghi della produzione e della logistica urbana che hanno visto perdere di utilità e di significato le funzioni che li avevano generati, anche se dalla efficienza di questo processo dipende in modo sostanziale la possibilità di contenere, sino ad escludere, la esigenza di rivolgersi ai nuovi suoli agricoli, da inglobare nella crescita urbana sottraendoli a ruoli ecologici (e produttivi) sempre meno sostituibili.

La riqualificazione urbana ha come esigenza primaria quella di ridare significato, oltre che funzionalità, a vaste parti del tessuto urbano che talvolta sono scarsamente riconoscibili come parti di città proprio perché sono scarsamente vissute come luoghi condivisi; aree ancora lontane dall'essere espressione di una presenza comunitaria stratificata nella composizione, nei tempi e nei modi d'uso dello spazio.

La "città pubblica" allora non è solo una porzione di suolo urbano, pur non potendo mai prescindere dalla necessaria materialità che la fa esistere, e in particolare quella porzione di suolo urbano che, seguendo la nozione che la cultura degli *standard* dell'urbanistica contemporanea ci ha (meritoriamente e fortunatamente) consegnato, è stata (più o meno faticosamente) sottratta alla valorizzazione delle utilità private per essere destinata a servire la necessità di produrre quelli che, per definizione e natura, sono i beni pubblici: la mobilità innanzitutto.

E' anche il luogo in cui è venuto a sedimentarsi nel tempo un complesso di percezioni e di utilità (non esclusive perché non escludenti) reso tanto più ricco e denso di significati quanto più esteso è il novero degli attori sociali che fruiscono dei luoghi della città pubblica e nei luoghi della città pubblica si riconoscono e quanto più articolata e plurale è la loro composizione.

La città esiste perché esistono ed hanno valore i suoi spazi pubblici, spazi che la rendono una formazione sociale del tutto diversa - per sua intima natura, non per dimensione - tanto dai borghi rurali della tradizione quanto dalla sequenza di periferie e sobborghi di più recente produzione.

Periferie e sobborghi fatti di lottizzazioni che consentono ad usi e utilità singolari di consumarsi entro gli spazi privati delle singole superfici fondiari, connessi da una rete di relazioni meccaniche e impersonali che sempre meno costituiscono l'occasione per la costruzione di un vicinato animato e vissuto, in una società pervasa da comunicazioni e relazioni sempre a più vasto raggio.

Ma non consentono alle relazioni comunitarie di strutturarsi, ai vicinati di

assumere la natura di strutture sociali, oltre che spaziali, alla identità civica di rigenerarsi includendo nuovi soggetti.

Per queste ragioni la qualità sociale della città dipende in larghissima misura dalla qualità dei suoi spazi pubblici: dall'intensità e dalla distribuzione della loro fruizione, dalla armonia delle componenti costruite e naturali che li disegnano, dalla cura della loro manutenzione, dal carico simbolico delle immagini e delle percezioni che essi sanno suscitare.

Tanto più forte è il cambiamento che le città sono chiamate ad affrontare - il cambiamento sociale non meno di quello fisico - tanto maggiore è l'esigenza che i luoghi della città pubblica sappiano impersonare nuovi significati e proporre maggiori occasioni di fruizione e di incontro.

Per rappresentare e riproporre con l'immediatezza della vita vissuta i canoni e le regole della convivenza che hanno le proprie radici nella tradizione delle virtù civiche e hanno il proprio futuro nella disponibilità ed apertura alle pratiche della innovazione sostenibile.

L'ampia dotazione di spazi che - almeno nelle realtà urbane più consapevoli - la stagione urbanistica degli *standard* ha consegnato alla costruzione della città pubblica è una risorsa importante, anzi la condizione imprescindibile, per il successo di ogni nuova politica di valorizzazione e riqualificazione della città pubblica.

Occorre però che della città pubblica venga costruita una nuova e più complessa rappresentazione che consenta di misurarne il valore non solo per la consistenza delle superfici acquisite ma, appunto, per l'intensità e l'articolazione modale, temporale, sociale e funzionale della fruizione presente e di quella possibile e, dunque per il suo valore.

La metafora del PIL

Da questa consapevolezza, maturata e tradotta operativamente nell'occasione del Masterplan dei Quartieri che, nelle sue due successive edizioni ha accompagnato la formazione dei Piani Triennali delle Opere Pubbliche della città di Parma nel 2008 e del 2009, è nata la metafora del PIL dei servizi, cioè la ricerca di un indicatore che consenta di fornire una misura apprezzabile dell'efficacia delle politiche di valorizzazione della città pubblica di cui il Masterplan (e il Piano triennale delle Opere Pubbliche che Masterplan accompagnava) era espressione.

Potrebbe sembrare fuori luogo usare come riferimento anche lessicale per un indicatore di efficacia delle politiche urbane quel PIL che sempre più massicciamente è stato oggetto di critiche sempre più stringenti e di tentativi sempre più estesi e ricorrenti di sostituirlo (o almeno di affiancarlo) con misure meno arbitrarie o meno grossolane delle nostre condizioni di benessere o di felicità.

Sono passati 42 anni dal discorso di Robert Kennedy del marzo 1968 all'Università del Kansas. Ma quando il giovane ministro della giustizia americana aprendo una campagna presidenziale che si sarebbe conclusa tragicamente tre mesi dopocì ricordò che *"non possiamo misurare i successi del paese sulla base del prodotto interno lordo"*¹, di anni ne erano passati

appena 27 da quando il premio Nobel Simon Kuznets aveva pubblicato le prime serie sul PIL degli Stati Uniti² preoccupandosi peraltro di chiarirne da subito i limiti³.

Quasi cinquant'anni di critiche, non sempre altrettanto brillanti come quelle kennediane ma sempre più efficacemente argomentate⁴ e fondate sotto il profilo disciplinare⁵, non sono riuscite a cancellare l'impatto profondo sull'opinione pubblica internazionale del più riuscito tentativo di dare una misura empirica, quasi concretamente tangibile, all'esercizio di misurare il reddito e la ricchezza delle nazioni da cui ha preso avvio lo sviluppo stesso della scienza economica come loggi a conosciamo⁶.

Accettiamo dunque, con i suoi limiti e le sue debolezze, il valore evocativo di questo indicatore, accantoniamo, almeno per un attimo, il richiamo che le sirene della decrescita⁷ esercitano nei confronti della nostra esigenza profondamente sentita di ricercare un orizzonte economico meno diseguale e più sostenibile, un'esigenza che la crisi economica globale nella quale navighiamo ha reso ancora più evidente e ineludibile.

Chiediamoci invece se questa sigla di successo, questo acronimo da cui non riusciamo a prendere congedo possa servirci, anche solo come metafora, per costruire un indicatore del valore di uno straordinario e sfuggente bene pubblico quale è la qualità urbana.

E disponiamoci ad usarlo come espediente per proporre una nuova misura - Dio sa quanto necessaria - della produttività della città pubblica.

Una misura che si proponga di sostituire quello *standard* geometrico che ha sin qui rappresentato l'unico riferimento quantitativo di una politica dei servizi (e di una sottostante politica fondiaria) che troppo spesso si è piegata a servire approcci retorici, banalizzando una politica sicuramente più complessa e articolata e riducendola ad un criterio di giudizio non solo parziale ma anche capace di mascherare, talvolta, le fragilità i fallimenti del Piano.

Proviamo, dunque a parlare di PIL dei servizi e proviamo anche a proporne una misura per la città di Parma.

Il PIL dei servizi nella realtà di Parma

La costruzione del PIL dei Servizi è stata operata attraverso un processo ricognitivo e valutativo a tre stadi

Nel primo stadio vengono identificate le categorie di beni cui si intende riferire l'applicazione; categorie che sono state individuate nelle aree di sosta, nel verde di fruizione, nelle piazze e viali alberati, ed infine negli edifici (più o meno specializzati) che fanno da contenitori a servizi pubblici di diversa natura e si procede alla loro identificazione cartografica ed alla relativa misura geometrica.

Nel secondo stadio del percorso per ciascuna di queste categorie viene messo in campo un processo di valorizzazione che assume tre elementi fondamentali:

1. un *valore intrinseco* del bene, argomentato in relazione a categorie

tipiche dell'economia del benessere e dell'analisi Benefici-Costi, come quelli di disponibilità a paga e di prezzo edonico,

2. il suo valore posizionale, considerato in relazione alla misura della rendita urbana fornita dagli indicatori dell'economia immobiliare, (in particolare dai valori dell'Osservatorio del Mercato Immobiliare della Agenzia del territorio;
3. la presenza di *fattori correttivi* (detrattori e valorizzatori) rappresentati in diversa forma e misura per le diverse categorie di beni da elementi quali la qualità delle dotazioni (attrezzature etc), la multifunzionalità/flessibilità, l'intensità d'uso (giornaliera, settimanale, stagionale), la manutenibilità, la qualità ambientale/valore ecologico, il valore storico culturale; pre-definiti nella scala di valori e attribuiti attraverso percorsi di ricognizione sul campo o di sopralluogo virtuale.

L'esito del processo è l'attribuzione di un valore monetario che vuole rappresentare il valore economico del beneficio reso dal servizio in questione nell'unità di tempo dell'anno e consentire la aggregazione di questi valori per l'intera unità territoriale di indagine, dal nucleo di vicinato, al Quartiere, alla Città.

Il terzo stadio del percorso di valutazione è infine quello di stimare la variazione dell'indicatore conseguente ad interventi di riqualificazione dello spazio pubblico: il riferimento operativo è stato costituito in questo caso dalle politiche di rigenerazione, riqualificazione, densificazione e connessione ipotizzate nell'ambito dell'approccio strategico del Masterplan dei Quartieri 2.

La sperimentazione nel Quartiere di Cittadella

Questo approccio è stato sviluppato sperimentalmente per il quartiere di Cittadella utilizzando i valori analitici riportati analiticamente nel Dossier riportato nell'Atlante del PSC che propone anche i principali esiti del percorso seguito e dovesono riportate analiticamente le rappresentazioni cartografiche che illustrano i diversi passaggi dell'operazione e gli esiti dell'approccio seguito.

Rimandando a questi documenti per una valutazione più compiuta si possono ricordare qui in estrema sintesi che il valore complessivo del Pil dei Servizi stimato per il quartiere di Cittadella è di 27.000.000 euro.

Poiché la popolazione di Cittadella è pari a 22.060 abitanti (dato anagrafico al 2008), il valore pro capite del PIL dei servizi può essere stimato in 1.223 euro.

Gli interventi di riqualificazione ipotizzati (sulla base delle valutazioni espresse in sede di Masterplan dei Quartieri 2) determinerebbero un incremento del PIL dei servizi dal valore iniziale di 27.000.000 euro a 28.500.000 euro dopo la riqualificazione

Tuttavia è interessante considerare questo valore in relazione all'estensione della superficie interessata rispetto all'estensione globale delle aree a servizi pubblici esistente nell'ambito analizzato.

Gli interventi di riqualificazione considerati (aree 1 e 3 del Masterplan dei

Quartieri - Quadro strategico per il Quartiere di Cittadella) riguardano infatti una superficie a servizi di circa 34.500mq rispetto a una superficie totale dei servizi esistenti nel quartiere Cittadella che è pari a circa 1.000.000mq.

La riqualificazione di un 3,5% della superficie totale dei servizi del quartiere comporta un aumento del PIL totale del quartiere del 5,4%.

¹ *"Non troveremo mai un fine per la nazione né una nostra personale soddisfazione nel mero perseguimento del benessere economico, nell'ammassare senza fine beni terreni. Non possiamo misurare lo spirito nazionale sulla base dell'indice Dow-Jones, né i successi del paese sulla base del prodotto interno lordo (PIL). Il PIL comprende anche l'inquinamento dell'aria e la pubblicità delle sigarette, e le ambulanze per sgombrare le nostre autostrade dalle carneficine dei fine-settimana.*

Il PIL mette nel conto le serrature speciali per le nostre porte di casa, e le prigioni per coloro che cercano di forzarle [...]. Comprende programmi televisivi che valorizzano la violenza per vendere prodotti violenti ai nostri bambini. Cresce con la produzione di napalm, missili e testate nucleari, comprende anche la ricerca per migliorare la disseminazione della peste bubbonica, si accresce con gli equipaggiamenti che la polizia usa per sedare le rivolte, e non fa che aumentare quando sulle loro ceneri si ricostruiscono i bassifondi popolari.

Il PIL non tiene conto della salute delle nostre famiglie, della qualità della loro educazione o della gioia dei loro momenti di svago. [...] Non comprende la bellezza della nostra poesia o la solidità dei valori familiari, l'intelligenza del nostro dibattere o l'onestà dei nostri pubblici dipendenti. Non tiene conto né della giustizia nei nostri tribunali, né dell'equità nei rapporti fra di noi. Il PIL non misura né la nostra arguzia né il nostro coraggio, né la nostra saggezza né la nostra conoscenza, né la nostra compassione né la devozione al nostro paese. Misura tutto, in breve, eccetto ciò che rende la vita veramente degna di essere vissuta. Può dirci tutto sull'America, ma non se possiamo essere orgogliosi di essere americani."

² Simon Kuznets "National Income and its Composition 1919 - 1938" N.B.E.R. New York 1941

³ Simon Kuznets già nel 1934 in un famoso discorso al Congresso americano sosteneva infatti che "Il benessere di una nazione può difficilmente essere desunto dalla misura del suo reddito" cfr. Simon Kuznets, 1934. "National Income, 1929-1932". 73rd US Congress, 2d session, Senate document no. 124, page 7. <http://library.bea.gov/u/?SOD,888>

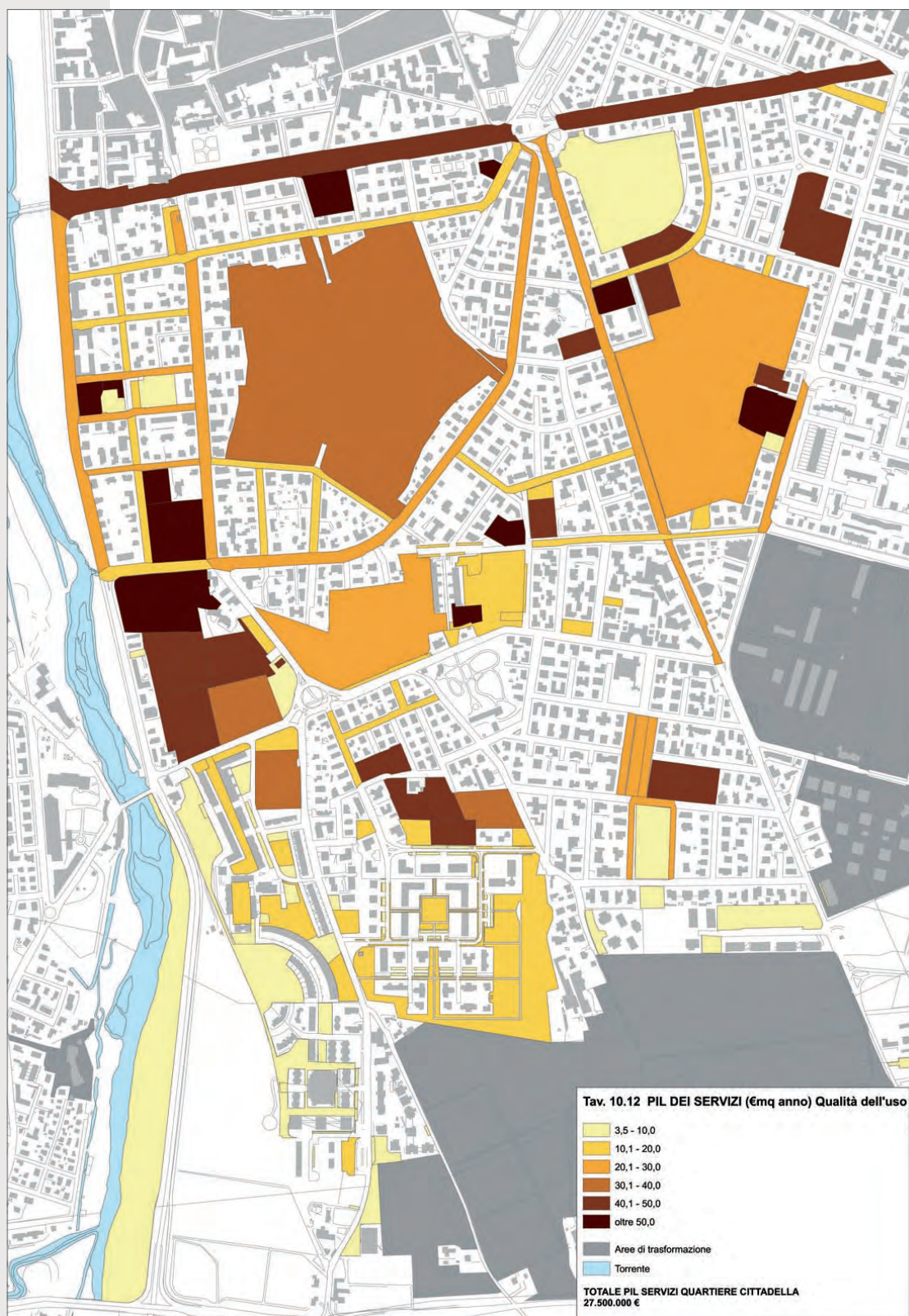
⁴ Per l'eco ancora vivo delle parole che ne hanno anticipato la pubblicazione, non posso non ricordare Giorgio Fuà: "Crescita Economica Le insidie delle cifre" Bologna 1993: "Le cifre del reddito nazionale che cinquant'anni fa interessavano solo uno sparuto manipolo di specialisti sono oggi argomento quotidiano per il grande pubblico. È divenuto di uso comune riferirsi ai livelli di reddito pro capite per giudicare se e quanto un paese "stia meglio" di un altro; e guardare il tasso di crescita (in termini reali) del reddito stesso come indicatore della rapidità con cui un paese riesce ad avanzare sulla via del "Progresso" -Il successo di popolarità ottenuto da queste misure statistiche della crescita è tuttavia inquinato dal fatto che in molti casi coloro che ne fanno uso attribuiscono a tali dati un significato ed una validità diversi da quelli che realmente possiedono. Ne consegue un duplice danno perché con l'impiego acritico delle statistiche si acquista un patrimonio di certezze vasto bensì ma false, le mentre si perdono di vista indicazioni -limitate ma comunque utili - che si potrebbero ricavare utilizzando con discernimento le statistiche stesse. Con il presente saggio miro appunto a promuovere l'uso responsabile ed a contrastare l'abuso delle cifre della crescita"

⁵ Un'ampia rassegna del tema si trova nei lavori della commissione incaricata dal presidente francese Sarkosy di proporre nuove misure dello sviluppo incaricando i premi Nobel Joseph E. Stiglitz e Amartya Sen di coordinarla assieme a Jean-Paul Fitoussi: vedi www.commissiononthe Measurement of Economic Performance and Social Progress

