



Comune di Carpi

PIANO PARTICOLAREGGIATO DI INIZIATIVA PUBBLICA



In attuazione del
Programma di Riqualficazione Urbana
"**Area ferroviaria**"
L.R. n.19 del 03/07/1998

DATA : 15 marzo 2004	ELABORATO : RELAZIONE ILLUSTRATIVA DI PROGETTO	Tavola P.P.
Aggiornamento :		0 0 0 0 0 2



Studio di
Architettura

TIZIANO LUGLI

Via Comunale per Cognento,72 - 41100 MODENA - Tel. 059 354119 - Fax 059 342427
<http://www.tizianolugli.it> E-mail : tizianolugli@tizianolugli.it

Responsabile di progetto
Arch. Tiziano Lugli
Coordinamento di progetto
Arch.Simone Testi
Prof.Giorgio Ascari

Collaboratori
Piergiorgio Benatti
Alessia Della Casa
Annalisa Gibertoni
Dott.Marco Lugli



**Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica
"Area Ferroviaria "**

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DI PROGETTO

Modena, 15 marzo 2004



1. IL LUOGO DELLA TRASFORMAZIONE

1.1 Il territorio, la città, la ferrovia

Allorché l'espansione della città ha "consumato" i suoli più facilmente disponibili e dotati della migliore qualità abitativa, le scelte insediative devono coinvolgere le aree a contatto con le stazioni ferroviarie, che la nuova organizzazione urbana del trasporto espelle o rifunzionalizza.

La costruzione delle ferrovie e la collocazione delle stazioni ha origini storiche e dettate da motivazioni legate alla prevalenza, sino a pochi decenni fa, del "trasporto" ferroviario su quello automobilistico.

Ora l'opportunità di riqualificare tali aree permette di ripensare e rivitalizzare anche il trasporto pubblico su ferro, strategicamente in alternativa all'automobile privata, dopo decenni di valutazione subalterna anche da parte delle progettazioni urbane più avanzate culturalmente.

Le aree ed i manufatti adiacenti alla Stazione Ferroviaria di Carpi, che sono ora coinvolte dalla proposta di trasformazione, si collocano a cerniera di un sistema che trova, da un lato, la città costruita (quella storica e quella della prima espansione post-bellica), dall'altro il territorio "coltivato", storicamente produttivo, non ancora coinvolto dall'avanzare della città.

Di questo territorio esterno sono ancora ben presenti ed attive le opere di struttura dell'organizzazione culturale, di regimazione delle acque, di drenaggio ed irrigazione, di infrastrutturazione podereale ed interpodereale e d'insediamento umano, insieme alle tracce della nuova tecnologia che viaggia in rete, o via etere.



Della città sono evidenti le occasionalità di organizzazione e di contatto degli isolati urbani con la Ferrovia. Soluzioni mai veramente programmate, se non nella ricerca di un percorso prospettico di collegamento e riconoscimento del manufatto della Stazione; edificio mai assurto, però, a riferimento simbolico di un nuovo contesto urbano significativo.

E' persa, proprio quella del P.R.U., schema del Piano Particolareggiato ora presentato, l'occasione per rilanciare l'attenzione sul "cannocchiale " che fisicamente e prospetticamente lega la Stazione Ferroviaria con la città esistente fino a coinvolgere nella riqualificazione dell'intera zona Piazza Dante, spazio "verde " che ora costituisce lo spartitraffico tra i due viali di circonvallazione est e che occupa l'area che un tempo era sedime delle mura di cinta urbane.

1.2 Gli ambiti della trasformazione

Nel cuore del sito che si presenta come un'area dalla geometria articolata, giacciono alcuni edifici che rappresentano il sedimento e la testimonianza di un passato produttivo ora concluso. Questi manufatti possono essere riscattati, proiettandone l'utilizzo verso nuovi bisogni e valori.

Il più rilevante é l'organismo del Consorzio Agrario. Esso é chiamato a dialogare direttamente e funzionalmente con la Stazione. Presenta caratteri architettonici edilizi di un organismo tipico dei manufatti di servizio alle attività agricole. La morfologia e l'architettura dichiarano una potenziale polifunzionalità, mentre la sua collocazione strategica ne fa un riferimento indiscusso di una nuova organizzazione d'uso dell'area.

Lo stesso giudizio può essere espresso per il lungo edificio che giace sul bordo Nord del sub-comparto C, individuato dal P.P., e per l'antico caseificio, collocato all'estremità Sud dello stesso comparto.

Inoltre la disponibilità delle Ferrovie di Stato a partecipare al progetto di trasformazione, offrendo il manufatto del vecchio deposito merci e le aree ad Est del quarto binario, costituenti l'ex scalo, ora dismesso, invita ad accentuare un carattere dell'area, quale "cerniera " di raccordo e di riconciliazione tra la città ed il territorio, dove la Ferrovia non costituisca più fonte di degrado e barriera ostile a nuove funzioni positive ed integrate.

Insieme alle testimonianze architettoniche il luogo è caratterizzato dalle tracce vitali di un'antica (ed attuale) organizzazione della società agricola.



La traccia più rilevante é costituita dal canale della Bonifica Parmigiana Moglia, risorsa primaria non solo irrigua e di drenaggio delle acque bianche, ma anche, soprattutto in passato, risorsa per le attività dislocate lungo il suo corso ed ancora rilevabili nei manufatti da salvaguardare, entro e fuori l'area di progetto.

Le alberature adulte, che incorniciano e segnalano bordi, confini, percorsi (oggi, in alcuni contesti, apparentemente senza giustificazioni), determinano un segnale che si proietta a volte nel più ampio intorno agricolo, e sono componenti di un paesaggio delicato e prezioso per la memoria del passato e, al contempo, uno stimolo al progetto futuro.

2. LE PREVISIONI DEL P.R.G.

La lettura della proposta di pianificazione urbana per l'ambito di P.P. "Area ferroviaria " discende direttamente dalle proposte contenute nel P.R.G. ed esprime una chiara volontà di salvaguardare e valorizzare i caratteri storico-ambientali del territorio agricolo, pur prevedendone la riutilizzazione e la riconversione urbana.

Il P.R.G. individua un grande parco cittadino, delimita le aree di tutela dei complessi edificati, colonici e non, storicamente insediati, e localizza i potenziali nuovi insediamenti derivanti da un processo di accorpamento delle potenzialità edificatorie, accostando le aree per le nuove costruzioni all'edificato esistente e all'ambito di P.P..

Il P.R.G., in sintesi, disegna un'immagine di territorio "periferico " conclusivo, non più ampliabile nella direttrice orientale, caratterizzato da nuova edificazione di esigua altezza (ponendo quale limite massimo tre piani fuori terra, consoni alla tradizionale tipologia degli edifici rurali), rivalutando la campagna produttiva quale presenza paesistico-ambientale, connaturata con la città, integrata ed inalienabile, non più modificabile in futuro da "spontanee " o programmate conquiste di suolo urbanizzabile.

La periferia è in tal modo negata come condizione, poiché qui non si forma un contesto edificato indifferente, ma un luogo articolato ed integrato, ricco dei valori che altrove negano un rapporto con i contorni della città.

E' pur vero che la Ferrovia ha determinato una "separazione " fisica, confinando le funzioni cittadine, ma la continuazione verso est del sottopasso ferroviario pedonale e la passerella ciclo-pedonale, prevista a scavalco dei binari presso la stazione, così come



l'ipotesi del sottopasso carrabile all'estremità sud, lungo la via Due Ponti, presuppongono la volontà di instaurare un legame fisico tra le due parti.

E' tutt'ora incerto il programma di utilizzazione ed il ruolo della Ferrovia nell'ambito del trasporto metropolitano Passeggeri (da e verso Modena) e Merci (da e verso Verona); ciò anche in relazione alle problematiche insediative (impatti acustico-ambientali) derivanti da scelte ancora non controllabili.

Indubbio resta il ruolo di raccordo metropolitano tra Carpi ed il Capoluogo che va rafforzato, evitando errori che nel passato hanno privato il territorio delle nostre province di importanti tracciati da destinare al trasporto pubblico.