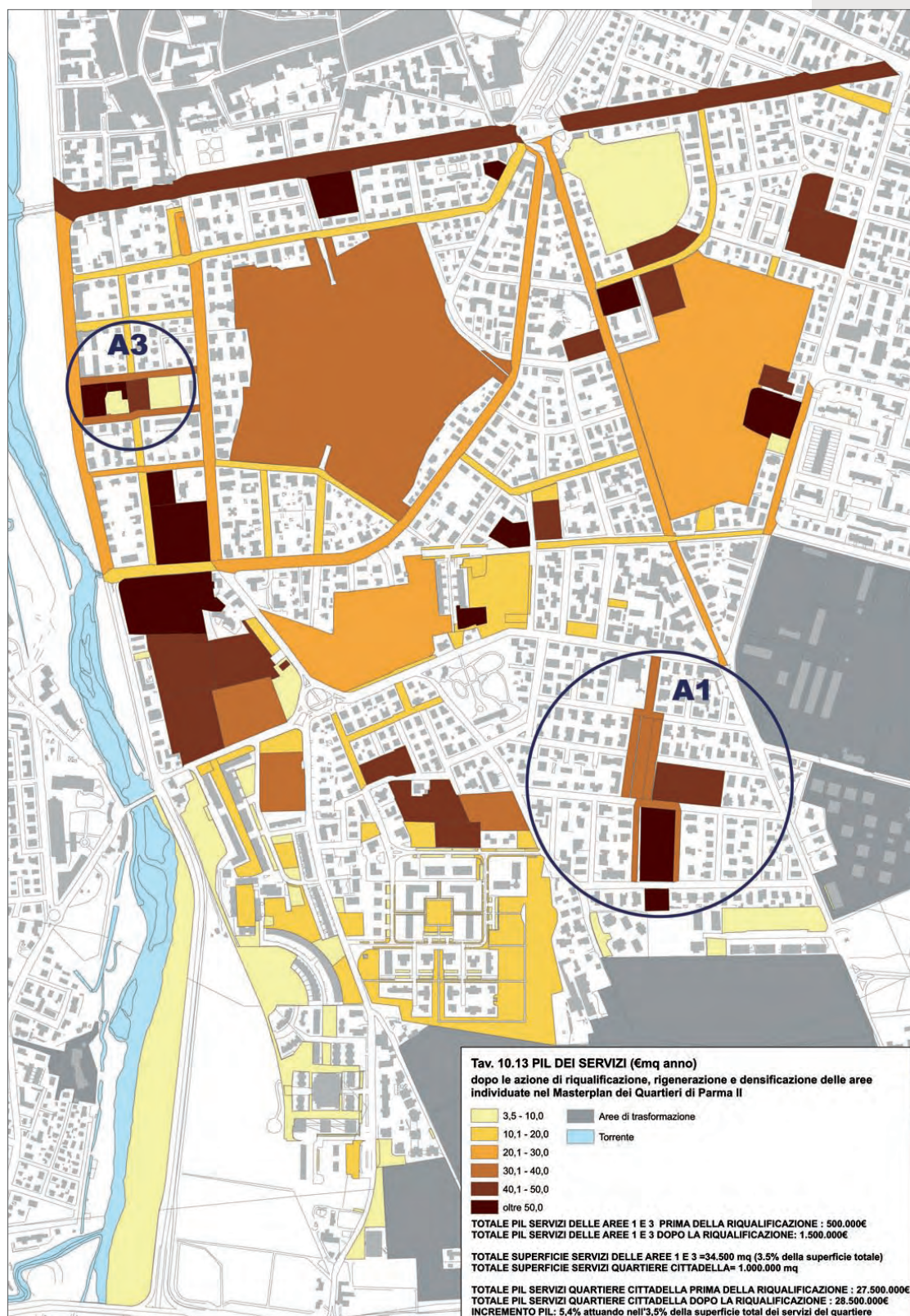
⁶ Adam Smith "An Inquiry into the nature and causes of the wealth of nations" Glasgow 1776

⁷ Cfr. Serge Letouché "L'invenzione dell'economia" Bollati Boringhieri Torino 2010

Il PIL della città pubblica del quartiere di Cittadella - situazione attuale



Il PIL della città pubblica del quartiere di Cittadella - situazione dopo la riqualificazione



I TEMI DEL NUOVO PSC
Agricoltura e spazio rurale



Caratteri, problemi e criticità dell'agricoltura parmigiana

Caratteri, problemi e criticità dell'agricoltura parmigiana

Struttura e dinamica delle aziende agricole

Nel territorio del Comune di Parma operano (dato 2009 Fonte Anagrafe Regionale Aziende Agricole) circa 800 aziende agricole 675 delle quali hanno nel comune la propria sede legale (erano 748 al censimento del 2000). Queste aziende utilizzano 14.807 ha di SAU sui 26.077 ha di superficie territoriale del comune 56,8%).

Le 675 aziende con sede legale nel comune di Parma operano su 12.385 ha (superficie che non comprende i terreni utilizzati in altri comuni) presentano una dimensione media di 18,35 ha; la dimensione media al censimento 2000 era di 20,3 (in questo caso era compresa anche la superficie governata in altri comuni). Questa dimensione è la risultante di una distribuzione per classe di ampiezza nella quale le aziende di più piccola dimensione (< a 5 ha) sono 240 e pesano per il 4,0% sul totale della SAU, quelle intermedie (5-20 ha) sono 247 e rappresentano il 21,8% della SAU totale mentre quelle di maggiore dimensione (> 20 ha) sono 188 e pesano per il 74,2%. Di queste ultime le 14 aziende con più di 100 ha utilizzano 1.489 ha di SAU (il 12,0% del totale). Le aziende che non hanno sede legale nel comune di Parma sono 152 (di cui per 2/3 in comuni limitrofi) e operano su circa 2.400 ha.

La distribuzione geografica delle aziende (cfr. Tav 1) segnala una concentrazione delle imprese maggiori nelle aree poste a sud della città e comprese tra i torrenti Parma e Baganza.

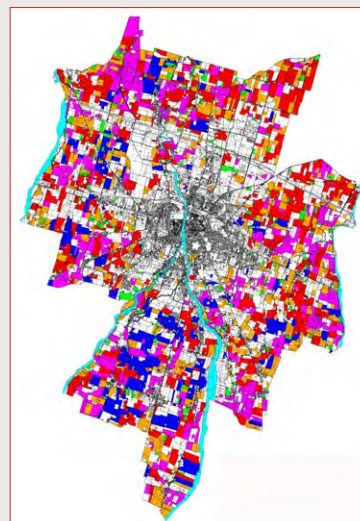
Modeste, ma non trascurabili, le interferenze dirette tra le previsioni urbanistiche e l'attuale struttura aziendale. Se normalmente le nuove previsioni insediative si collocano su aree ormai già dismesse da impieghi produttivi aziendali, almeno una eccezione rilevante riguarda le previsioni di espansione del campus universitario con la realizzazione del Tecnopolo che investono cospicuamente lo spazio oggi occupato da una delle aziende zootecniche di maggiori dimensioni (113 ha e circa 740 capi bovini allevati). Altra interferenza rilevante è quella di un grande allevamento (circa 1.200 suini e oltre 600 bovini) che si colloca nell'immediato ridosso degli insediamenti urbani, occupando aree interessate dalle previsioni di estensione dello scalo aeroportuale.

L'orientamento economico colture e allevamenti

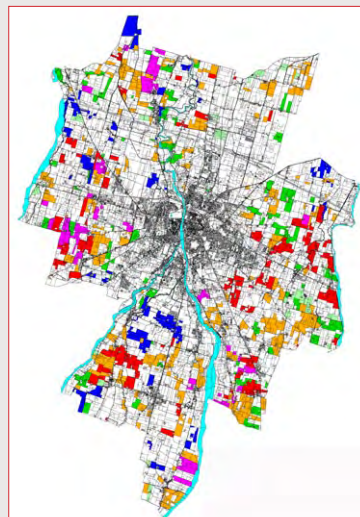
L'orientamento prevalente dell'agricoltura parmigiana è quello zootecnico (bovini da latte e suini) con le produzioni di punta del parmigiano reggiano e delle carni suine conservate (Prosciutto di Parma). In comune sono presenti 160 aziende con allevamenti, 30.000 bovini e oltre 47.000 suini.

Tra le colture prevalgono di gran lunga i seminativi (15.630 ha di superficie complessiva al 2000), dei quali il 10,1% è costituito da colture ortive a pieno campo (1.590 ha di superficie complessiva al 2000). Delle 154 aziende della zootecnia bovina (cfr. Tav. 2), che al 2009 ospitavano circa 29.837 capi, 101 aziende contavano oltre 100 capi allevati per un complesso di 26.669 capi (il 89,4% del totale) mentre 44 superavano i 200 capi.

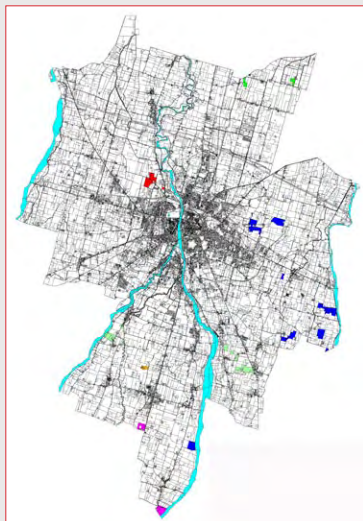
tav. 1 - Aziende agricole per classi di ampiezza



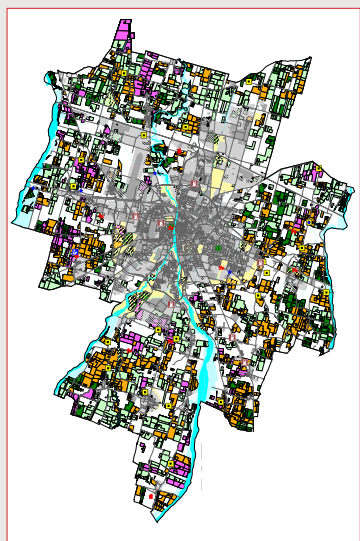
tav. 2 - Aziende agricole con allevamenti bovini per classi di ampiezza dell'allevamento



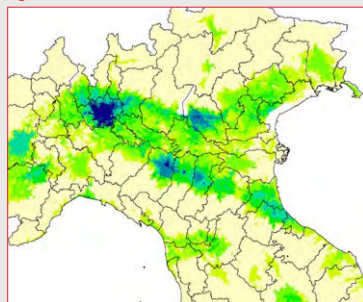
tav. 3 - Aziende con allevamenti suini per classi di ampiezza dell'allevamento



tav. 4 - Organizzazione economica dello spazio rurale



tav. 5 - Accessibilità agli addetti della industria agro-alimentare 2001 - 30'



Rilevante anche la presenza di allevamenti suinicoli (cfr. Tav. 3) che interessano 9 aziende per un totale di 47.444 capi (le aziende con sede legale nel comune di Parma sono 6 per un totale di 8.929 capi, quindi sono presenti nel comune 3 allevamenti che fanno capo ad aziende "esterne" con oltre 38.000 suini).

La densità degli allevamenti (secondo l'Anagrafe Regionale delle Aziende Agricole al 2009) è rispettivamente di 2.02 capi bovini per ha di SAU e di 3.2 capi suini per ha di SAU, ed è in netta crescita rispetto ai dati censuari del 2000 in cui avevamo densità di 1,62 per i bovini e di 1,34 per i suini.

La filiera agricola del grana segnala inoltre la presenza di 22 caseifici aziendali, privati o cooperativi aderenti al Consorzio del Parmigiano Reggiano che nel corso dell'anno 2007/2008 hanno lavorato¹ nel complesso 84.441 t. di latte. La loro distribuzione nel territorio comunale (cfr. Tav. 4) segnala una maggiore concentrazione nei quadranti Sud ed Est ed invece una sostanziale mancanza di presidio della filiera nel quadrante Nord Est del Comune dove la pressione insediativa, determinata in particolare dalla presenza del polo industriale (e da quella di rilevanti infrastrutture ambientali come la discarica esistente e il termovalorizzatore in progetto) ha favorito processi di disgregazione del tessuto produttivo agricolo.

Il valore economico della produzione agricola

Si può stimare che il valore aggiunto del settore agricolo ammonti a 53,1 Mio di euro rappresentando il 1,7% del Valore Aggiunto totale prodotto dalla città.

Naturalmente il significato economico dell'agricoltura parmigiana va ben oltre il suo diretto contributo alla formazione del valore aggiunto, per il rilievo che ha assunto per la formazione di una filiera agro-alimentare di primario rilievo nazionale (Cfr. Tav. 5) che ha trovato in Barilla e Parmalat i propri campioni multinazionali ma che ha anche sedimentato una discreta serie di medie imprese nel settore delle conserve alimentari (Boschi, Mutti, Rizzoli, ...) di assoluto rilievo nazionale.

Il rapporto tra queste imprese con la base agricola locale è naturalmente passato in secondo piano con l'affermarsi dei marchi industriali e l'estendersi della loro scala di produzione oltre la proiezione del mercato locale. Ciò nonostante, sul legame di immagine con il contesto locale, le imprese alimentari parmigiane hanno sempre molto investito per accreditare valori di genuinità e di qualità fino ad incorporare il nome dei luoghi nei propri marchi (le "Emiliane Barilla") o addirittura nella propria ragione sociale ("Parmalat") anche quando il rapporto "di filiera" con l'economia locale è diventato del tutto irrilevante.

O quando, addirittura, il successo di una industria alimentare (Parmalat) non ha determinato un riorientamento delle economie agricole locali verso produzioni a più basso valore aggiunto (latte alimentare invece che per la produzione casearia), con un sostanziale indebolimento del tessuto. In controtendenza va peraltro ricordata l'iniziativa della Barilla di sostenere con un proprio contratto di produzione la produzione regionale di grano duro per i propri fabbisogni.

Di rilievo paragonabile è forse la proiezione terziaria della filiera agricola che ha avuto il suo antesignano nella stazione sperimentale per le conserve alimentari del Ministero dell'Agricoltura e il suo compimento con la recente "conquista" della sede della Agenzia Europea per la Sicurezza Alimentare che, a sua volta potrebbe proporsi come fattore di localizzazione per promuovere una presenza parmigiana di imprese agro-alimentari e di sistemi di servizi alla produzione agricola.

L'insediamento dell'Università del Gusto nella Reggia di Colorno e la recentissima ipotesi della presenza di Eataly in città segnano anche la particolare connotazione culturale che la filiera di servizi terziari attorno ai temi dell'alimentazione ha assunto e può assumere per la città, vera e propria capitale di una *food valley* la cui grande capacità evocativa e il forte valore comunicativo non pongono però l'economia reale al riparo dalle insidie di un quadro competitivo sempre più aspro.

Le criticità e le prospettive

Il quadro economico recente segnala, all'interno di una tendenza sicuramente non favorevole dell'economia agricola provinciale (che dal 2001 al 2006 ha registrato una diminuzione in valore assoluto nell'ordine di 69 Mio di euro, pari al 19,4%, una evoluzione particolarmente critica del comparto caseario, con una forte crisi di prezzo alla produzione determinata dalle ricorrenti difficoltà di mercato del parmigiano reggiano, stretto tra il potere di mercato della grande distribuzione (che lo ha individuato come ideale prodotto civetta) e le difficoltà di affermarsi più estesamente sui mercati internazionali dei consumi di qualità.

I segnali di crisi del mercato, i problemi di successione imprenditoriale, le aspettative di rendita tipiche di ogni agricoltura periurbana, le nuove pressioni per utilizzazioni non alimentari del suolo come quelle energetiche, determinano oggi tra gli osservatori una accentuata percezione di criticità del settore: *"Noi agricoltori siamo costretti ad iniziare questo 2010 con più rassegnazione, oramai le nostre energie di combattenti sono esaurite definitivamente, sopraffatte dall'evidenza"*².

Tanto più che alcuni almeno dei segnali di crisi che vengono registrati e delle linee evolutive che sembrano delinearsi rappresentano non solo una possibile perdita di valore economico ma possono determinare conseguenze rilevanti per il paesaggio agrario: si pensi alla diffusione di impianti energetici da fonti rinnovabili che, ben oltre la copertura di fabbisogni di auto-provvigionamento energetico delle aziende agricole con la messa in rete dei (modesti) surplus prodotti, si configurano come vera e propria "messa a coltura" per grandi estensioni superficiali di campi fotovoltaici.

Una trasformazione quella paventata per l'agricoltura parmigiana che può essere vissuta come una possibile minaccia per la stessa immagine della Food Valley, o comunque come nelle parole del CENSIS come un evento capace di determinare "Un necessario, inevitabile, rivoluzionario disancoraggio di un prodotto dalla propria territorialità che ha in primo luogo un impatto emotivo fortissimo"³.