3. INDIRIZZI PROGETTUALI

Acquisiti gli indirizzi di P.R.G. e le previsioni del P.R.U., il progetto di P.P. ne ha voluto sviluppare i contenuti, coinvolgendo nell'analisi e nella proposta di organizzazione, il vasto territorio ad est della Ferrovia, nel quale l'ambito, a ridosso della Stazione, costituisce l'appoggio ed il filtro polifunzionale. Tale proposta collaterale rappresenterà una serie di linee guida per la futura espansione, che non vincoleranno comunque, se non come suggerimento progettuale di "coerenza ", l'organizzazione effettiva delle aree, appartenenti alla zona di trasformazione adiacente.

La scelta delle funzioni da insediare, delineata dal P.R.U., è stata considerata opportuna e quindi confermata nel P.P..

Essa propone un mix funzionale di residenza pubblica e privata e di funzioni produttive, terziarie, commerciali e di ricreazione e svago (anche a supporto del futuro parco urbano), determinando e sollecitando, quindi, una potenziale osmosi con la città insediata e offrendo altresì nuovi servizi urbani.

Il mix funzionale proposto permetterà quella flessibilità attuativa che si rivela sempre necessaria alle pianificazioni urbane di lunga durata.

L'elemento centrale del progetto è costituito dal prolungamento del sottopasso pedonale esistente in corrispondenza della stazione ferroviaria.

Esso si dovrà raccordare con il piano campagna tramite una piazza verde, inclinata e gradinata, attrezzata e scoperta. La configurazione di quest'ultima è tale da contenere lo sviluppo del tratto in tunnel sotterraneo, spesso causa di paure ed insicurezza.

Tale piazza verde prevede rampe e percorsi ciclo-pedonali che la collegano ai parcheggi, posti a nord ed ad est, ed ai percorsi verdi che costeggiano il canale.



Il progetto prevede anche un percorso di risalita posto all'interno del magazzino monopiano del Consorzio Agrario, predestinando questo spazio ad usi commerciali che in tal modo potranno gestire l'eventuale ascensore di raccordo, necessario a facilitare l'accesso al sottopasso.

E' fondamentale ai fini di una buona riuscita di questa nuova parte di città la realizzazione della prevista passerella ciclo-pedonale, quale elemento di connessione, posto a scavalco dell'area ferroviaria tra la città consolidata e la sua espansione.

Le discese della passerella sono previste negli spazi pubblici e ad uso pubblico, ricavati ad ovest (nella città esistente) nella rinnovata Piazza della Stazione e ad est in corrispondenza del nucleo polifunzionale del nuovo insediamento.

E' stata inoltre valutata positivamente l'ipotesi della realizzazione di un sottopasso carrabile, a sagoma ridotta, lungo Via Due Ponti, per il quale l'Amministrazione Comunale ha già previsto l'inserimento nel proprio bilancio.

Per quanto concerne la fattibilità tecnica di questo manufatto, la presenza del canale di bonifica, "intubato" al di sotto dell'attuale strada, e l'esigenza di garantire l'accessibilità ai passi carrai esistenti, dovranno indurre a rivedere la previsione progettuale già sviluppata dall'Amministrazione Comunale, sia per la lunghezza della rampa di raccordo, sia per il forte abbassamento della quota di sottopasso.

L'ipotesi alternativa delineata dal Piano Particolareggiato riduce la sagoma limite del sottopasso, selezionando il futuro transito, consentito al solo traffico leggero e ciclo-pedonale. In tal modo la lunghezza delle rampe sarà compatibile con i passi carrai presenti e con l'altezza del canale intubato.

Sarà da studiare con attenzione la realizzazione di una possibile pista ciclo-pedonale da affiancare alle rampe carrabili. Lo spazio disponibile è particolarmente esiguo e deve conciliarsi con il muro di cinta dell'ex cantina "Pioppa" vincolato dalla Soprintendenza. Per tale ragione si potrebbe proseguire il tunnel del percorso ciclo-pedonale in modo da sottopassare tale muro di cinta e collegarsi alla pista ciclo-pedonale pubblica realizzata all'interno dell'ex cantina.