Di qui la preoccupazione che il Documento Strategico del nuovo PSC impersona perché, *“Ora che queste continuità di filiera tra dimensione culturale e radici materiali della produzione primaria, tra alimentazione, suolo e manutenzione ambientale, sono in discussione, Parma si sta chiedendo se alle ragioni che hanno determinato una parte cospicua delle proprie caratteristiche sociali e anche della propria impronta urbana, non manchi qualcosa. Se qualcosa deve essere fatto, se i rapporti tra agricoltura, produzione alimentare, ricerca e comunicazione sono sempre quelli della tradizione o se invece il processo di terziarizzazione e di globalizzazione non produce nuovi riflessi sugli scambi tra le diverse componenti della filiera e sulla dimensione di quel distretto culturale che ha generato la food valley e deve sostenerne l'affermazione.”*⁴

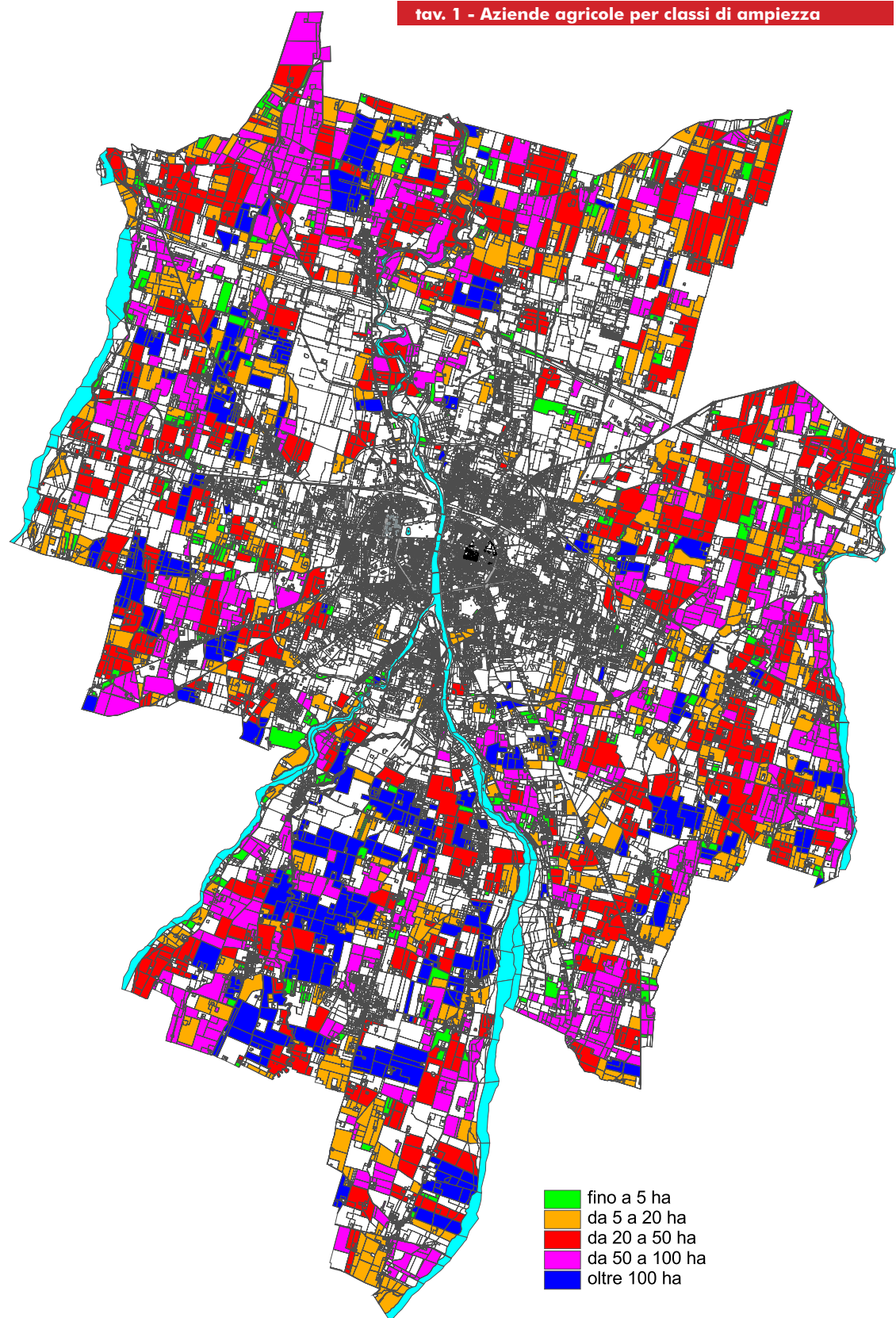
¹ fonte: Conferenza Provinciale dell'Agricoltura, 5 febbraio 2009 – L'Agroalimentare per Parma

² Mario Schianchi, ex presidente e coordinatore della Strada dei vini e dei sapori dell'Emilia Romagna in Lungoparma 26 gennaio 2010

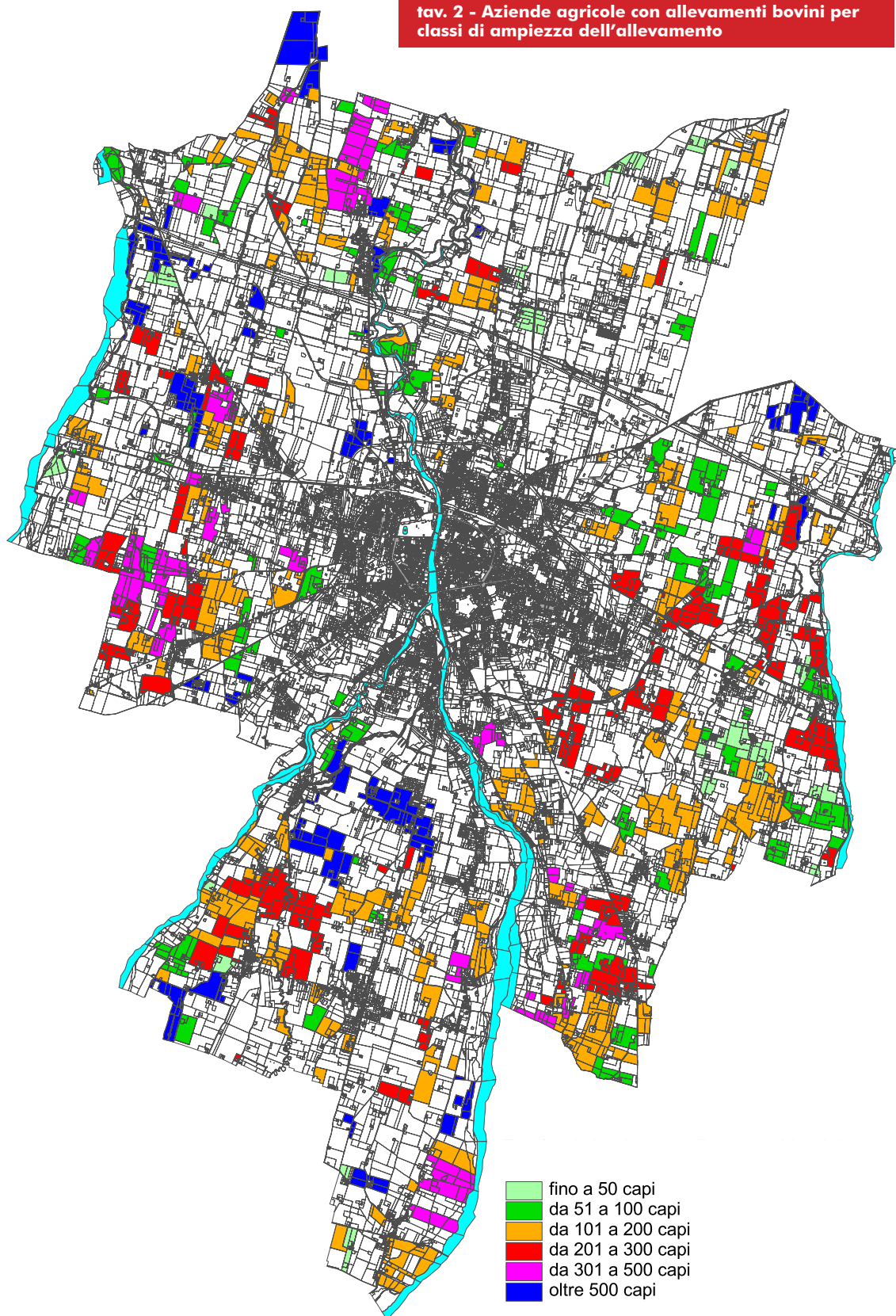
³ CENSIS “Del presente e del futuro di Parma” mimeo luglio 2009

⁴ PARMA 2020 Una Green City disponibile ed accorta.

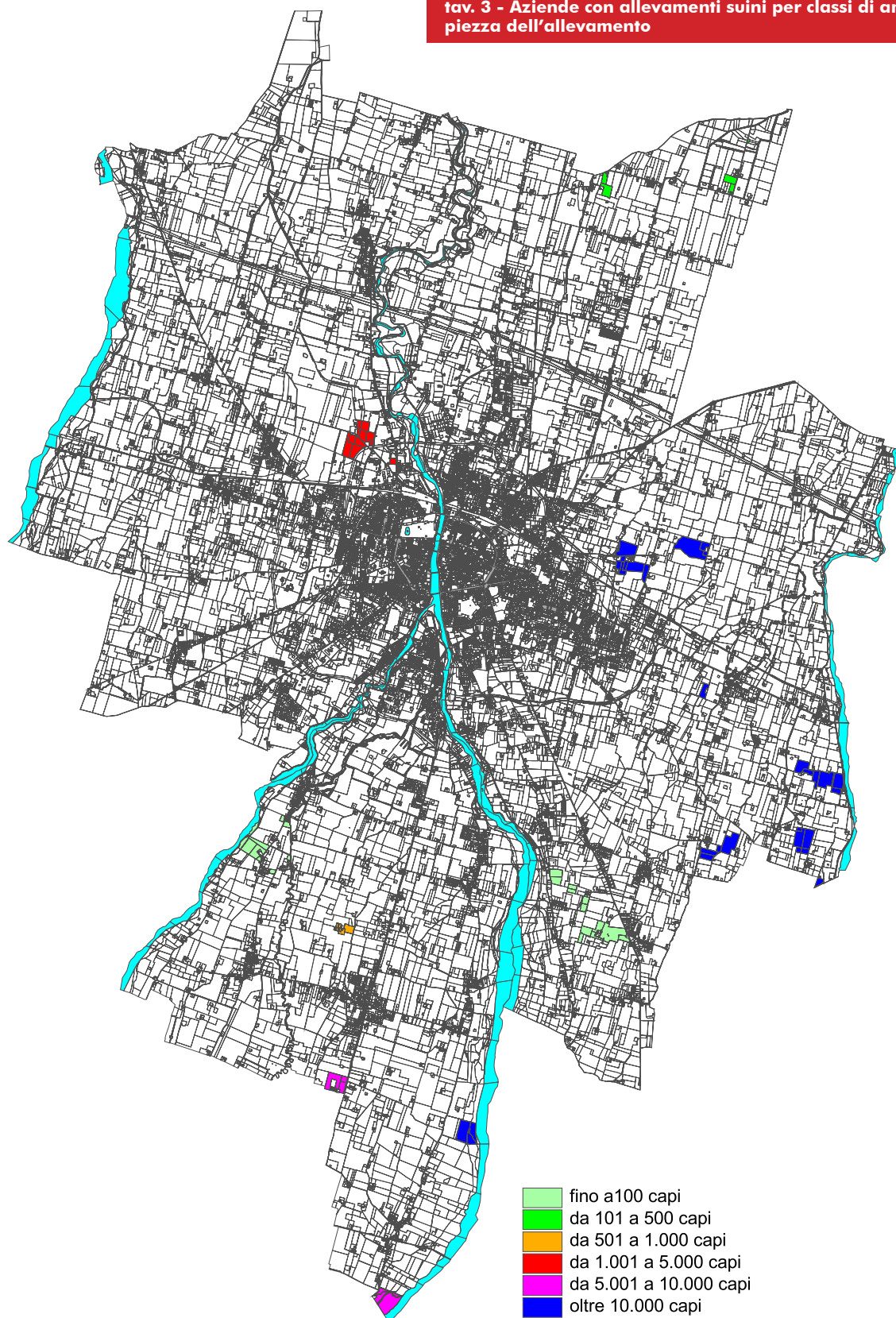
tav. 1 - Aziende agricole per classi di ampiezza



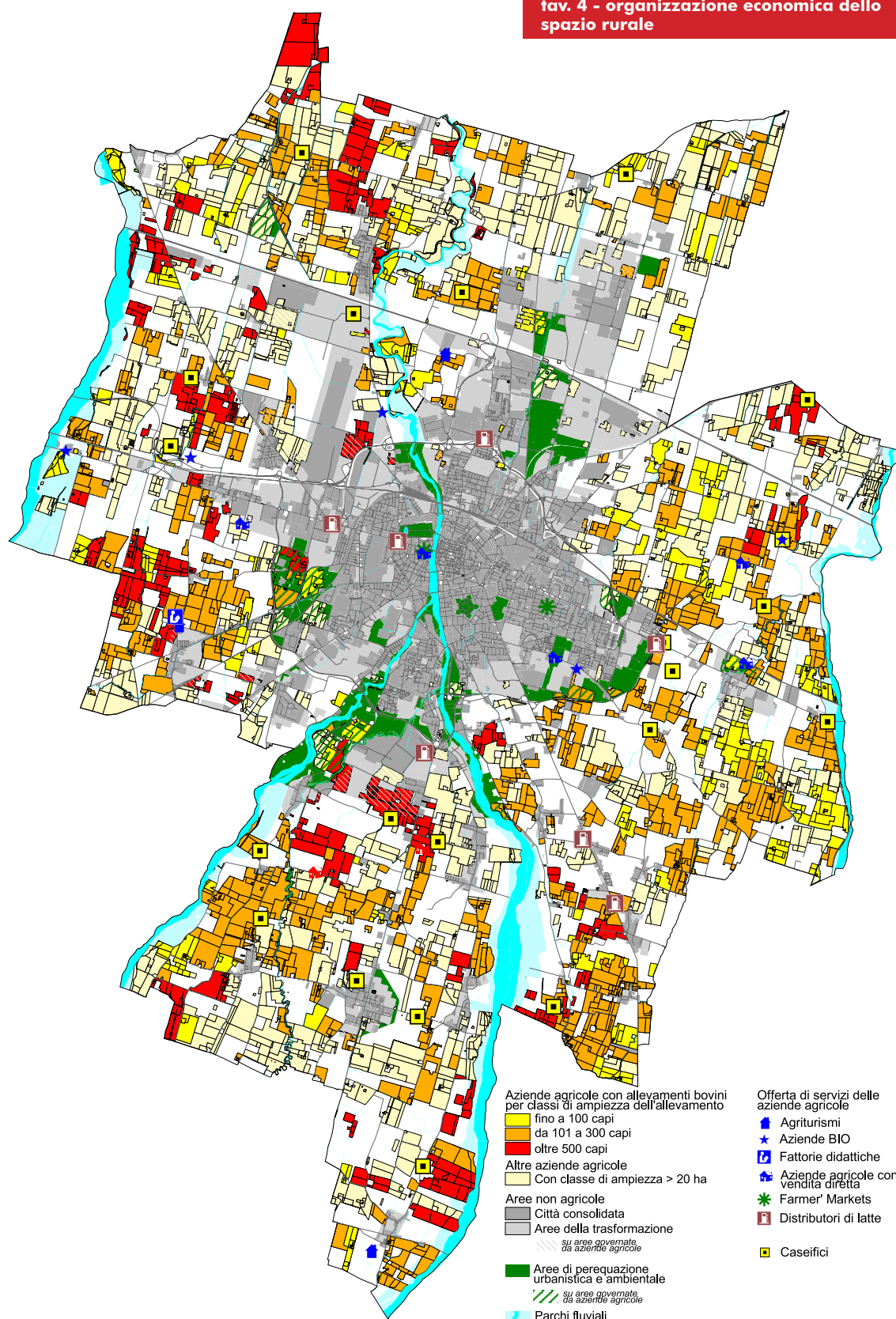
tav. 2 - Aziende agricole con allevamenti bovini per
classi di ampiezza dell'allevamento



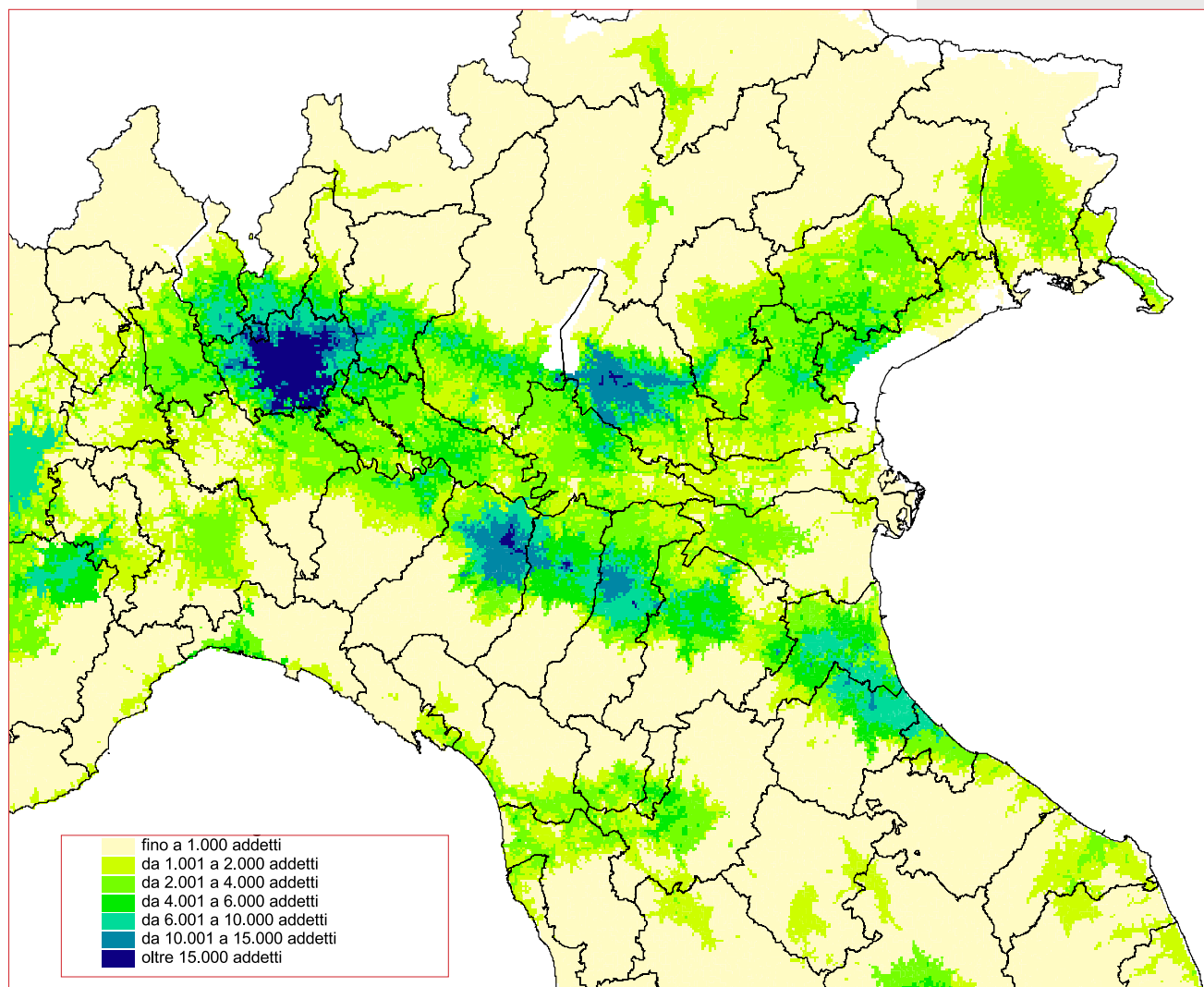
tav. 3 - Aziende con allevamenti suini per classi di ampiezza dell'allevamento



tav. 4 - organizzazione economica dello spazio rurale



tav. 5 - Accessibilità agli addetti della industria agro-alimentare 2001 - 30'



I TEMI DEL NUOVO PSC
Sistema antropico e ambientale:
fattori di pressione



Sistema ambientale e antropico: fattori di pressione

Sistema ambientale e antropico: fattori di pressione

Analisi dei fattori di pressione che insistono sul sistema antropico e sul sistema ambientale

Per quanto riguarda le analisi ambientali, considerando le finalità della Variante al PSC, si è ritenuto opportuno predisporre un approfondimento sulle principali criticità che interessano il territorio comunale, con particolare riferimento alla porzione edificata (città di Parma e principali frazioni). Al proposito, le analisi condotte sono state suddivise in due parti finalizzate, l'una, alla verifica degli effetti indotti dalla presenza antropica sul sistema naturale ed ambientale del territorio comunale e l'altra volta all'individuazione delle pressioni ambientali (di origine naturale o antropica), che insistono sulla popolazione.

Tale elaborazione, che rappresenta il punto di partenza della Valsat (Valutazione di Sostenibilità ambientale e territoriale) della Variante in esame, è stata rappresentata tramite l'individuazione cartografica dei fattori di pressione che insistono sul sistema antropico e sul sistema ambientale del territorio comunale di Parma ("Carta dei fattori di pressione sul sistema ambientale" e "Carta dei fattori di pressione sul sistema antropico").

Elaborazioni condotte

Come *fattori di pressione sul sistema ambientale* sono state considerate le interferenze delle aree produttive con le aree di tutela dei pozzi idropotabili (zone di rispetto ristretta e allargata) e con le aree di ricarica della falda acquifera (settori di ricarica di tipo A e D); in particolare, sono state evidenziate le attività produttive appartenenti a categorie a rischio (attività che rilasciano sostanze pericolose in acqua o fognatura, attività con deposito o produzioni rilevanti di rifiuti speciali pericolosi e attività iscritte all'Albo Gestori Rifiuti) che interferiscono con le aree di ricarica della falda (settori di ricarica di tipo A e D), in quanto ad elevato rischio di contaminazione nei confronti della risorsa idrica, del suolo e del sottosuolo. Inoltre, sono state individuate le aree che hanno subito alterazioni da attività antropiche (aree oggetto di messa in sicurezza permanente e siti contaminati), in quanto aree potenzialmente impattanti nei confronti delle matrici ambientali.

Sono, inoltre, in corso indagini sul grado di copertura del sistema fognario e depurativo comunale nei confronti del territorio urbanizzato in generale e delle aree produttive in particolare, al fine di evidenziare eventuali situazioni di contaminazione generata da potenziali scarichi di reflui civili e industriali nei corpi idrici superficiali.

Infine, è in corso di elaborazione l'individuazione di eventuali aree produttive e/o commerciali esterne al centro abitato di Parma in grado di generare potenziale disturbo sulla flora e sulla fauna delle aree di particolare interesse naturalistico, rappresentate dalle aree fluviali e perfluviali del F.

Taro, del T. Parma, del T. Baganza e del F. Enza, dal Parco del Taro e dai siti della Rete Natura 2000 presenti sul territorio.

Come *fattori di pressione sul sistema antropico* sono stati considerati il rischio idraulico, l'inquinamento elettromagnetico, l'inquinamento acustico e la presenza di industrie a rischio di incidente rilevante e di aree produttive in prossimità del tessuto edificato residenziale.

In particolare, sono stati considerati l'interferenza delle aree a rischio idraulico elevato (fasce A e B del F. Taro, del T. Parma, del T. Baganza e del F. Enza) e delle aree di danno (lesioni irreversibili) delle industrie a rischio di incidente rilevante (Lampogas e Enìa) nei confronti dell'edificato, l'interferenza delle linee elettriche ad Alta Tensione nei confronti delle zone residenziali e, in particolare, dei recettori sensibili e l'interferenza tra aree residenziali - recettori sensibili e aree produttive; inoltre, è stata considerata l'esposizione della popolazione a livelli di rumore elevati, evidenziando gli edifici residenziali ricadenti entro le classi acustiche 5 (aree prevalentemente industriali) e 6 (aree esclusivamente industriali) e le zone residenziali e recettori sensibili ricadenti entro le fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Infine, è stata evidenziata la localizzazione delle cabine di trasformazione elettrica (AAT - AT e AT - MT) e delle emittenti radio - TV all'interno del territorio urbanizzato.

Particolare attenzione è stata posta ai recettori sensibili, cioè a quei recettori nei confronti dei quali il rischio generato dai fattori di pressione sulla popolazione risulta essere particolarmente critico (istituti scolastici, attrezzature ospedaliere, residenze sanitarie assistite, attrezzature religiose, attrezzature di interesse comune, zone a parco urbano e comprensoriale, verde pubblico attrezzato, parchi di valore storico-ambientale).

Effetti sul sistema naturale e ambientale

In termini di effetti sul sistema naturale e ambientale derivati dalle attività antropiche che caratterizzano il territorio comunale, l'attenzione principale è sicuramente riferita agli effetti indotti sul sistema delle acque (sia sotterraneo, sia superficiale).

Il territorio comunale, infatti, risulta caratterizzato, in particolare nella sua porzione meridionale, da una rilevante vulnerabilità degli acquiferi ad eventuali fenomeni di inquinamento, con la presenza di estese aree di ricarica (diretta o indiretta) degli acquiferi impiegati poco più a valle per alimentare la rete acquedottistica comunale. Il territorio comunale, inoltre, risulta essere particolarmente ricco di punti di captazione, con riferimento specifico al centro abitato di Parma dove sono presenti numerosi campi pozzi a servizio della rete acquedottistica, ma anche alla porzione occidentale del territorio comunale lungo il F. Taro, dove è presente un'importante zona di riserva delle acque sotterranee.

Al proposito, al fine di verificare le situazioni di potenziale maggiore criticità, sono state identificate le potenziali sorgenti di inquinamento che insistono direttamente sugli elementi maggiormente vulnerabili. Tra queste le principali criticità sono sicuramente rappresentate dalla presenza di

attività produttive, che sebbene siano generalmente collettate a pubblica fognatura, tuttavia potrebbero dare occasionalmente luogo a sversamenti di sostanze inquinanti che, nelle zone maggiormente vulnerabili, potrebbero essere rapidamente convogliate al sistema di captazione. In questo senso sono state censite tutte le aree produttive che interferiscono direttamente con le zone di rispetto dei pozzi idropotabili, valutando l'opportunità di interventi di protezione della risorsa idrica, con particolare riferimento alle zone in cui l'elemento di pressione è più rilevante, come, ad esempio, in corrispondenza del campo pozzi di San Lazzaro, dove sono interessate da insediamenti produttivi anche zone di rispetto ristrette dei pozzi.

Oltre a queste, sono state individuate anche le attività produttive che insistono su aree di ricarica della falda. In questo caso gli elementi di potenziale interferenza sono decisamente molteplici, interessando di fatto tutti i centri frazionali nella porzione meridionale e occidentale del territorio comunale, con particolare riferimento alle zone di Corcagnano, Alberi, Vicofertile, Botteghino-Pilastrello, San Pancrazio, oltre agli insediamenti esistenti lungo la SP n.10 e lungo il T. Parma immediatamente a sud della città.

Sempre in riferimento alla componente acque, particolarmente rilevante è anche la tematica inerente il sistema delle acque superficiali in riferimento al tema del rischio idraulico. Il territorio comunale, infatti, è innanzi tutto interessato dalla presenza di diversi corsi d'acqua principali (F. Taro, T. Parma, T. Baganza e T. Enza), che nella porzione meridionale del territorio comunale presentano alvei anche particolarmente estesi, mentre nella porzione settentrionale risultano generalmente arginati, con condizioni di deflusso delle acque non sempre ottimali e che in occasione di perturbazioni particolarmente prolungate possono dare luogo a fenomeni di allagamento delle aree circostanti.

In questo senso particolarmente rilevante è la situazione della città di Parma, al cui interno è presente la confluenza tra il T. Parma e il T. Baganza che fino a pochi anni fa determinava occasionalmente situazioni di rischio sia per la città sia per i manufatti di attraversamento. Oggi tale problematica risulta significativamente ridimensionata grazie alla realizzazione della cassa di espansione lungo il T. Parma a monte della città, ma permangono condizioni di rischio non trascurabili connesse alle piene del T. Baganza per il quale è in programmazione la realizzazione di una cassa di espansione nella porzione meridionale del territorio comunale, in modo da liberare definitivamente la zona del Quartiere Cinghio dalle condizioni di rischio in cui tuttora, almeno in parte, versa.

La problematica idraulica, inoltre, risulta ancora più rilevante considerando le condizioni del reticolo idrografico secondario, che a valle della città presenta generalmente condizioni di saturazione o di sovra saturazione idraulica, con ripercussioni anche particolarmente gravi in occasione di precipitazioni di forte intensità sui territori comunali a valle. Anche questa problematica è stata affrontata dal PSC vigente con l'individuazione di casse di laminazione a supporto di alcuni dei corsi d'acqua maggiormente critici e con la predisposizione di un apparato normativo particolarmente favorevole alla loro realizzazione, ma che tuttora non hanno trovato compiutamente

attuazione e comunque rispetto a cui sono state evidenziate situazioni che necessitano di ulteriori interventi dedicati.

Sempre in relazione alle possibili situazioni di rischio è stato condotto un rilievo delle attività produttive presenti sul territorio comunale potenzialmente impattanti, con specifico riferimento alle attività che impiegano sostanze pericolose (anche se per lo più concentrate nella porzione settentrionale del territorio comunale) e alle attività di gestione rifiuti, particolarmente inquinanti sia per il sistema delle acque, sia per le eventuali emissioni odorigene, sia per il traffico indotto. Anche di queste, tuttavia, solo poche si collocano nella porzione meridionale del territorio comunale limitando, quindi, i fattori di rischio potenziale.

Ulteriori elementi di potenziale impatto censiti sono le aree oggetto di messa in sicurezza permanente e i siti contaminati. Se per le prime si tratta di aree generalmente di piccola dimensione collocate in corrispondenza di particolari attività produttive oggi dismesse (con la sola eccezione delle due ex discariche nella porzione nord-orientale del territorio), i siti contaminati segnalati sono particolarmente numerosi e talvolta anche di dimensione ragguardevole, richiedendo importanti interventi di bonifica, la cui attuazione dovrà essere incentivata, eventualmente anche con meccanismi premiali urbanistici.

Effetti sulla popolazione

Al di là del tema del rischio idraulico cui si è già accennato nel paragrafo precedente, gli impatti sulla popolazione di maggiore rilievo sono imputabili a fattori di pressione antropica.

Innanzitutto il disturbo diretto, ma anche indiretto, dovuto a condizioni di frammistione urbanistica tra funzioni residenziali, o comunque sensibili, e funzioni produttive.

Oltre alle zone che urbanisticamente nascono come zone miste residenziali-produttive presenti in modo non trascurabile nel centro abitato di Parma, si evidenzia anche la presenza di numerose aree residenziali contigue ad aree produttive e concentrate principalmente nella porzione sud-occidentale e occidentale di Parma (lungo Via Spezia e in prossimità della SP n.10 in particolare) e nella porzione settentrionale e nord-orientale dell'abitato (Via Paradigna e Via Venezia-Via Mantova).

Ulteriore elemento di rilevanza è quello riconducibile al rumore ambientale e all'esposizione della popolazione e di funzioni sensibili a livelli di rumore indebiti. Sulla base del Piano di Zonizzazione Acustica Comunale gli elementi di maggiore criticità sono sicuramente rappresentati dalla presenza delle linee ferroviarie, in particolare della Parma-La Spezia e della Bologna-Milano, oltre che dell'interconnessione TAV, che interessano alcune zone residenziali.

Sebbene la problematica sia destinata ad essere ridimensionata lungo la Pontremolese, con il progetto di riqualificazione della linea che ne prevede l'interramento, tuttavia permarranno condizioni di attenzione in riferimento alla linea Bologna-Milano e all'interconnessione TAV, in particolare in

riferimento alla zona di Via Toscana, Via Benedetta, Via Cocconi, Via Palermo, oltre all'abitato di San Pancrazio.

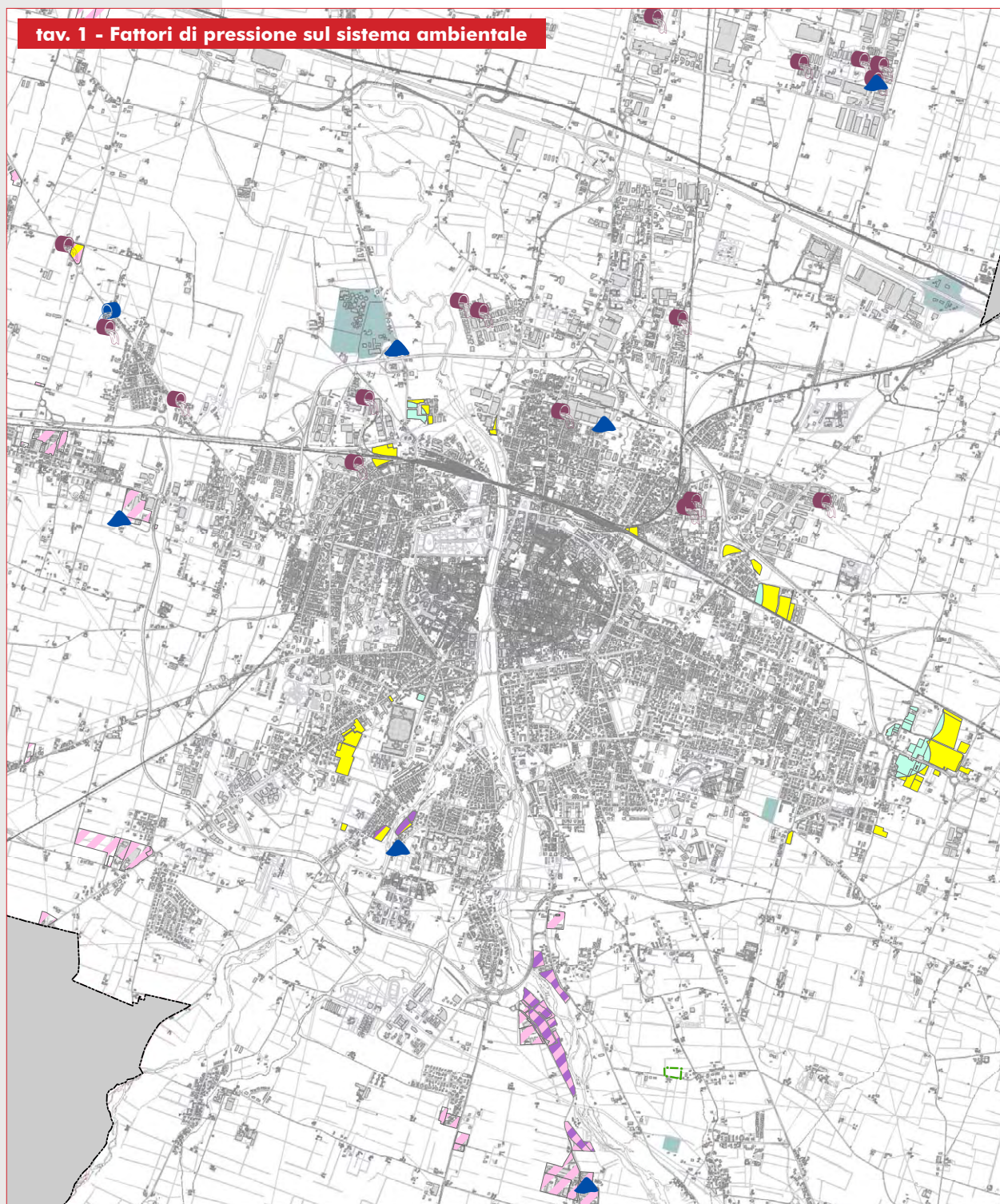
Ulteriore elemento di notevole rilevanza per il territorio comunale è quello relativo all'inquinamento elettromagnetico, generato sia da alte sia da basse frequenze. Innanzi tutto la presenza di antenne radio-TV nella zona Viale Bottego, Via Mazzini e Via Verdi, in una zona altamente abitata e frequentata e delle quali è pertanto necessaria la delocalizzazione, che, non essendo ancora stata attuata, sarebbe da incentivare opportunamente.

Anche il tema delle basse frequenze è di assoluta rilevanza, sia in termini di stazioni di trasformazione (con una stazione di rango nazionale a sud del centro abitato e di diverse cabine di trasformazione primaria nella porzione settentrionale), sia in termini di elettrodotti.

Questo aspetto, sebbene almeno in parte mitigato da recenti interventi di mitigazione, è di grande rilievo ai margini dell'edificato di Parma, oltre che nella porzione meridionale del centro abitato, dove sono presenti numerosi elettrodotti AT, che interessano aree edificate o aree di trasformazione, in particolare nella porzione sud-orientale del centro abitato (zona San Lazzaro, zona Via Spezia e zona Campus universitario).

Sono, infine, state investigate le aree di danno di attività a rischio di incidente rilevante. La tematica non risulta essere, comunque, particolarmente problematica nel territorio comunale, in quanto è presente una sola attività a rischio di incidente rilevante lungo Via Argini (deposito gas ENIA) le cui aree di danno non interessano, comunque, aree residenziali. Si segnala, inoltre, la presenza delle aree di danno del deposito Lampogas in Comune di Fontevivo, che interessano una porzione significativa del territorio comunale, sebbene per lo più aree agricole, interessando marginalmente alcuni edifici in prossimità del ponte sul F. Taro della Via Emilia.

tav. 1 - Fattori di pressione sul sistema ambientale



Aree produttive che interferiscono con le aree di tutela dei pozzi idropotabili

- Aree produttive che ricadono nella zona di rispetto ristretta dei pozzi idropotabili (60 gg o 200 m)
- Aree produttive che ricadono nella zona di rispetto allargata dei pozzi idropotabili (180gg)

Aree produttive che interferiscono con le aree di ricarica delle falde acquifere

- Aree produttive di progetto che insistono sul Settore di Ricarica di Tipo A
- Aree produttive che insistono sul Settore di Ricarica di Tipo A
- Aree produttive che insistono sul Settore di Ricarica di Tipo D
- Aree produttive che insistono sui Settori di Ricarica di Tipo A e di Tipo D

Attività produttive a rischio che interferiscono con le aree di ricarica della falda