L'obiettivo del progetto è quello di creare ad una continuità di percorsi tra il cuore della città storica (Piazza Martiri) e le nuove aree d'espansione, filtrate dalla Stazione, luogo degli interscambi "metropolitani" del trasporto pubblico e privato.



La sede di Via Dante dovrà essere ristrutturata, riducendo la carreggiata carrabile, individuando due corsie separate in accesso ed in uscita dalla Stazione verso i viali urbani; ne viene potenziato il carattere di percorso pedonale e ciclabile, destinando due ampi spazi ai percorsi che si distaccano dalla Piazza della Stazione, che raccoglie gli arrivi dal sottopasso e dalla passerella e li proietta verso la città.

La Stazione dei Bus extraurbani diverrà pertanto un terminal, mentre il bus Pollicino potrà utilizzare il senso unico ed una viabilità finalizzata.

3.1 La capacità edificatoria

La densità viene ipotizzata in modo differenziato per ogni sub-comparto in relazione ad un progetto che garantisca una qualità insediativa e risponda comunque alle esigenze dei singoli proprietari e futuri attuatori del programma.

Si ipotizza una concentrazione edificatoria nel sub-comparto B in prossimità della piazza sopraelevata di uso pubblico, fulcro vitale dell'espansione.

Si tenta di stimolare un effetto urbano denso ed attivo, pur mantenendo una struttura ad isolato aperto, che meglio si concilia con i lunghi orizzonti e la campagna intorno.

Si lascia invece più respiro, prevedendo edifici con altezze minori, nelle aree a destinazione prevalentemente residenziale.

La presenza di penetrazioni e prospettive, realizzate con percorsi pubblici all'interno delle aree edificate, aiuterà a disegnare una città di nuova espansione ricca di segni, orientamenti e possibili identità in modo da conferirle un tono urbano, a patto che anche l'architettura degli edifici realizzati rispetti e magari sottolinei tale tono.

3.2 Lo schema direttore dell'area di riqualificazione

Il progetto del sistema urbano può così riassumersi:

a) *Ambiti direttamente interessati dal Piano Particolareggiato*

Caratterizzazione delle aree del fronte est ferrovia e del sottopasso ciclo-pedonale, quale lungo filtro e zona d'interconnessione fisica tra la città insediata e l'espansione di nuovo impianto. Spazi ed aree da riconfigurare e riqualificare non solo come barriere di protezione acustica, ma anche come percorsi e luoghi pubblici qualificati.

Questo sistema allungato ed articolato di spazi attrezzati, che scorre parallelo alla ferrovia, da Via Due Ponti agli edifici del Consorzio Agrario e, quindi, al sottopasso ciclo-pedonale, costituisce un lato (quello occidentale), di un sistema di spazi-percorso disposti est-ovest (i più consistenti), e nord-sud, coerenti con l'orditura dei segni storici che tutt'ora scandiscono il territorio e ne mantengono la lettura dell'antica centuriazione. Tale sistema sfrutterà la presenza del canale,



rendendolo parte strutturante dell'intera fascia e del percorso ciclo-pedonale previsto a ridosso dell'argine.

Sarà realizzato un terrapieno che, costeggiando il confine della ferrovia, fungerà da barriera anti-rumore. Sarà coltivato a verde in modo da configurarsi quale filtro vitale e vivibile, di passaggio e di sosta, ad una quota di 4,50 mt sopra al piano di campagna, realizzando un camminamento ed un terrazzo verde. Il terrapieno sarà invece a 2,00 mt rispetto al piano di campagna in prossimità dell'edificio ferroviario ex-dogana, che il Piano Particolareggiato prevede di rifunzionalizzare. S'ipotizza che la prossimità dei binari a questo tratto del terrapieno permetta un'altezza minore, mantenendosi ugualmente efficace contro il rumore generato dal materiale rotabile all'altezza dei binari stessi. Questo terrapieno sarà quindi ad una quota compatibile con il magazzino rifunzionalizzato.

Il sottopasso pedonale e le aree connesse

Il punto d'approdo più importante del sistema e spazio pubblico d'eccellenza, è il luogo d'uscita del sottopasso ferroviario pedonale.

In questo spazio fanno da perno, da una parte il manufatto rilevante del Consorzio Agrario, chiamato a svolgere un ruolo urbano e ad offrire spazi commerciali e di servizio, svago e ricreazione, insieme a spazi produttivi terziari, (collocato proprio all'imbocco del nuovo sottopasso pedonale che collega la città storica), dall'altra il nucleo polifunzionale nel cuore della piazza, connesso alla città tramite il sovrappasso ciclo-pedonale.

La piazza verde prevista all'uscita del sottopasso ferroviario sarà posta a 3,30 mt al di sotto del piano campagna, in modo da essere raccordabile alla quota del sottopasso esistente mediante rampe adatte ai disabili. La discesa sul lato della stazione è garantita dall'ascensore esistente, mentre quella sul lato dell'ex Consorzio Agrario sarà sia garantita dalle rampe che da un ascensore previsto all'interno dell'ex Consorzio rifunzionalizzato.

Tale luogo è direttamente connesso tramite rampe, scale ed un piano lievemente inclinato all'altro spazio pubblico eccellente (la Piazza), dal quale spicca la passerella ciclo-pedonale.

La piazza

La "piazza", in dialogo morfologico con quella "storica", ospita le funzioni terziarie e quelle ricettivo-alberghiere, che costituiscono il cuore del nuovo insediamento.

E' una piastra ciclo-pedonale a 1,20 mt sopra al piano di campagna destinata ad ospitare nel sottosuolo (in seminterrato) i parcheggi pertinenziali.



Questo spazio, proiettato come elemento ordinatore sulle aree adiacenti, costituisce l'appoggio per gli edifici a tipologia in linea, collocati con un orientamento tale da conservare la permeabilità visiva verso il paesaggio agrario e verso il futuro Parco urbano, sia sulla direttrice nord-sud che su quella est-ovest, evitando la previsione di insediamenti con tipologia a corte, "interferenti" o "singolari" sul contesto.

La viabilità

Il sistema "orientato" degli spazi e dei percorsi è confermato dalla scelta della viabilità di servizio carrabile, che si appoggia alla principale strada che corre in direzione nord-sud, prevista in PRG a continuazione del tratto già esistente di via Canalvecchio. Ciò fino a coinvolgere le aree che si appoggiano a Via Due Ponti. In tal modo le aree del comparto di P.P. e quelle immediatamente adiacenti ad oriente, di futura attuazione, concludono l'organismo urbano che si appoggia ed utilizza appunto quella strada per l'accessibilità carrabile.

La zona del Consorzio Agrario e del centro ricettivo e terziario sarà collegata carrabilmente alla viabilità esistente, rifunzionalizzando l'attuale Via Corbolani, che passa tangente al piazzale del Consorzio, dove sarà realizzata una parte del parcheggio d'interscambio. La strada continuerà lungo il tratto est-ovest con un disegno tale da conservare l'attuale sedime della strada, quale pista ciclo-pedonale pavimentata in mac-adam, protetta e alberata.

Tale scelta progettuale permette di mantenere inalterata l'attuale morfologia stradale, assimilabile per tipologia ad una carrareccia di campagna, con una splendida prospettiva sulla città storica. Questa scelta è considerata essenziale per il rispetto dei rapporti prospettici tra la campagna e la città storica, rappresentando il principale asse visivo nei confronti della cupola del duomo.

La nuova via Corbolani permetterà inoltre l'accesso alla seconda parte del parcheggio d'interscambio, che, inclinandosi gradatamente, permetterà l'accesso ai parcheggi pertinenziali posti in seminterrato sotto la piazza privata ad uso pubblico.

L'edificato esistente

Nel sub-comparto A sarà ristrutturato l'edificio esistente dell'ex Consorzio Agrario, conservandolo con funzioni polifunzionali e solo nella parte nord, corrispondente agli alloggi esistenti, destinato alla residenza.

Nel sub-comparto C la proposta di conservazione dell'edificio polifunzionale a forte sviluppo lineare, sottolinea ulteriormente l'orientamento e i segni del territorio che il progetto valorizza, affiancando sul lato nord dell'edificio, una ampia fascia attrezzata di verde pubblico.