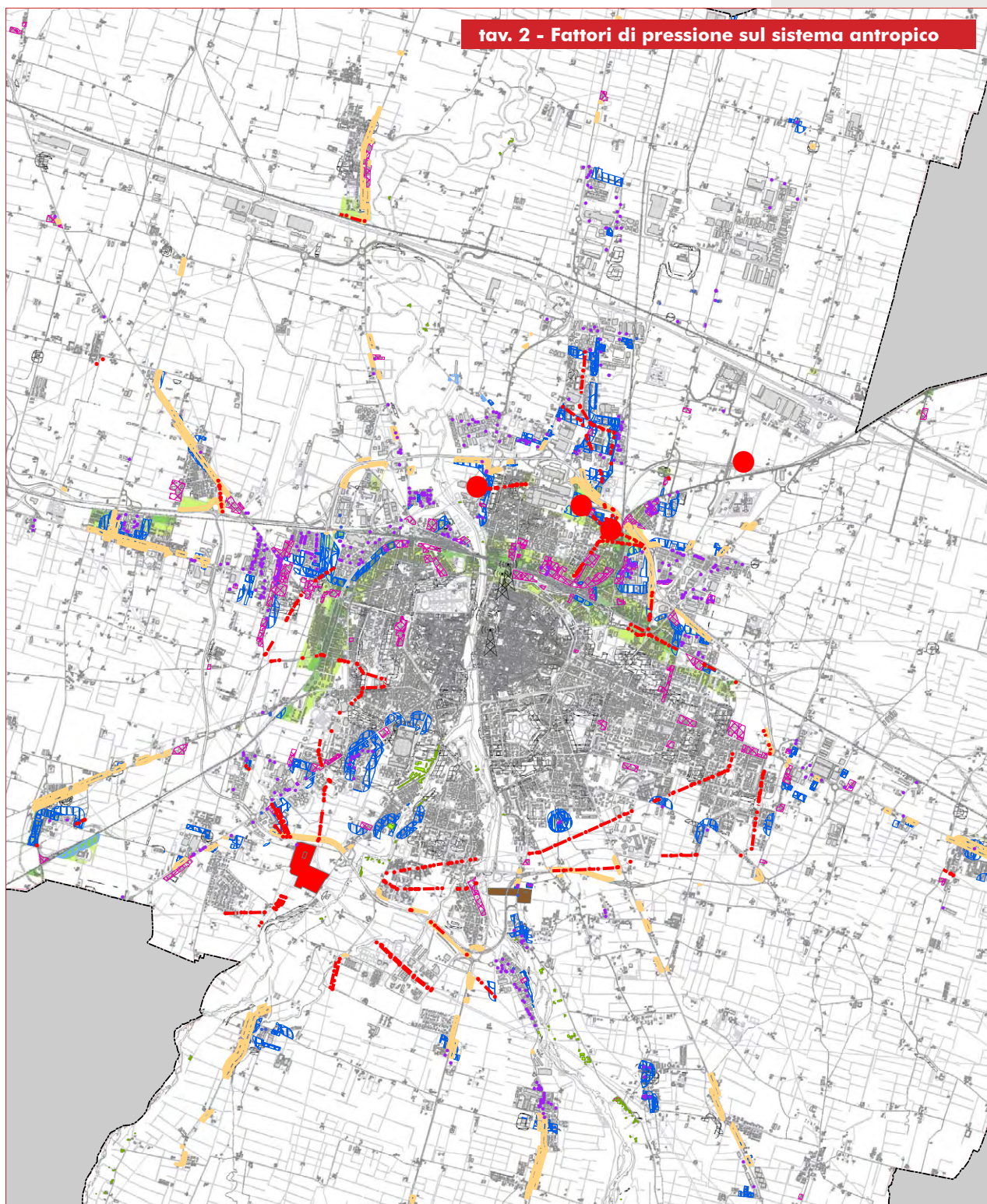
- Attività iscritte all'Albo Gestori Rifiuti
- Attività che rilasciano sostanze pericolose in acqua o fognatura
- Attività con depositi o produzioni rilevanti di rifiuti speciali pericolosi e che rilasciano sostanze pericolose in acqua o in fognatura e che

Aree con alterazioni da attività antropiche

- Aree oggetto di messa in sicurezza permanente (DM 471/99)
- Siti contaminati

Confine comunale

tav. 2 - Fattori di pressione sul sistema antropico



Edificato nelle fasce fluviali A e B

Fabbricati che ricadono entro le fasce fluviali A e B del F. Taro, del T. Parma, del T. Baganza e del F. Enza

Area di danno - RIR (DM 9/05/01) - lesioni irreversibili

Zone edificate interne alla area di danno (550 m)

Elettrodotti ad Alta Tensione

Tratte di elettrodotti AT che interferiscono con aree residenziali e/o recettori sensibili

Cabina di trasformazione AAT - AT

Cabine di trasformazione AT - MT

Emittenti radio-TV nel territorio urbanizzato

Interferenze tra aree residenziali - recettori sensibili e aree produttive

Porzioni di aree residenziali e/o recettori sensibili entro 100 m da aree produttive esistenti

Porzioni di aree residenziali e/o recettori sensibili entro 100 m da aree produttive di progetto

Zone miste residenziale-artigianale

Confine comunale

Esposizione della popolazione a livelli di rumore elevati

Salì di classe nella Zonizzazione Acustica Comunale

Zone residenziali e recettori sensibili entro la fascia A di pertinenza delle infrastrutture ferroviarie (100 m dalla mezzanità dei binai esterni per infrastrutture con velocità di progetto non superiore a 200 km/h)

Zone residenziali e recettori sensibili entro la fascia B di pertinenza ferroviaria (150 m a partire dal limite della fascia A per infrastrutture con velocità di progetto non superiore a 200 km/h e di 250 m a partire dalla mezzanità dei binai esterni per infrastrutture con velocità di progetto superiore a 200 km/h)

Zone residenziali e recettori sensibili entro una fascia di 50 m dalle tangenziali e dalle strade radiali (nei tratti esterni all'anello delle tangenziali)

Edifici residenziali entro la classe acustica 5 (Aree prevalentemente industriali)

Edifici residenziali entro la classe acustica 5 di progetto (Aree prevalentemente industriali)

Edifici residenziali entro la classe acustica 6 (Aree esclusivamente industriali)

Edifici residenziali entro la classe acustica 6 di progetto (Aree esclusivamente industriali)

I TEMI DEL NUOVO PSC

Il sistema della mobilità



Il sistema della mobilità

Sistema della mobilità

La struttura

La città di Parma ha registrato sul fronte della mobilità significativi risultati esito delle politiche messe in campo a sostegno della mobilità ciclopedonale, del trasporto collettivo, degli interventi di riqualificazione urbana e ridisegno dei tracciati viari a protezione degli spostamenti pedonali, nonché delle azioni volte ad ottimizzare le attività di distribuzione urbana delle merci. Tuttavia a fronte della ricca progettualità e attività di messa in atto delle politiche per la mobilità, il sistema presenta un quadro non sempre univoco, caratterizzato da sviluppi che richiederanno un'attenta valutazione in occasione dell'aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità quale strumento di pianificazione integrato con le strategie e gli scenari evolutivi del nuovo PSC.

1. La città di Parma (2009) presenta un tasso di motorizzazione pari a 60 auto ogni 100 abitanti, valori in media con il resto della regione Emilia Romagna e leggermente superiori al dato medio nazionale¹.
2. Le stime effettuate in occasione della redazione del PUM vigente (2006) danno conto di una mobilità veicolare nella fascia oraria di punta del mattino (7.30 - 9.00) di circa 100.000 veicoli circolanti all'interno dell'area urbana².(esclusa la ztl del centro storico).
3. Sempre secondo le stime effettuate nell'ambito della redazione del PUM vigente, la mobilità è soddisfatta per il 76% dalla modalità privata (auto e moto), il 13% dal trasporto pubblico e il restante 11% dalla modalità non motorizzata.
4. Il quadro evolutivo (2004-2008) della mobilità presenta uno spostamento positivo verso le modalità di trasporto a minor impatto: incrementano gli spostamenti serviti dal trasporto pubblico (+16%)³ e decrescono gli spostamenti veicolari (-4%)⁴. Crescono a ritmo elevato l'uso del *bike sharing* e del *car sharing*.

Mobilità veicolare 2004 - 2008, dati rilevati su 25 sezioni di conteggio automatico a Parma

Fascia oraria	Veicoli (2004)	Veicoli (2008)	Variazione %
Mattino (7.30-9.30)	36.566	35.524	-2,8
Sera (17.30-19.30)	38.963	37.571	-3,6
Tutto il giorno	271.023	260.114	-4,0

Fonte:

elaborazioni TRT su dati del Servizio Mobilità del Comune di Parma disponibili per l'intervallo 2004-2008

Trasporto pubblico locale, passeggeri trasportati/anno e andamento 2004-2008

Servizio	Passeggeri/anno 2004	Passeggeri/anno 2008	Variazione (%)
Urbano	26.172.166	30.385.688	16,1
Suburbano	5.700.124	6.946.900	21,9

Fonte: TEP SpA, Carta della Mobilità, 2005 e 2009

5. La **rete TPL** (23 linee) ha una estensione di circa 235 km di cui solo 7,3 km in sede protetta (corsie riservate). Nell'area centrale urbana la velocizzazione dei servizi TPL è in parte favorita dalla presenza di impianti semaforici asserviti, particolarmente incrementati negli

ultimi mesi. Si tratta in ogni caso di interventi ancora parziali e non in grado di innalzare le performance del trasporto collettivo rendendole competitive con le modalità private (auto e motociclo), in particolare per la manifestata esigenza di poter disporre di vie protette e segregate dal traffico veicolare. Sugli assi di forza nord-sud ed est-ovest sono in atto analisi e studi rivolti a questo, pur dovendo prendere atto della necessità di alcune infrastrutturazioni ineludibili per garantire ciò. Accanto ai servizi tradizionali in questi anni la città si è dotata di servizi di carattere innovativo (a chiamata o su prenotazione): Pronto Bus notturno, Tbus, ecc., che si intenderebbe sviluppare con particolare attenzione sul centro storico e su servizi di nuova tecnologia "on demand".

6. La **rete ciclo-pedonale** ha un'estensione di poco più di 100 km (pari a 0,54 metri per abitante, valore di tutto rispetto per la realtà italiana e in linea con i valori medi europei -0,50 metri per abitante), peraltro in forte sviluppo negli ultimi tre anni ove ha visto un incremento costante di più del 10% annuo. I punti di forza del sistema della ciclabilità sono una buona dotazione di percorsi protetti (circa 30 km) e un centro storico sottoposto a limitazione degli accessi veicolari (area pedonale e/o a traffico limitato). I punti di debolezza invece sono dati dalla discontinuità dei tracciati e dalla loro modesta qualità, rispetto ai parametri di eccellenza che la città vuole perseguire. Parma ha fatto della mobilità ciclabile un'alternativa modale a servizio degli spostamenti quotidiani (lavoro, studio, affari, ecc.) e su questo approccio ha basato lo sviluppo dei servizi dedicati alla mobilità ciclabile: Ufficio biciclette -Parma Punto Bici-, servizio di bike sharing, rastrelliere, stazioni di ricarica per biciclette elettriche, servizi ai ciclisti in corrispondenza dei parcheggi scambiatori, ecc..

Tutto questo è stato rappresentato nel documento BICIPLAN che l'amministrazione comunale ha approvato in Consiglio Comunale nel maggio 2009. Alla promozione della mobilità ciclabile è stato di recente dato inoltre un ulteriore impulso con l'acquisizione del progetto Europeo Carma (Cycling Awareness Raising and Marketing) presentato da un consorzio di 6 città (Parma, Göteborg, Londra, Eindhoven, Riga e Budapest) all'interno del programma Intelligent Energy Europe (IEE). Parma, che si propone di più che raddoppiare la quota modale soddisfatta dalla bicicletta entro il 2020⁵ ha scelto come "target group" i dipendenti delle aziende pubbliche e private situate all'interno del cosiddetto "anello zero" (all'interno dei viali di circonvallazione) e il programma a sostegno della mobilità ciclabile del Ministero dell'Ambiente che consentirà entro il 2012 di realizzare sette nuove postazioni di bike sharing e un nuovo deposito di biciclette per 2000 bici presso la nuova stazione ferroviaria.

7. La città nell'ultimo quinquennio ha affrontato il tema della mobilità mettendo in campo misure integrate e coordinate che si rifanno alle buone pratiche del *Mobility Management* ed in particolare: alla realizzazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro, al fine di orientare la mobilità sistematica (lavoro-studio) verso le modalità a minor impatto ambientale (TPL, ciclabilità, ecc.); all'introduzione del servizio di car sharing (entrato a pieno regime nel 2008); alla diffusione di pratiche di mobilità sostenibile (Bicibus e Pedibus) presso le scuole dell'obbligo; alla sottoscrizione di opportuni protocolli d'intesa con strutture pubbliche e private

8. La protezione dal traffico veicolare dell'area centrale (ZTL). Il centro storico e le aree immediatamente esterne ai viali di circonvallazione sono interessate da un sistema di regolamentazione degli accessi e della sosta (ZTL e ZPRU) tali da disincentivare l'accesso dei veicoli diretti verso l'area centrale, sottoposti al controllo elettronico degli accessi.
9. La regolazione del sistema di distribuzione urbana delle merci. Dal 2008 è attivo il progetto Ecologistics basato sulla possibilità di accreditamento dei veicoli commerciali destinati al carico e scarico in centro storico oppure di avvalersi delle piattaforme logistiche già accreditate che operano il servizio di ultimo miglio, consolidando i carichi, ottimizzando i percorsi ed effettuando le consegne con veicoli eco-compatibili. Recentemente il sistema in uso a Parma è stato premiato come migliore esempio in Europa tra le città di medie dimensioni; il gestore del sistema sta inserendo nella propria flotta di veicoli commerciali nuovi veicoli a trazione completamente elettrica.
10. Il sistema della sosta (dotazione-regolamentazione e tariffazione). La città ha una buona dotazione di sosta articolata tra centro (parcheggi di attestamento) e periferia (parcheggi scambiatori) con previsioni di espansione dell'offerta di sosta per effetto: degli interventi urbanistici in corso di realizzazione, del piano dei parcheggi in centro storico (sosta per i residenti), nonché della realizzazione di nuovi spazi di sosta nelle aree più esterne (parcheggi scambiatori) e semiperiferici (sosta per i residenti e recupero degli spazi di sosta su strada). La struttura tariffaria è modulata in modo da rendere onerosa la sosta di lungo periodo e in prossimità all'area centrale. L'area centrale presenta, inoltre, una notevole dotazione di sosta in parcheggi a pagamento in struttura, con una buona riserva di capacità (anche di più del 50%).

Sosta in aree soggette a regolamentazione e a servizio dell'interscambio

Tipologia	ZTL (n. stalli)	ZPRU (n. stalli)	In struttura (n. stalli)	Interscambio Parcheggi scambiatori (n. stalli)	Totale (stalli)
Su strada in aree soggette a regolamentazione	2.060	10.098	2.325***	2.185	12.158
Coeff. occupazione medio			50-60%	35%	

Fonte: elaborazioni TRT su dati Infomobility e Comune di Parma (ZTL= Zona a Traffico Limitato - ZPRU = Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica - *** numero degli stalli a rotazione - esclusi gli stalli per i residenti nei parcheggi di: Toschi, Goito, Barilla Center, DUS, DUC, Abbeveratoia e Fleming)

I nodi e le criticità

Se è vero che la città ha fatto grandi passi avanti sul fronte della sostenibilità del settore, ovvero nella direzione di una riduzione degli impatti ambientali (inquinamento atmosferico e sonoro) e sociali (incidentalità), il prevalere del trasporto privato (auto e moto) nel soddisfare il bisogno di mobilità è fonte di esternalità negative.

Per quanto attiene alla qualità dell'aria la città ha registrato nel quinquennio 2004-2008 un andamento positivo con una netta riduzione delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera.

Mentre tale dato presenta condizioni positive per quanto attiene alle concentrazioni in atmosfera di benzene e monossido di carbonio (ampiamente al di sotto delle soglie limite), permane assai critica la lettura riferita alla presenza di polveri sottili. Tra il 2004 e il 2008 si sono più che dimezzati i giorni di superamento del limite giornaliero di concentrazione, passati da 95 a 41 nella centralina della Cittadella, ma tale valore è ancora lontano dai 35gg/anno di superamento del limite di $35\mu\text{g}/\text{m}^3$ fissati dalla normativa nazionale ed europea sulla qualità dell'aria. Si può quindi affermare che la città ha preso la giusta direzione, ma è necessario proseguire operando una più netta integrazione tra politiche settoriali e strutturali al fine di **ridurre il bisogno di mobilità ovvero ridurre il bisogno dell'auto**.

Per quanto attiene agli impatti sociali (incidentalità) Parma ha messo in campo una strategia di protezione e messa in sicurezza degli spostamenti pedonali e ciclabili (Zone 30, Piano per il pedone sicuro, Biciplan, ecc.).

Azioni che hanno portato ad un decremento nell'ultimo quinquennio degli incidenti (-18%), dei feriti (-7,5%) e dei morti (-50%), anche se con un andamento più discontinuo. Il dato presenta un andamento positivo anche nel lungo periodo, dando conto di un decremento generalizzato (incidenti, feriti e morti) nel decennio 2001-2009⁶.

Incidenti stradali, feriti e morti

	2001*	2005**	2009**	Variazione % 2005-09
Totale incidenti	1.262	1 172	961	-18,0%
Numero di feriti	1.702	972	899	-7,5%
Numero di morti	24	10	5	-50,0%

Fonte: elaborazioni TRT su dati Comune di Parma

*) Istat, annuario Statistico degli incidenti stradali, 2005

**) Comune di Parma, Infomobility, 2009

L'ambito di maggior criticità è rappresentato dalla via Emilia, in assoluto l'itinerario più soggetto ad incidenti stradali, anche all'interno del centro storico ove i volumi di traffico sono più ridotti. Si riscontrano livelli di incidentalità elevati anche lungo i viali di circonvallazione, ove sono concentrate le attenzioni per la messa in sicurezza dei passaggi pedonali. Si rileva, inoltre, che circa un quarto degli incidenti registrati sul territorio comunale di Parma coinvolge i cosiddetti utenti deboli della strada, ovvero pedoni e ciclisti.

Gli indirizzi del PUM

Il PUM 2010-2020 (in fase di elaborazione) assume la sostenibilità quale criterio guida delle scelte operate nel campo dei trasporti e della mobilità urbana, attraverso:

- la stretta integrazione tra il sistema della mobilità e politiche territoriali e ambientali;
- lo sviluppo di azioni volte a ridurre gli impatti sull'ambiente, con particolare attenzione alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico nel rispetto degli accordi internazionali, delle normative comunitarie e nazionali e dei consumi energetici di origine fossile in accordo con il Piano Energetico Comunale;

- la messa in sicurezza degli spostamenti veicolari (riduzione dell'incidentalità e mortalità) e degli utenti deboli della strada (spostamenti ciclo-pedonali);
- un uso efficiente in termini economici dei servizi e delle infrastrutture di trasporto dedicate alla mobilità dei passeggeri e delle merci;
- la ricerca di soluzioni socialmente eque in grado di garantire l'accessibilità e il diritto alla mobilità da parte della popolazione con particolare riguardo a quella che per reddito ed età non accede al modo individuale di trasporto.

Il PUM 2010-2020 dovrà misurarsi con i temi rilevanti legati alle trasformazioni in corso (nuovi progetti urbani in corso di realizzazione), ma soprattutto con la visione che la città si è data a partire dal documento strategico Parma 2020 e in modo più cogente con le scelte del nuovo Piano Strutturale Comunale in fase di redazione. I punti cardine del nuovo PUM sono di seguito indicati.