L'edificio verrà separato in tre tronchi, rispettandone la morfologia.

La parte centrale, corrispondente alla vecchia cantina, ospiterà, in gran parte, un servizio pubblico a carattere sociale, utile anche a rendere il lungo edificio permeabile, permettendone l'attraversamento. Tale passaggio conetterà l'intero quartiere, definendo punti di riferimento importanti.

La parte ad ovest ospiterà alloggi privati.

La parte ad est ospiterà gli alloggi di edilizia residenziale pubblica, destinati ad affitto a riscatto, già compreso nei programmi di "A.C.E.R. ", alleviando i proprietari dell'edificio dall'onere della ristrutturazione e, quindi, garantendo la qualità del riuso.

Nello stesso sub-comparto sarà mantenuto l'antico Caseificio, oggi già riutilizzato come spazio commerciale, una casa singola a due piani, da poco ristrutturata, e l'edificio dell'ex-Dogana.

Quest'ultimo sarà acquisito dall'Amministrazione Comunale, ipotizzandone il recupero con destinazione polifunzionale. In un primo tempo sarà disponibile per accogliere gli eventuali affittuari attualmente insediati all'interno del lungo edificio da recuperare e destinare agli alloggi d'edilizia residenziale pubblica. Tale operazione servirà a velocizzare la riqualificazione dell'area, favorendo altresì la ristrutturazione dell'edificio.

L'edificato

Nei sub-comparti A e B si concentrano le funzioni urbane e quelle legate al terziario ed ai servizi, costituendo anche il terminale della lunga piazza pedonale che scandisce l'insediamento.

Gli edifici, appoggiati sulla piastra che copre il parcheggio, hanno tipologia in linea, ma organizzati a valorizzare lo spazio così caratterizzato che sarà visibile dalla via Corbolani, dalla quale provengono i flussi automobilistici.

Gli edifici conterranno anche funzioni ricettive, connesse dalla passerella ciclo-pedonale alla città storica.

L'edificato esclusivamente in quest'area raggiungerà altezze significative. Si vuole in tal modo intensificare le attività in modo da costruire il centro principale dell'intervento.

Tali altezze permetteranno la visibilità di tale centro senza disturbare e deturpare l'orizzonte esistente, ma al contrario aiutando la leggibilità di questa nuova parte di città.

Una quota residenziale ERP sarà collocata negli edifici posti sul margine est, in adiacenza alla futura espansione residenziale.



La piazza a sud

L'organizzazione del sub-comparto C si incentrerà su uno spazio pubblico con caratteri simili alla piazza sovrastante, ma di dimensioni ridotte. Si colloca su tale piazza l'antico caseificio, che potrà mantenere l'attuale destinazione a spazio commerciale.

E' previsto un ampio spazio a parcheggio, adiacente al magazzino ferroviario. Tale parcheggio oltre a servire il sub-comparto, potrà essere utilizzato come ulteriore zona di sosta per chi utilizzerà la ferrovia in quanto, seppur lontano, sarà ben collegato alla stazione.

b) Coordinamento delle aree di perequazione, adiacenti all'ambito PRU

La complessità delle trasformazioni ipotizzata dal PRG, ha suggerito una ricerca più ampia ed approfondita nelle aree adiacenti all'intervento in occasione prima del P.R.U. e oggi del P.P. attuativo.

Tale studio vuole controllare che il disegno dell'organizzazione complessiva di questo territorio, che costituisce il nuovo limite urbano orientale di Carpi, contenga i valori proposti dalla pianificazione.

Ha il solo valore di stimolo per un coordinamento generale di tutte le aree che il P.R.G. destina all'edificazione in questa frangia di città con il desiderio evidente di immaginare uno schema unitario che mantenga una forza espressiva tale da delineare una città compiuta, funzionante e leggibile.

Si è detto come la fascia costituisca un filtro di spazi e di funzioni pubbliche che raccordano la nuova alla vecchia città, coinvolgendo la ferrovia come fattore di "positività" urbana.

L'organizzazione planivolumetrica è costituita da edifici in linea a basso profilo, al fine di una integrazione discreta nel delicato paesaggio e nello sky-line urbano, con un'altezza massima pari a tre piani fuori terra, imposta dallo stesso PRG adottato. Un'eccezione è costituita dagli organismi previsti nell'ambito del P.P., già descritti nei paragrafi precedenti. La maggiore elevazione è necessaria a renderne significativa e soprattutto riconoscibile la presenza, individuando il cuore del nuovo insediamento.

La disposizione degli edifici residenziali è prevalentemente orientata secondo l'asse eliometrico, privilegiando la direttrice di visuale nord-sud. Gli isolati sono scanditi con ampie fasce di spazi verdi, che rendono rilevante la fruizione del paesaggio proprio al limite tra la città e la campagna.

Gli stessi edifici sono disposti lasciando spazi a verde, variabili ed alternativamente destinati a giardini ed a parcheggi. Per migliorare ulteriormente l'orientamento e, quindi, il soleggiamento delle abitazioni, tutti gli edifici, nei quali



si prevedono i soggiorni sul lato ovest, vengono ruotati con inclinazione più vicina all'asse nord-sud, rispetto all'asse eliotermico.

La posizione della zona giorno è stata determinata dalla scelta di affacciare il soggiorno sui lati più vivaci durante la giornata.

E' prevista una cura particolare delle "teste " degli edifici in aggetto sulla piazza. Tale aggetto permette di ricavare spazi coperti (porticati) al di sotto degli edifici, caratterizzando la piazza pedonale e rendendo memorabile questa nuova parte di città con una moderna interpretazione dello spazio porticato.

L'impianto urbanistico ipotizzato permette di dare carattere ad assi e percorrenze anche minori, ma fondamentali per creare affezione e riconoscimento da parte di chi le vivrà, rendendo unica e peculiare una parte di città completamente nuova, ma non per questo priva di quella leggibilità che si ricerca.

Le destinazioni pubbliche, che integrano il sistema, costituiscono intenzioni qualificanti.

c) L'area ferroviaria

L'attuale configurazione dell'area ferroviaria sarà completamente rivista e rifunzionalizzata. L'inutilizzo del binario un tempo a servizio del Consorzio Agrario ha permesso la dismissione di una cospicua parte di area che servirà così a realizzare lo sbarco del sottopasso, già ampiamente descritto.

L'edificio dell'ex-Dogana, dichiarato dismissibile e convertibile a nuove funzioni, sarà acquisito dall'Amministrazione Comunale, insieme all'area adiacente, corrispondente al mappale catastale n.82, sulla quale realizzare il terrapieno di protezione acustica.

L'ampio parcheggio realizzato in quest'area garantirà l'accesso carrabile all'area ferroviaria, dove si trova l'officina per la manutenzione del materiale rotabile.

L'altro importante edificio ferroviario, attualmente dismesso, posto su via Aghisi, é l'ex magazzino postale. Esso sarà rifunzionalizzato, permettendone il cambio di destinazione d'uso a funzioni terziarie di integrazione alla residenza, con l'esclusione di medie strutture commerciali, che richiederebbero il reperimento di aree a parcheggio troppo ampie. Essendo ancora inserito all'interno dell'area ferroviaria senza partecipare direttamente al Piano Particolareggiato e non potendo ipotizzarne la funzione futura, la ristrutturazione dell'edificio sarà vincolata al reperimento degli standard urbanistici come definiti dalle Norme di Attuazione del presente Piano Particolareggiato.

d) Il comparto di raccordo con la città storica.



La riorganizzazione dei percorsi di interconnessione tra la città e le aree di Riqualificazione ad est, sollecitano una attenzione particolare all'area verde filtro, che ora costituisce uno spartitraffico non valorizzato al centro di strade urbane importanti e quindi non fruibile, può invece con una opportuna riorganizzazione dei flussi di traffico, essere coinvolta nella direttrice ciclopedonale che connette est-ovest e si proietta su Corso Cabassi e quindi su Piazza Martiri, e trasformarsi altresì in una "Piazza Verde" organizzata e fruibile anche per soste.

Il progetto infatti articola lo spazio in unità, individuando livelli e pavimentazioni diversificate e favorendo un uso urbano non indifferente.