1. Stretto coordinamento tra il **governo della mobilità e il governo del territorio** (nuovo PSC), da un lato attraverso misure di gestione della domanda (passeggeri e merci), e dall'altro facendo proprie le scelte di densificazione/riduzione della dispersione urbana promosse dal nuovo PSC. Più nel dettaglio ciò richiede di armonizzare le politiche della mobilità con le scelte territoriali di localizzazione dei poli attrattori di mobilità (aree a destinazione terziaria e commerciale) nei pressi della stazione e nelle parti di città più accessibili col trasporto pubblico; di protezione e sviluppo di aree verdi e degli spazi aperti; di sviluppo di politiche e azioni che favoriscano la "vivibilità" delle frazioni attraverso la dotazione di servizi e attrezzature che riducano la Parma-centricità degli spostamenti.
2. Valorizzazione delle infrastrutture e dei servizi, in particolare quelle dedicate alla mobilità collettiva e privata (rete viaria) attraverso il ricorso a strumenti di valutazione a supporto della selezione e gerarchizzazione degli interventi, ma anche attraverso azioni in grado di rendere massima l'integrazione tra infrastrutture e servizi alla mobilità privata e collettiva: potenziamento e qualificazione dei parcheggi di interscambio, riorganizzazione dei servizi sulle linee di forza del TPL, integrazione e sviluppo dei servizi alla ciclabilità, ecc.
3. Integrazione tra le infrastrutture e i servizi dedicati alla mobilità collettiva, che passa nel medio lungo periodo attraverso un utilizzo più efficace della rete ferroviaria che ha nel nodo di Parma il suo ganglio vitale. In particolare gli interventi di potenziamento e riqualificazione delle linee Pontremolese e Brescia-Parma dovranno misurarsi con la possibilità di inserire in ambito urbano fermate intermedie a supporto della mobilità di area vasta e di ambito provinciale. La realizzazione delle nuove fermate urbane indicativamente nell'area Nord e in quella a Sud Ovest, andrà di pari passo con il ridisegno della rete del trasporto pubblico al fine di garantire integrazione tra i servizi di scala differente (urbano-extraurbano) e con la realizzazione delle relazioni (rete viaria) e dei servizi in grado di garantirne le condizioni di massima accessibilità ciclo-pedonale.

4. Potenziamento lungo gli assi di forza storici dell'offerta dei servizi TPL e riqualificazione dei servizi urbani ed extraurbani (area vasta) con investimenti tanto sulla rete, risolvendo i punti critici, quanto sui nodi di stazione, sviluppandone la funzione plurimodale (integrazione servizi automobilistici e mobilità ciclabile), quanto ancora sull'innovazione dei servizi (pianificazione del viaggio, informazioni a bordo, servizi a chiamata, ecc.) già messa in campo dall'Amministrazione ma che dovrà essere ulteriormente potenziata.
5. Mettere in sicurezza i punti critici della rete viaria attraverso interventi sui nodi e sugli assi in ambito urbano ed extraurbano con particolare riferimento agli ambiti delle frazioni.
6. Promuovere l'uso dei modi di trasporto sostenibili non veicolari (spostamenti pedonali e ciclabili), attraverso: l'ampliamento delle zone pedonali nell'area centrale della città e delle zone 30 fra centro e tangenziali; l'estensione delle piste ciclabili e dei servizi connessi all'uso della bicicletta; incentivando l'uso del trasporto pubblico locale innalzando la sue prestazioni (qualità, comfort e velocità); lo sviluppo di servizi alla mobilità di condivisione dell'uso dell'auto (car pooling e car sharing); utilizzo e diffusione di energia "pulita" diffusione dei servizi a supporto dell'auto elettrica (colonnine ricarica); ecc.
7. Sviluppare l'uso delle tecnologie (ITS) volte sia alla gestione ed il monitoraggio del traffico (centrali operative, controllo accessi, indirizzamento ai parcheggi, al fine di ottimizzare l'interazione mobilità-consumi-emissioni riducendo e ottimizzando in questo modo il bisogno di mobilità attraverso gli strumenti di infomobilità), sia alla mitigazione degli impatti (come ad esempio l'introduzione di asfalti speciali, le biocompensazioni, ecc.).
8. Promuovere strumenti di regolamentazione e tariffazione da applicare alla mobilità privata al fine di rendere espliciti i costi ambientali e sociali generati dall'uso dell'auto. Si tratta da un lato di individuare la "giusta tariffa" in grado di rendere efficiente l'uso di risorse scarse (parcheggio e strade) in un contesto urbano dove la realizzazione di nuove infrastrutture (sosta e viarie) è resa sempre più onerosa e confligge con gli obiettivi strategici assunti dalla città. Dall'altro di verificare che la "giusta tariffa" comprenda tutti i costi generati dal singolo alla collettività sulla base del principio: chi inquina paga.

¹ Ambiente Italia, Ecosistema Urbano XVI edizione 2009

² Comune di Parma, Piano Urbano della Mobilità, 2006

³ TEP SpA, Carta della Mobilità, 2005 e 2009 – Variazione dei passeggeri annui trasportati – dati dai biglietti obliterati e stima dal numero di viaggi giornalieri per ogni abbonamento venduto.

⁴ Elaborazioni TRT su dati del Servizio Mobilità del Comune di Parma disponibili per l'intervallo 2004-2008 Dato riferito al giorno medio feriale rilevato su 25 sezioni di conteggio posizionate sulle arterie principali.

⁵ Comune di Parma, Libro Bianco Parma 2020, comune.parma.it

⁶ Si omette un confronto puntuale dell'informazione in ragione delle differenti fonti a disposizioni. In particolare per il 2001 i dati disponibili sono forniti da Istat, mentre per l'ultimo quinquennio il riferimento è ai dati di monitoraggio del comune di Parma.

I TEMI DEL NUOVO PSC

Il commercio a Parma



Il commercio a Parma

Il commercio rappresenta un settore chiave nel nuovo disegno urbano delle città e di Parma in particolare in quanto rappresenta una funzione attrattiva, socializzante e relativamente diffusa. **Attrattiva** sia in termini di motivazione principale di molti degli spostamenti dei cittadini, sia in quanto catalizza l'insediamento di numerose attività collaterali di artigianato e di servizio. La funzione **socializzante** del commercio è storicamente evidente e diventa cruciale nei processi di nuova urbanizzazione e di riqualificazione del tessuto urbano esistente. Le politiche di rivitalizzazione commerciale si intersecano con quelle di recupero delle identità territoriali e di animazione dei contesti urbani. La **diffusione del tessuto commerciale** è ampia, ma relativamente concentrata lungo assi e poli commerciali naturali e artificiali, che sono in costante evoluzione e competizione. La nascita e lo sviluppo di questi poli risponde a logiche urbanistiche, ma anche economiche e immobiliari molto precise e sempre più complesse.

Il "sistema commerciale e dei servizi"

Diversi settori dei servizi, assieme al commercio, sono legati fra loro dall'esigenza di una precisa collocazione nel tessuto urbano della città e da una relazione di servizio rispetto ai consumatori. La localizzazione rappresenta infatti il primo fattore di successo per quasi tutte queste attività, e le variabili in gioco sono, in fondo, semplici:

- L'attrattività dell'area, con la presenza di flussi di traffico pedonali o veicolari, meglio se già orientati all'acquisto e l'assenza di elementi di disturbo;
- L'accessibilità rispetto al pubblico di riferimento e alle sue esigenze in termini di acquisto e trasporto dei prodotti/servizi acquistati;
- Il costo dell'insediamento

Il commercio in sede fissa rappresenta il settore più importante sia quantitativamente che qualitativamente, perché costituisce il settore attrattivo attorno a cui si addensano le altre funzioni. Gli esercizi in sede fissa ed in particolare le strutture alimentari, costituiscono i "magneti" attorno a cui si addensano le altre funzioni.

Le **imprese del terziario** costituiscono in provincia di Parma, circa il 49% delle imprese, % vicina alla media regionale (50%) e contano 118.000 occupati pari a circa il 60% del totale ed al 62% del valore aggiunto prodotto. Oltre il 50% delle imprese terziarie sono imprese del commercio e del turismo, ma il comparto che fa registrare il maggior tasso di crescita è quello dei servizi. Il commercio al dettaglio vero e proprio assomma circa il 50% delle imprese commerciali della provincia.

- La crescita degli esercizi commerciali del settore alimentare è stata più forte nei comuni della cintura soprattutto grazie alle medie strutture di vendita nei comparti 250-800 e 1500-2500.

- Lo sviluppo degli esercizi non alimentari è sostanzialmente equilibrata, crescono di più in provincia le strutture nella fascia 250-800 mq., mentre nel comune di Parma sono privilegiate le grandi strutture di vendita e quelle nella fascia 800-1500.

L'andamento del fenomeno commerciale nel **comune di Parma** evidenzia:

- Una crescita del commercio di vicinato sia in termini di superfici che di numerosità
- Le strutture medio piccole (250-800) aumentano sensibilmente la dimensione media;
- Le strutture medio grandi e grandi hanno dinamiche legate a interventi programmati e che quindi presentano "salti rilevanti" da un anno all'altro. In particolare va evidenziato che la recente crescita di strutture medio grandi è legata a insediamenti commerciali più complessi.

Confrontandoci con altri paesi europei emerge che il modello seguito nella nostra regione è basato soprattutto sui supermercati, mentre il sistema **francese** ha nettamente privilegiato gli ipermercati ed anche la **Spagna** ha conosciuto uno sviluppo di tale tipologia decisamente importante in pochi decenni. La **Gran Bretagna** ha organizzato il suo sviluppo soprattutto nel *format superstore*. I dati per la Germania mostrano un differenziale più limitato quanto a dotazione di mq. di ipermercati, ma il dato degli *hard discount* è nettamente superiore a tutti gli altri Paesi e si avvicina da solo al dato medio dei supermercati in Italia e nella nostra Regione. Se aggiungiamo gli *hard discount* al conteggio, anche la Francia e la Spagna superano la nostra dotazione di mq per 1000 abitanti.

L'evoluzione normativa

Il settore dei servizi commerciali è da sempre oggetto di una normativa complessa e articolata, integrata da norme derivanti da esigenze eterogenee: igiene, ordine pubblico, salvaguardia architettonica ecc. L'entrata in vigore della direttiva 2006/123CE (cd Bolkestein) sta cambiando profondamente questa logica. I principi della normativa sono infatti notevolmente diversi da quelli precedentemente indicati; in estrema sintesi:

- la norma vale per tutte le attività di servizio, tranne alcune eccezioni.
- limitazioni numeriche sono giustificabili solo se l'accessibilità al servizio è limitato; in questi casi si deve procedere all'assegnazione dei servizi attraverso bandi aperti, senza priorità per quanti già oggi svolgono il servizio.
- le aperture di attività sono soggette, normalmente, a **sola comunicazione (DIA)**, l'autorizzazione e la necessità di requisiti sono necessarie solo per "motivi imperativi di interesse generale" opportunamente documentati.

La nuova normativa dei servizi è destinata ad avere effetti duraturi su tutta l'impostazione della normativa del settore dei servizi. L'entrata in vigore della normativa nazionale (D.Lgs. 59/2010) e regionale di recepimento rappresentano solo un primo passo destinato ad essere seguito da modifiche profonde a diverse normative.

Ruolo del commercio nei diversi ambiti urbani

Storicamente la suddivisione delle funzioni commerciali nella città vedeva un addensamento di funzioni pregiate nel centro storico, come sede privilegiata degli scambi cittadini. Ancora negli anni 60' e '70 il ruolo del commercio periferico era quello di fornire un servizio di vicinato e di integrazione alle attività. La successiva apertura di strutture commerciali pianificate ha da un lato creato dei centri di "quartiere", soprattutto nelle aree di nuove urbanizzazione, dall'altro ha prodotto strutture isolate laddove le condizioni urbanistiche o di mercato lo consentivano, infine le grandi strutture periferiche hanno indotto la creazione di una gravitazione inversa dai quartieri ai poli commerciali periferici. Tale gravitazione dapprima limitata al comparto alimentare si è, nel corso degli anni estesa dapprima ai beni casa (elettrodomestici, mobili) e poi anche ai beni persona attraverso la realizzazione di medie strutture specializzate.

Questo tipo di sviluppo ha via via messo in crisi le funzioni territoriali tradizionali:

- **Il centro storico** ha visto la scomparsa dapprima del settore alimentare, poi degli elettrodomestici, mentre recentemente anche il ruolo di leader nello shopping è entrato in crisi, rimane tuttavia la località preferita per l'intrattenimento e svago
- **I centri di quartiere** vivono, la crisi della funzione di comodità.
- Il commercio ubicato lungo gli **assi di penetrazione** presenta problemi di infrastrutturazione (parcheggi, qualità urbana, inquinamento ecc.) e spesso di mancanza di continuità negli affacci.

Con tutto ciò il commercio rimane una delle funzioni privilegiate nei processi di riqualificazione urbana e di riutilizzo di aree dismesse in ambito urbano. I processi di riqualificazione del tessuto urbano sono caratterizzati tradizionalmente dalla realizzazione di trasformazioni urbanistiche che interessano porzioni più o meno ampie della città per adeguarle alle mutate esigenze di lavoro e di relazione dei residenti e dei frequentatori. L'inserimento di un mix di usi diversi (residenziale, direzionale, commerciale, ospitalità, spazi e funzioni pubbliche ecc.) e fra loro complementari può favorire il buon esito degli interventi fisici contribuendo alla definizione di un senso identitario e alla vitalità dei luoghi. Si è infatti notato che rigenerare solo fisicamente una porzione di tessuto urbano non è infatti sufficiente se contestualmente non vengono messe in atto delle strategie di riqualificazione economica, sociale e ambientale che permettano di mantenere l'operatività e la vitalità del luogo trasformato.

Se ben progettata e integrata nel progetto generale di rigenerazione di un'area di intervento, la componente *retail* e *leisure* genera una serie di effetti positivi:

- Generazione di **occupazione** e promozione economica: sia in termini di impiego diretto nelle funzioni commerciali, sia in termini indiretti e di indotto.
- Sviluppo delle **infrastrutture**: i processi di sviluppo che coinvolgono il commercio possono contribuire in maniera determinante alla realizzazione di opere strategiche.

- **Riduzione del degrado fisico ambientale e sociale;** in termini di sicurezza, vista la frequentazione nelle diverse ore del giorno, di ricucitura con il contesto urbano circostante, in termini di identità e immagine del quartiere.
- Generatore di **flussi di persone:** flussi in grado di attrarre altre funzioni economiche generando un processo virtuoso di progressivo consolidamento del luogo che può diventare una centralità del contesto urbano di riferimento.

Vi sono però anche dei **rischi**, che aumentano se il processo di rigenerazione non è ben governato in tutte le sue fasi. Ad esempio l'eccessivo incremento di competitività locale, la congestione del traffico, l'insufficienza del disegno dell'area. Per tenere sotto controllo i rischi e valorizzare gli aspetti positivi si possono evidenziare alcune attenzioni:

- **Un approccio d'area:** sviluppare il progetto tenendo conto del contesto economico e sociale del tessuto urbano e ambientale circostante, integrando interventi di trasformazione urbana e sulla mobilità agli obiettivi delle politiche di sviluppo locale.
- **Controllo delle diverse fasi del processo:** per garantire l'attuazione di un master plan e di un disegno urbano efficienti capaci di formare uno spazio pubblico funzionale e animato con spazi rispondenti alla domanda locale e degli investitori.
- **Condivisione del progetto:** tra promotori commerciali, Pubblica Amministrazione, che deve avere un ruolo attivo di indirizzo e di promozione della collaborazione e associazioni locali di cittadini e operatori.
- **Ricerca di sinergie** con i flussi di traffico esistenti e di progetto.

Sinteticamente si può concludere che il problema sia quello di governare il processo in **tutte le sue fasi** e nei diversi aspetti, adeguando l'idea iniziale a quanto emerge nelle verifiche successive.

L'insediamento di strutture nei centri storici

In quasi tutti i paesi avanzati si sono messe in atto, spesso con il supporto di fondi comunitari e programmi governativi, iniziative finalizzate al rilancio socio economico di contesti urbani. La creazione di **poli commerciali integrati** nel tessuto centrale delle città, ha portato in alcune situazioni risposte significative alle problematiche del commercio, rivitalizzandolo e riposizionandolo nel contesto urbano. La realizzazione di interventi commerciali all'interno dei centri storici rappresenta quindi un'alternativa reale agli insediamenti commerciali periferici. Un recente sondaggio condotto per conto dell'*International Council of Shopping Center* afferma che il 73% degli interpellati pensa a nuove aperture nei centri storici delle città e il 42,2% a centri commerciali urbani.

Il commercio dei **centri storici** rappresenta ancora oggi una **quota consistente** della rete distributiva dei nostri comuni. Indicativamente, considerando la notevole eterogeneità dei contesti urbani, hanno sede in quest'area della città **tra il 30 ed il 50%** degli **esercizi commerciali di vicinato** (a Par-

ma è il 37% escludendo l'Oltretorrente). Se si analizzano gli **insediamenti commerciali** all'interno di aree urbane realizzati dopo la riforma Bersani che ha parzialmente liberalizzato il settore, si registrano casi significativi sviluppati soprattutto nell'ambito di progetti di **riqualificazione urbana** ed il riutilizzo di **aree dismesse**. Si tratta però di esempi abbastanza rari se si pensa al contemporaneo sviluppo delle strutture pianificate e con risultati non sempre in linea con le attese degli investitori.

I centri storici vedono prevalere una proprietà dei punti vendita frammentata, spesso in capo agli stessi operatori, o con contratti di affitto a lunga scadenza di solito con importi fissi. Questo rende più difficile realizzare operazioni di riqualificazione in un tessuto commerciale esistente.

Una seconda motivazione risiede nella presenza nei centri di maggiori **vincoli urbanistici** derivanti sia, dalla presenza di immobili o situazioni da tutelare da un punto di vista architettonico o paesistico, sia dalla difficoltà di reperire gli *standard* urbanistici richiesti dalle funzioni commerciali quali parcheggi, servizi, ecc.

Non sempre, i vantaggi di trovarsi in un'area densamente frequentata riescono a compensare l'onerosità di questi vincoli e quindi si determina la scarsa propensione all'investimento commerciale in ambito urbano. Da qui la necessità di sfruttare le occasioni derivanti dal riutilizzo di aree o contenitori esistenti, che possono diventare occasioni irripetibili per la realizzazione di interventi organici di riqualificazione e potenziamento dell'area commerciale naturale.

Le nuove abitudini d'acquisto e l'economia della conoscenza

Il commercio dipende in larga misura dal mercato locale, la disponibilità dei consumatori a effettuare spostamenti per effettuare acquisti è limitata e si attesta su un massimo di 20 minuti per il settore alimentare (dato peraltro in diminuzione a seguito del diffondersi della rete), mentre per il settore non alimentare si possono registrare attrazioni superiori ai 30 minuti solo per aree periferiche o per centri che, per dimensioni o specializzazione, esercitano particolari attrazioni.

Occorre tenere conto della stasi dei consumi le cui ragioni sono molteplici: crisi dei redditi, cambiamenti nella composizione della popolazione (più anziani e stranieri con limitata capacità di spesa), diminuzione della % di consumi pro capite veicolati dalla rete distributiva dovuta a smaterializzazione di prodotti crescita dei servizi e delle vendite on line. Si tratta di fenomeni strutturali che prescindono dalla crisi e che continueranno a influenzare i consumi anche nei prossimi anni.

Il commercio ha quindi oggi di fronte una sfida legata all'evoluzione del consumatore e dei sistemi dell'offerta: un nuovo consumatore, sempre più vocato al confronto fra le diverse alternative di consumo, più consapevole e attento ai prezzi e al valore dei prodotti, e nuovi modi di consumare, dai prodotti ai servizi, dal negozio al web, dall'acquisto d'impulso all'esperienza d'acquisto.

La soluzione, non facile, a questi problemi viene oggi individuata non nel

vendere più prodotti ai consumatori, ma aumentare il valore delle merci trasferite. Questo implica la sfida di creare nuovi servizi accessori e nuove modalità di fruizione dell'acquisto come strumenti aumentare il valore percepito dalla clientela.

Parma vive fino in fondo questa sfida con alcune peculiarità:

- La crescita demografica attuale e prevedibile sia nel comune che nella cintura, riduce l'impatto della crisi dei consumi offrendo comunque opportunità di catturare nuovi clienti potenziali
- L'elevato reddito pro capite rende più sensibile la quota dei consumi di servizi, ma offre anche più potenzialità agli operatori commerciali di catturare una parte del valore aggiunto prodotto.
- Anche la creazione di nuovi poli commerciali nella città, può contribuire ad accentuare fenomeni di gravitazione al momento abbastanza stazionari.

Tuttavia anche a Parma la vera sfida si gioca sul versante qualitativo far ritornare la città come luogo privilegiato per la "produzione" di servizi qualificati. Da questo punto di vista stanno emergendo sempre di più i legami fra lo sviluppo economico di un territorio e quello delle città. L'attrattività di queste ultime è legata a molteplici fattori, ma non irrilevante appare la struttura stessa della città in termini di: accessibilità, sostenibilità, qualità urbana e *mix* di usi presenti sul territorio. In questo senso lo sviluppo del commercio, nel senso detto sopra, diventa una possibile leva per lo sviluppo dell'intero territorio.

Il contributo del commercio al PSC

Le dimensioni e le potenzialità del settore sono notevoli, tuttavia vi sono alcuni limiti nell'utilizzo di questa risorsa riconducibili al fatto che le aziende commerciali devono operare in un contesto concorrenziale, limiti maggiormente sensibili in un momento di crisi. I momenti di crisi sono anche momenti di accelerazione del cambiamento e si apre la possibilità di sperimentare nuove modalità di inserimento o valorizzazione del commercio nel contesto urbano. Vediamo alcune di queste potenzialità:

- **Il nuovo vicinato:** in maniera anche un po' inaspettata la crisi ha rivitalizzato le funzioni di vicinato a scapito di alcune tendenze al gigantismo consumistico, si tratta però di un vicinato moderno che deve essere in realtà "attrattivo" cioè in grado di assumere anche altre funzioni oltre a quella di prossimità, che rimane importante, ma non è più sufficiente.
- **La polarizzazione:** ormai una quota consistente dei consumi sono orientati su pochi poli commerciali. La tendenza ad una eccessiva polarizzazione (ci si insedia laddove già esiste una forte polo commerciale) è insita ad alcune dinamiche di mercato, ma può avere effetti negativi sia ambientali, aumentando l'utilizzo dell'auto, che commerciali.
- **La rinascita della geografia:** i fattori di successo dei punti vendita "tradizionali" sono sempre più legati alla capacità di valorizzare prodotti e servizi particolari e specifici che spesso esistono, ma non emergono.

Queste tipologie di esercizi possono contribuire ad arricchire anche le identità dei diversi luoghi favorendo, in parte, anche l'insediamento diffuso di funzioni rare.

- **La riqualificazione continua:** sempre più la riqualificazione non si giocherà solo sulla realizzazione di progetti, ma anche sulla **gestione dei processi nel tempo** in un'ottica di collaborazione pubblico/privato in cui le imprese locali possono avere un ruolo rilevante.

L'esperienza recente ha mostrato che la crescita del commercio non può essere data per scontata ma deve essere oggetto di precise scelte e di coerenti politiche di gestione del territorio. Alcune scelte del PSC vanno in questo senso: una città compatta, accessibile che riesce a meglio integrare la popolazione straniera è sicuramente più in linea con lo sviluppo qualitativo del commercio rispetto ad una città dispersa e divisa.

Una politica per la città

Se i centri commerciali si assomigliano tutti le città presentano l'invidiabile caratteristica di essere tutte diverse fra loro. La valorizzazione di queste diversità non può essere legata a strategie standardizzate, ma deve puntare alla individuazione di interventi legati alla promozione delle **peculiarità locali**. Ogni aggregazione commerciale deve costruire una propria strategia di valorizzazione puntando ad esaltare le proprie peculiarità in termini di:

- strutturazione e potenzialità dell'area; (accessibilità, caratteristiche dei residenti, qualità urbana ecc.)
- gravitazioni/attrattività turistica (potenzialità di presenze aggiuntive legate a fattori economici, culturali o di turismo);
- risorse economiche e culturali presenti sul territorio (prodotti tipici, associazioni, tradizioni ecc.);
- peculiarità dell'offerta commerciale: valorizzazione dei luoghi e delle forme del commercio tipico e tradizionale mercati, piazze, botteghe storiche

Una seconda caratteristica dell'intervento è costituita dalla **continuità** intesa come capacità di gestire i processi di riqualificazione nel tempo, anche dopo la conclusione della fase di realizzazione degli interventi rilevanti da un punto di vista urbanistico architettonico.

Un terzo requisito è la **sistematicità degli interventi**. Gli interventi vanno inseriti in un quadro strategico coerente, di lungo periodo, che venga portato avanti in maniera trasversale rispetto ai diversi settori. Occorre integrare interventi di riqualificazione urbana con interventi sulla viabilità e i parcheggi, ma anche con quelli di sviluppo economico, cercando forme di collaborazione con gli operatori privati. E' fondamentale quindi dotare gli interventi di una *governance* specifica, di cui il *town center management* rappresenta uno degli esempi, in grado di governare i processi di riqualificazione nel tempo coinvolgendo interlocutori pubblici e privati.

Infine gli elementi di valutazione e monitoraggio dell'azione non rappresentano più un optional degli interventi ma diventano sempre di più essenziali per il loro successo e per il governo degli effetti sul territorio.

I poli commerciali

I poli commerciali pianificati sono ormai definiti: si tratta di capire che ruolo giocheranno nel futuro e come possono essere meglio inseriti nell'ambito del disegno urbano.

I **poli commerciali periferici** presentano ruoli in parte diversi che si possono così identificare:

- Le strutture di “superquartiere” (Centro Torri, Panorama, Esselunga di Via Pertini): composte da una grande struttura alimentare di tipologia superstore o ipermercato e da medie strutture non alimentari oltre che da esercizi di vicinato che hanno una funzione attrattiva soprattutto nei riguardi di aree della città.
- Le strutture attrattive: Ikea, Centro Euro Torri: incentrate sul non alimentare, che devono invece attrarre quote consistenti di consumatori anche da comuni limitrofi.

La stessa dicotomia si rileva anche per le strutture in costruzione:

- Strutture di “superquartiere”: Esselunga ex Battistero San Pancrazio e IperCoop (Cittadella)
- Strutture attrattive: Area SPIP e area Salvarani

Queste strutture possono essere considerate i poli commerciali attrattivi periferici. La tipologia di struttura despecializzata (compresa tra i 3.000 ed i 4.500 mq.) non appare in grado di proporre un assortimento attrattivo nel comparto non alimentare, configurandosi come una struttura prevalentemente alimentare, integrata da merceologie complementari.

Anche la configurazione delle strutture in cui i magneti alimentari sono inseriti testimonia di una attrattività prevalentemente rivolta, se non al quartiere, ai residenti nella porzione di città adiacente alla struttura. Le strutture di “Superquartiere” sono per natura e collocazione, più facilmente integrabili all'interno del tessuto residenziale urbano, al contrario le strutture attrattive sono più facilmente integrabili con altre funzioni attrattive e produttive.

Il commercio nella città

Il commercio tende ad addensarsi in alcune aree in primo luogo il centro storico che rappresenta il principale polo commerciale della città. E' un polo ancora vitale ma occorre definirne in maniera chiara il posizionamento. Il centro storico si caratterizza per una molteplicità di funzioni che assieme concorrono alla sua vivacità. La rete distributiva “serve” una popolazione largamente eccedente i residenti. Tradizionalmente il fulcro erano le presenze per la frequenza di uffici ed il lavoro. Oggi questi due fattori, fra l'altro tra loro correlati, sono in declino sia per la crescente smaterializzazione dei servizi sia per il decentramento di alcune funzioni/uffici. Analoghe considerazioni possono essere fatte da un punto di vista commerciale: persa l'attrattività alimentare e quella dei beni casa, ormai insidiata anche quella sull'abbigliamento e su altri beni persona, rischiano di rimanere al centro solo attività molto specializzate e di ristorazione.

Si pone quindi il tema di un riposizionamento del centro in cui il riutilizzo

degli spazi pubblici può avere un ruolo determinante. Sicuramente la componente di valorizzazione e recupero dell'**identità e della memoria storica** non solo da parte dei turisti, ma anche per i residenti può svolgere un ruolo interessante.

Un ulteriore tema è dato dalla complessità territoriale del centro storico in cui convivono in realtà aree con funzione e vitalità commerciale molto diverse. Emblematica in questo senso è l'area dell'Oltretorrente che presenta problematiche molto specifiche. Il commercio è quindi vitale per il centro storico, ma non tutte le aree del centro hanno, o possono avere, una vocazione commerciale.

La composizione e la funzione commerciale degli addensamenti periferici è molto diversa, qui si cerca di fornire uno sguardo sintetico volto a cogliere alcuni punti di similitudine fra le diverse situazioni.

- **Gli addensamenti di quartiere:** sono di varia natura e composizione, in alcuni casi sono strutturati in connessione con le medie strutture alimentari (centro Si), in altri casi, soprattutto nelle aree edificate negli anni 60/70 sono più dispersi in piccoli aggregati di piccoli esercizi ormai vocati ai soli servizi di vicinato. In altri casi sono stati realizzati aggregati più consistenti, in connessione con uffici. La riqualificazione di questi aggregati ha evidenti connessioni con la riqualificazione urbana delle zone in cui sono inseriti. La presenza di insediamenti urbani ormai datati e privi di alcuni servizi ormai ritenuti necessari (ad esempio ascensori, doppi servizi ecc.) rischia di modificare il tessuto commerciale riducendone pericolosamente la composizione. In questa situazione il commercio di vicinato rischia di perdere importanti quote di mercato e andare incontro a fenomeni di dequalificazione.
- **Gli assi di penetrazione:** mantengono la loro vitalità soprattutto lungo la via Emilia che rappresenta l'asse forte del commercio. Più critico trovare aggregati significativi lungo le altre direttrici. Sicuramente la progettazione di nuovi insediamenti commerciali, anche di vicinato, deve tener conto della possibilità di affaccio su arterie di traffico.
- **Le frazioni:** nel caso di Parma è evidente la difficoltà delle frazioni a consolidare un tessuto commerciale. La vicinanza del centro urbano, che offre buone dotazioni su quasi tutte le direttrici, rende troppo limitato il mercato "locale" per garantire un adeguato sviluppo di una rete distributiva articolata. La possibilità di rafforzare le dotazioni andrà attentamente valutata in rapporto anche alle più generali politiche di insediamento urbano.

Il commercio nella riqualificazione urbana a Parma

Il commercio a Parma è da circa una decina d'anni oggetto di politiche di riqualificazione che hanno interessato diverse aree a partire da quelle del centro. Coerentemente con quanto consentito e previsto dalla normativa regionale nei primi anni 2000 sono stati approvati e realizzati alcuni progetti di valorizzazione commerciale nelle aree Ghiaia, Oltretorrente, Garibaldi – Farini e Zona Ospedale. Il fulcro di questi progetti è stata la riqualificazione del contesto urbano, vista come condizione necessaria per la valorizzazione

del tessuto commerciale. Nel tempo è stata sviluppata anche una normativa specifica destinata a favorire l'insediamento di medie strutture con funzioni attrattive anche nell'ambito urbano.

Questi strumenti hanno messo in luce **difficoltà nel coinvolgimento dei diversi settori** comunali sia nella predisposizione che nella gestione dei progetti. La presenza di finanziamenti regionali ha per qualche tempo facilitato la presa di coscienza del problema del coordinamento di progetti trasversali e del coinvolgimento degli operatori sul territorio. La creazione della figura del *Town Center manager* è stata una risposta a questo tipo di problema. In seguito, anche grazie agli studi per il del PSC, sono state individuate le aree di addensamento del commercio sia in termini di assi di penetrazione sia in termini di aree commerciali di quartiere; le **Zone di Interesse commerciale (Zic)**. Le analisi puntuali condotte negli ultimi due anni nelle 11 Zic del comune (9 periferiche oltre al centro storico e all'Oltretorrente) consentono di avere un'analisi di dettaglio ed un quadro degli interventi necessari nelle singole aree e offrono spunti per interventi sistemici.

Dalle indagini condotte nelle diverse Zic emergono alcuni fattori rilevanti:

- L'elemento che più va a detrimento della vivibilità delle ZIC è quello relativo alla sicurezza stradale, seguito dalla mancanza di sicurezza (reale o percepita) e di strutture per la sosta.
- "Comodità", "sicurezza" e "serenità" sono le tre caratteristiche che la ZIC deve avere a fondamento per il mantenimento della sua attrattività nei confronti di fruitori e residenti.
- Il 60% delle ZIC non raggiungono un buon livello manutentivo. Nella maggior parte dei casi per la scarsa cura e coerenza dell'arredo urbano, presente in fatture e tipologie diverse.
- Emerge la necessità di una migliore gestione degli spazi pubblici, come le aree di sosta e ristoro, e di razionalizzazione dell'arredo urbano, talvolta inefficace seppure – paradossalmente - ridondante.
- Negli anni le prescrizioni per la nuova edilizia hanno portato i privati a realizzare edifici con una pertinenza privata di uso pubblico in diretta contiguità con lo spazio pubblico. Questa peculiarità è rilevabile in tutte le ZIC non centrali.

Da queste osservazioni si può desumere l'utilità di un maggiore coinvolgimento degli operatori privati nella previsione e nella gestione degli interventi, per renderli realmente utili al miglioramento della qualità urbana e al consolidamento delle relazioni fra gli attori del territorio.

Strumenti operativi

Il cambiamento strutturale delle norme che regolano il settore dà oggi la possibilità di "sperimentare" iniziative innovative, ma comporta anche l'assenza di punti di riferimento e di esempi che rendono più difficile la definizione pratica degli strumenti. Si tratta di esplorare un'area di nuove normative, che miri a integrare:

- Interventi di regolazione e di incentivo: facendo in modo che le due

attività agiscano in maniera sinergica e non conflittuale.

- Normativa commerciale e le altre normative in *primis* quella edilizia: spesso i ritardi e le difficoltà derivano dal mancato allineamento fra le diverse normative.
- Regolamentazioni trasversali tra i diversi settori/comparti, sempre di più sorgono nuove attività difficilmente incasellabili negli stretti recinti dei settori (compresenza di commercio e ristorazione), ma anche il sorgere di nuove problematiche difficilmente riconducibili alle diverse attività (vendita di alcolici).
- Normative degli spazi pubblici e privati: l'interazione fra spazi e pubblici e privati può essere uno strumento di riqualificazione e di reddito per ambedue le parti, ma anche fonte di conflitti (*dehors*).

Il comune di Parma sta già sperimentando queste politiche nella gestione del centro, nell'estensione alla periferia bisogna tener conto delle minori potenzialità di alcune di queste aree e quindi della necessità di strumentazioni più leggere. Si possono comunque identificare alcune principali funzioni di governo:

- **Misure di indirizzo generale;**
- **Coordinamento** fra le diverse aree e **strumenti di sistema;**
- **Programmazione degli interventi** per le diverse aree;
- **Realizzazione/gestione degli interventi** nelle singole aree.

Il coordinamento fra le attività delle diverse aree ha come obiettivo la semplificazione delle attività, riducendone i costi e aumentandone l'efficacia e aumentando il coinvolgimento degli operatori. La creazione di alcuni strumenti di sistema può essere di aiuto in questo senso. I progetti possono essere ricondotti a tre grandi aree, ferme restando le auspicabili connessioni operative:

Innovazione: il sistema del commercio soffre di un "ritardo digitale", che rende più difficile raccogliere le sfide della modernità. Questi ritardi provocano costi crescenti anche per la pubblica amministrazione (si pensi al costo per far arrivare comunicazioni agli operatori e viceversa) e rendono difficile il lancio di iniziative innovative. Appartengono a quest'area gli interventi di sviluppo di portali *internet* degli operatori, gli incentivi all'*e-commerce* e al web marketing, lo sviluppo di *fidelity card*, lo sviluppo di *network tv* o di canali tematici.

Identità: favorire lo sviluppo di un maggiore coinvolgimento degli operatori nella manutenzione e valorizzazione dei luoghi è non soltanto una strategia utile per la città, ma anche una strategia aziendale essenziale soprattutto per i piccoli operatori locali. La creazione di legami con il territorio (scuole, biblioteche, associazioni ecc.) può creare occasioni per l'animazione delle aree periferiche a costi contenuti, per la soluzione di problemi di manutenzione urbana ecc.

Possono rientrare in quest'ottica iniziative di formazione per operatori delle aree, iniziative di animazione realizzate in collaborazione con istituzioni culturali pubbliche e private, iniziative comuni fra operatori, associazioni e scuole, coinvolgimento del volontariato.

Reti: lo sviluppo di “reti” fra operatori o fra gruppi di operatori, è strategico per la competitività delle piccole imprese commerciali. A differenza di quanto avveniva negli anni scorsi oggi si tratta spesso di reti “deboli” non codificate da accordi commerciali o partecipazioni societarie, ma legate allo sviluppo di singoli prodotti/servizi principali o accessori. Si possono ipotizzare reti in termini di:

- **Settore/Filiera:** sono le più tradizionali, ma possono offrire molto in termini di recupero della qualità e del rapporto con il territorio (si pensi al comparto agro alimentare).
- **Territoriali:** l'importanza dello sviluppo di reti territoriali emerge dal testo.
- **Trasversali:** il rapporto con altri settori/attività può generare interessanti possibilità di *cross selling* o di promozione incrociata.

Il ruolo del comune non è necessariamente quello di finanziatore e attuatore di tutti questi progetti, che possono trovare contributi anche da canali proprio (ad es. la formazione), ma sicuramente di facilitatore e di supporto dei diversi processi.

ATLANTE
indice delle tavole



A T L A N T E - indice delle tavole

■ 0. IL CONTESTO GLOBALE

0.1 Il contesto globale

- 0.1.1 Consumo globale di CO₂
- 0.1.2 Collocazione di Parma rispetto ai principali corridoi europei
- 0.1.3 Nodalità strategica rispetto alle direttrici della Via Emilia e Ti-Bre

0.2 Gli scenari del cambiamento nazionale

- 0.2.1 Variazione dell'accessibilità al 2001 - 2008 tempo 30'
- 0.2.2 Variazione dell'accessibilità al 1991 - 2001 tempo 30'
- 0.2.3 Reddito pro-capite dei comuni rispetto alla media comunitaria (EU15) 1987
- 0.2.4 Reddito pro-capite dei comuni rispetto alla media comunitaria (EU15) 2006

■ 1. IL CONTESTO REGIONALE

1.1 Accessibilità dell'area Padana

- 1.1.1 Accessibilità della popolazione residente al 2008 – tempo 30'
- 1.1.2 Stranieri accessibili per 1000 residenti accessibili al 2008 – tempo 30'
- 1.1.3 Variazioni percentuali di accessibilità 2001-2008 – tempo 30'
- 1.1.4 Variazioni percentuali di accessibilità 1991-2001 – tempo 30'
- 1.1.5 Variazioni percentuali di accessibilità 1951-2001 – tempo 30'
- 1.1.6 Accessibilità addetti industria totale 2001 – tempo 30'
- 1.1.7 Accessibilità addetti industria agro-alimentare 2001 – tempo 30'
- 1.1.8 Accessibilità addetti settori high-tech 2001 – tempo 30'
- 1.1.9 Accessibilità addetti settori high-education 2001 – tempo 30'
- 1.1.10 Accessibilità addetti settori knowledge-intensive services 2001 – tempo 30'
- 1.1.11 Accessibilità addetti terziario totale 2001 – tempo 30'
- 1.1.12 Accessibilità all'offerta di servizi equivalenti - tempo 30'
- 1.1.13 Accessibilità all'offerta di servizi sanitari, istruzione, culturali e finanziari – tempo 30'
- 1.1.14 Accessibilità agli agriturismi al 2007 – tempo 30'
- 1.1.15 Accessibilità ai mercati del contadino, vendita diretta in azienda al 2009 – tempo 30'
- 1.1.16 Accessibilità ai parchi nazionali e regionali al 2009 – tempo 30'
- 1.1.17 Accessibilità alle fonti energetiche rinnovabili di interesse locale al 2009 – tempo 30'
- 1.1.18 KW accessibili per 100.000 residenti accessibili al 2009 – tempo 30'
- 1.1.19 Offerta di caselli autostradali in relazione alla domanda locale

1.2. Paesaggi sociali delle città

- 1.2.1 La città di Parma
- 1.2.2 La città di Reggio Emilia
- 1.2.3 La città di Modena
- 1.2.4 La città di Cremona
- 1.2.5 La città di Mantova
- 1.2.6 La città di Verona
- 1.2.7 La città di La Spezia
- 1.2.8 La città di Trento
- 1.2.9 La città di Bolzano

1.3. I Sistemi Locali del Lavoro

- 1.3.1 Confronto Sistemi Locali del Lavoro 1981 - 1991
- 1.3.2 Confronto Sistemi Locali del Lavoro 1991 - 2001
- 1.3.3 Il settore agroalimentare
- 1.3.4 I settori high-tech
- 1.3.5 I settori high-education
- 1.3.6 I servizi knowledge-intensive

1.4. Il sistema metropolitano

- 1.4.1 Le dinamiche demografiche 1980-2008 del sistema metropolitano
- 1.4.2 Benchmark delle dinamiche demografiche

■ 2. LA STRUTTURA SOCIOECONOMICA

2.1 Indicatori demografici

- 2.1.1 Densità della popolazione residente al 2009
- 2.1.2 Variazione della popolazione residente 2001-2009 – n. residenti
- 2.1.3 Variazione della popolazione residente 2001-2009 – n. residenti per ettaro
- 2.1.4 Percentuale popolazione straniera su totale residenti al 2009
- 2.1.5 Variazioni stranieri residenti (valori assoluti) tra il 2001 e il 2009
- 2.1.6 Bambini stranieri di 0-5 anni sul totale bambini 0-5 anni al 2009
- 2.1.7 Bambini stranieri di 6-13 anni sul totale bambini 6-13 anni al 2009
- 2.1.8 Anziani di 65 anni e oltre su popolazione residente al 2009
- 2.1.9 Anziani di 75 anni e oltre su popolazione residente al 2009
- 2.1.10 Criticità della popolazione residente (bambini stranieri, anziani e stranieri) al 2009

2.2. Mixità sociale e funzionale

- 2.2.1 Mixità sociale – popolazione di 65 anni e oltre per 100 residenti al 2009
- 2.2.2 Mixità sociale – popolazione di 65 anni e oltre per 100 residenti al 2001
- 2.2.3 Mixità sociale – popolazione di 75 anni e oltre per 100 residenti al 2009
- 2.2.4 Mixità sociale – popolazione di 75 anni e oltre per 100 residenti al 2001
- 2.2.5 Mixità sociale – popolazione di 0-14 anni per 100 residenti al 2009
- 2.2.6 Mixità sociale – popolazione di 0-14 anni per 100 residenti al 2001
- 2.2.7 Mixità sociale – popolazione di 0-5 anni per 100 residenti al 2009
- 2.2.8 Mixità sociale – popolazione di 6-10 anni per 100 residenti al 2009
- 2.2.9 Mixità sociale – popolazione di 11-13 anni per 100 residenti al 2009
- 2.2.10 Mixità sociale – popolazione di 14-18 anni per 100 residenti al 2009
- 2.2.11 Mixità sociale – stranieri per 100 residenti al 2009
- 2.2.12 Mixità sociale – stranieri per 100 residenti al 2001
- 2.2.13 Mixità sociale – famiglie di un componente per 100 residenti al 2001
- 2.2.14 Mixità sociale – diplomati e laureati per 100 residenti al 2001
- 2.2.15 Mixità funzionale – potenziale demografico (residenti) al 2009
- 2.2.16 Mixità funzionale – potenziale demografico (residenti) al 2001
- 2.2.17 Mixità funzionale – potenziale produttivo (addetti alle unità locali) al 2001
- 2.2.18 Mixità funzionale – addetti per 100 residenti al 2001

2.3 Densità insediativa

- 2.3.1 Indice volumetrico
- 2.3.2 Intensità d'uso del suolo (mq. /mq.)
- 2.3.3 Intensità d'uso del suolo (ab. /ha.)
- 2.3.4 Rappresentazioni 3D
- 2.3.5 Densità insediativa puntuale nello spazio costruito (metodo Kernel Density Estimation)

2.4 Aziende agricole al 2009

- 2.4.1 Aziende agricole per classe di ampiezza
- 2.4.2 Aziende con allevamenti bovini per classe di ampiezza dell'allevamento
- 2.4.3 Aziende con allevamenti suini per classe di ampiezza dell'allevamento
- 2.4.4 Organizzazione economica dello spazio rurale

2.5 Previsioni demografiche

- 2.5.1 Piramidi della popolazione residente al 2020

■ 3. ACCESSIBILITA' E MOBILITA'

3.1 Accessibilità alla città

- 3.1.1 Accessibilità popolazione residente con modalità ciclabile 2009 - 30'
- 3.1.2 Accessibilità popolazione residente con modalità TPL 2009 - 30'
- 3.1.3 Tempi di accessibilità a 100.000 abitanti con modalità ciclabile 2009
- 3.1.4 Tempi di accessibilità a 60.000 abitanti con modalità ciclabile 2009
- 3.1.5 Tempi di accessibilità a 100.000 abitanti con modalità TPL 2009
- 3.1.6 Tempi di accessibilità al centro storico (p.za Garibaldi) con modalità TPL 2009
- 3.1.7 Tempi di accessibilità alla stazione ferroviaria con modalità TPL 2009
- 3.1.8 Tempi di accessibilità all'aeroporto con modalità TPL 2009
- 3.1.9 Tempi di accessibilità al campus universitario con modalità TPL 2009

- 3.1.10 La città “senza auto”
- 3.1.11 Accessibilità popolazione residente con modalità automobilistica 2009 - 30'
- 3.1.12 Accessibilità popolazione residente con modalità automobilistica 2009 - 20'
- 3.1.13 Tempi di accessibilità a 100.000 abitanti con modalità automobilistica 2009
- 3.1.14 Accessibilità popolazione residente con modalità ciclabile rete di progetto 2020 – 30'
- 3.1.15 Accessibilità popolazione residente con modalità TPL rete di progetto 2020 - 30'
- 3.1.16 La città “senza auto” al 2020

3.2. Il sistema della mobilità

- 3.2.1 Spostamenti pendolari ISTAT 2001 con mezzi pubblici, privati e non motorizzati
- 3.2.2 Spostamenti pendolari ISTAT 2001 con mezzi pubblici
- 3.2.3 Spostamenti pendolari ISTAT 2001 con mezzi non motorizzati
- 3.2.4 Mobilità degli studenti delle scuole elementari. Bilancio tra originati e attratti
- 3.2.5 Mobilità degli studenti delle scuole elementari. Linee di desiderio
- 3.2.6 Mobilità degli studenti delle scuole medie inferiori. Bilancio tra originati e attratti
- 3.2.7 Mobilità degli studenti delle scuole medie inferiori. Linee di desiderio
- 3.2.8 Mobilità degli studenti delle scuole medie superiori. Bilancio tra originati e attratti
- 3.2.9 Mobilità degli studenti delle scuole medie superiori. Linee di desiderio
- 3.2.10 Flussi di traffico nell'ora di punta del mattino tra le 7,30 e le 8,30 (Scenario 2008)
- 3.2.11 Congestione della circolazione veicolare nell'ora di punta del mattino tra le 7,30 e le 8,30 (Scenario 2008)
- 3.2.12 Inquinamento atmosferico prodotto dal traffico veicolare nell'ora di punta del mattino tra le 7,30 e le 8,30 (Scenario 2008)
- 3.2.13 Inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare – fasce di esposizione acustica superiore a 60 dB(A)
- 3.2.14 14 Incrementi della domanda di mobilità veicolare a seguito dell'attuazione delle previsioni insediative del P.O.C.
- 3.2.15 Flussi di traffico nell'ora di punta del mattino tra le 7,30 e le 8,30 (Scenario con l'attuazione delle previsioni insediative del P.O.C. a offerta invariata)
- 3.2.16 Congestione della circolazione veicolare nell'ora di punta del mattino tra le 7,30 e le 8,30 (Scenario con l'attuazione delle previsioni insediative del P.O.C. a offerta invariata)
- 3.2.17 Inquinamento atmosferico prodotto dal traffico veicolare a completa attuazione degli interventi previsti dal P.O.C. vigente e sistema di offerta attuale
- 3.2.18 Differenze dei flussi veicolari nell'ora di punta del mattino tra le 7,30 e le 8,30 con l'attuazione delle previsioni insediative del P.O.C. a offerta invariata
- 3.2.19 Variazioni nella congestione della circolazione veicolare nell'ora di punta del mattino tra le 7,30 e le 8,30 con l'attuazione delle previsioni insediative del P.O.C. a offerta invariata
- 3.2.20 Carta dei conflitti tra ricettori sensibili e inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare
- 3.2.21 Criticità di potenziale superamento dei massimi livelli acustici di immissione a causa della presenza del traffico veicolare
- 3.2.22 Politiche a favore della mobilità ciclopedonale – messa in sicurezza dei tracciati
- 3.2.23 Politiche a favore del TPL – riorganizzazione del servizio
- 3.2.24 Politiche di regolamentazione del traffico veicolare privato
- 3.2.25 Potenziale incremento del numero di spostamenti pendolari non motorizzati

■ 4. LA DOTAZIONE DI SERVIZI

4.1. Accessibilità ai servizi di vicinato

- 4.1.1 Localizzazione degli asili nido e accessibilità pedonale
- 4.1.2 Accessibilità pedonale e ciclabile degli asili nido
- 4.1.3 Localizzazione delle scuole materne e accessibilità pedonale
- 4.1.4 Accessibilità pedonale e ciclabile delle scuole materne
- 4.1.5 Localizzazione delle scuole elementari e accessibilità pedonale
- 4.1.6 Accessibilità pedonale e ciclabile delle scuole elementari
- 4.1.7 Localizzazione delle scuole medie inferiori e accessibilità pedonale
- 4.1.8 Accessibilità pedonale e ciclabile delle scuole medie inferiori
- 4.1.9 Localizzazione dei centri socio-sanitari e accessibilità pedonale
- 4.1.10 Accessibilità pedonale e ciclabile dei centri socio-sanitari
- 4.1.11 Localizzazione dei poliambulatori e accessibilità pedonale
- 4.1.12 Accessibilità pedonale e ciclabile dei poliambulatori

- 4.1.13 Localizzazione dei centri di aggregazione e accessibilità pedonale
- 4.1.14 Accessibilità pedonale e ciclabile dei centri di aggregazione
- 4.1.15 Localizzazione dei centri culturali e accessibilità pedonale
- 4.1.16 Accessibilità pedonale e ciclabile dei centri culturali
- 4.1.17 Localizzazione delle aree verdi attrezzate e accessibilità pedonale
- 4.1.18 Accessibilità pedonale e ciclabile delle aree verdi attrezzate
- 4.1.19 Localizzazione degli impianti sportivi attrezzate e accessibilità pedonale
- 4.1.20 Accessibilità pedonale e ciclabile degli impianti sportivi
- 4.1.21 Valutazione qualitativa dell'accessibilità ciclabile e pedonale ai servizi - situazione attuale e miglioramenti nel breve periodo
- 4.1.22 Valutazione qualitativa dell'accessibilità ciclabile e pedonale ai servizi - situazione di breve periodo e miglioramenti nel medio periodo

4.2. Potenziale di comunità

- 4.2.1 Le barriere fisiche alla mobilità pedonale
- 4.2.2 Sintesi del potenziale di comunità
- 4.2.3 Confronto potenziale di comunità tra le città di Parma, Bologna e Verona

4.3. Commercio di vicinato

- 4.3.1 Localizzazione degli esercizi commerciali
- 4.3.2 Densità della rete dei servizi commerciali
- 4.3.3 Valore commerciale dello spazio pubblico

4.4. PIL dei servizi

- 4.4.1 Valore intrinseco dei servizi (tipologia d'uso)
- 4.4.2 Valore posizionale (catastale)
- 4.4.3 Correttivi: flessibilità/multifunzionalità
- 4.4.4 Correttivi: valore ambientale
- 4.4.5 Correttivi: valore culturale
- 4.4.6 Correttivi: intensità d'uso giornaliero
- 4.4.7 Correttivi: manutenibilità
- 4.4.8 PIL dei servizi edificati
- 4.4.9 PIL delle aree verdi
- 4.4.10 PIL delle aree pedonali
- 4.4.11 PIL dei parcheggi
- 4.4.12 PIL dei servizi – sintesi
- 4.4.13 PIL dei servizi dopo le azioni di riqualificazione, rigenerazione e densificazione delle aree individuate nel Masterplan dei Quartieri di Parma II

5. CARATTERI AMBIENTALI

5.1. Criticità ambientali

- 5.1.1 Fattori di pressione sul sistema ambientale
- 5.1.2 Fattori di pressione sul sistema antropico

5.2. Fabbisogno energetico degli edifici

- 5.2.1 Stima del fabbisogno energetico degli edifici per sezione di censimento – scenario attuale
- 5.2.2 Stima del fabbisogno energetico degli edifici per sezione di censimento – scenario 2020 dopo riqualificazione del 70% degli edifici costruiti nel periodo 1946-1991
- 5.2.3 Stima della riduzione delle emissioni di CO2 al 2020

5.3. Elementi della rete ecologica urbana

- 5.3.1 Analisi ecologica delle aree verdi urbane
- 5.3.2 Potenziale ecologico

5.4. Elementi di approfondimento del Quadro Conoscitivo ambientale

- 5.4.1 Zonizzazione acustica
- 5.4.2 Rischio idraulico
- 5.4.3 Sistema acquedottistico
- 5.4.4 Rete fognaria urbana
- 5.4.5 Copertura depuratori
- 5.4.6 Basse frequenze
- 5.4.7 Teleriscaldamento

■ 6. DISCIPLINA URBANISTICA

6.1. Pianificazione comunale

- 6.1.1. Carta "zero"
- 6.1.2. Criticità normative
- 6.1.3. Manovra perequativa prevista dalla strumentazione urbanistica vigente
- 6.1.4. Aree di trasformazione inserite nel POC: funzioni previste e carichi insediativi
- 6.1.5. Aree di trasformazione inserite nel POC: potenzialità commerciali
- 6.1.6. Piani urbanistici attuativi ante 1976
- 6.1.7. Piani urbanistici attuativi 1981 - 2010
- 6.1.8. Proprietà pubbliche
- 6.1.9. Percorsi ciclabili e reti ecologiche
- 6.1.10. Aree di trasformazione inserite nel Programma "Parma Social House"
- 6.1.11. Sistema di assetto delle frazioni e accessibilità su rete ciclabile
- 6.1.12. Sistema di assetto delle frazioni e accessibilità su rete TPL
- 6.1.13. Progettualità in attuazione
- 6.1.14. Stato di attuazione delle previsioni residenziali disciplinate dal RUE

6.2. Pianificazione territoriale - PTCP

- 6.2.1. Sistema ambientale
- 6.2.2. Sistema insediativo
- 6.2.3. Sistema infrastrutturale

6.3. Pianificazione dei comuni contermini – osservatorio urbanistico

- 6.3.1. Mosaico degli strumenti urbanistici

6.4. Sistemi Locali dei centri frazionali

- 6.4.1. Sistema locale del centro frazionale di San Pancrazio
- 6.4.2. Sistema locale del centro frazionale di Vicofertile
- 6.4.3. Sistema locale del centro frazionale di Alberi di Vigatto
- 6.4.4. Sistema locale del centro frazionale di Corcagnano
- 6.4.5. Sistema locale del centro frazionale di Porporano
- 6.4.6. Sistema locale del centro frazionale di San Prospero
- 6.4.7. Sistema locale del centro frazionale di Baganzola
- 6.4.8. Sistema locale destrutturato del Quartiere San Lazzaro
- 6.4.9. Sistema locale destrutturato del Quartiere Cortile San Martino
- 6.4.10. Centri frazionali con gravitazioni esterne
- 6.4.11. Centri frazionali connessi ai centri urbani – Valera e Vigheffio
- 6.4.12. Centri frazionali connessi ai centri urbani – Marore e Mariano
- 6.4.13. Centri frazionali connessi ai centri urbani – Moletolo e Ugozzolo

■ 7. LE ARCHITETTURE CONTEMPORANEE

7.1. Progetti urbani

- 7.1.1. Nuova stazione ferroviaria intermodale
- 7.1.2. Casa della cultura ex CSCA
- 7.1.3. Cantieri Ricreativi Ex Scalo Merci Viale Fratti
- 7.1.4. Fiere di Parma
- 7.1.5. Direzionale uffici comunali e Direzionale uffici sanità
- 7.1.6. Sistemazione area ex Macello con centro polivalente - Teatro dei dialetti
- 7.1.7. Intervento di riqualificazione di Piazza Ghiaia
- 7.1.8. Nuova sede operativa EFSA
- 7.1.9. Nuova Questura di Parma
- 7.1.10. Auditorium Paganini Centro Congressi - Nuovo centro congressi
- 7.1.11. Nuova Scuola Europea
- 7.1.12. Palaeventi
- 7.1.13. Cittadella del Cibo
- 7.1.14. Cinecampus - Piano urbanistico attuativo di iniziativa privata
- 7.1.15. Ikea - Scheda Norma D11
- 7.1.16. Ospedale Vecchio - Cittadella della Carta e del Cinema
- 7.1.17. Piano Ambientale Integrato

UNA GREEN CITY EQUILIBRATA E COMPATTA