4. REQUISITI PROGETTUALI E ARCHITETTONICI

I criteri progettuali che dovranno caratterizzare il risultato compositivo, si disvelano ed ottengono i loro effetti nel più vasto ambito delle scelte urbanistiche già effettuate e dove è già stata promossa la ricerca di qualità della organizzazione della nuova città.

Nel disegno dei Sub-Comparti, che investe il settore orientale della città, le problematiche riguardanti qualità urbana e ricerca formale hanno già ricevuto una loro risposta. Sono state scelte tipologie edilizie a sviluppo lineare, per definire allineamenti e sottolineare direttrici di sviluppo. Sono state individuate altezze e volumi più consistenti laddove si è voluto aumentare il "peso visuale" o sottolineare le funzioni. Si è sviluppata la ricerca del rapporto tra ambiente, paesaggio ed edificato, il disegno del reticolo stradale e dei percorsi ciclopedonali, ai quali far assumere ruoli di interconnessione e compiti urbani, riqualificando la scena urbana, con la capacità di porsi come nuovi segni ordinatori. Scelte tese ad ottenere una nuova definizione dei rapporti tra lo spazio e la funzione nei luoghi pubblici e privati, ricercando legami funzionali con la città storica, da un lato, e con lo spazio della campagna coltivata, dall'altro.

Si è proposto un uso architettonico-urbanistico del verde, a sottolineare anche allineamenti strutturanti, ricercando riferimenti e scambi tra l'interno e l'esterno dei nuclei edilizi.

Sono stati ricercati ruoli urbani e riprogettati i bordi al limite dell'edificazione.

Sono stati altresì salvaguardati i "canali delle visualizzazioni eccellenti del territorio", sulla spinta anche di motivazioni morfologiche rilevabili da una attenta lettura storico-evolutiva dell'insediamento.

Si sono volute insomma superare le condizioni di "periferia", proponendo di ricostruire, su basi accettabili, il rapporto tra città e fruitori, smarritosi da lungo tempo, causa il venir



meno di un'idea di città alternativa e complementare a quella storica, che si offra come questa, altrettanto valida.

A tale scopo e convinti che risultati positivi in linea con la progettazione urbanistica siano raggiungibili esclusivamente con una progettazione architettonica che ne rispetti gli intenti, si invita ad una scelta oculata dei linguaggi e delle composizioni degli edifici di nuova concezione.

La composizione architettonica può avvalersi di altri elementi attingibili da un linguaggio che comunque deve valorizzare e sottolineare la lettura volumetrica e la genuinità dei materiali, la ricchezza delle articolazioni e delle membrature, anche utilizzando episodi eccezionali, per volume e scelte di materiale, non indugiano in ricerche pseudo formali, attinte da concezioni storicistiche della disciplina.

Il progetto è il frutto "sensibile" di una cultura della trasformazione della realtà e pertanto questo indirizzo non va considerato dunque un "trattato", perchè non induce a specifiche soluzioni formali, se non quelle illustrate nel progetto urbanistico.

I materiali da adottarsi per la finitura delle superfici di tamponamento esterno dovranno essere coordinati tra loro nel rispetto di tutte le visuali e le prospettive che il progetto urbanistico individua.

I materiali delle superfici di sacrificio potranno integrarsi reciprocamente, in brillante equilibrio, assumendo ruoli propri nel definire la lettura dell'architettura dell'edificio.

L'introduzione di valori cromatici può diffondersi non solo per mettere in rilievo elementi architettonici o strutturali, ma anche per caratterizzare e sottolineare superfici di facciata, trattate con opportune verniciature o tinteggi.

L'apertura di varchi per finestre o per più ampi squarci di facciata, come porticati o loggiati, è da comporre con l'insieme, adottando scelte tipologiche appropriate, eleganti nella dimensione e nelle forme, ben apposte, risolvendo altresì l'eterno dilemma provocato dalla casualità richiesta dalla distribuzione interna dei vani dell'alloggio.

Gli spazi esterni, aggregati all'alloggio (giardini al piano terra e terrazze, logge e balconi ai piani superiori), devono essere risolti con tipologie che non ignorino l'esigenza della buona composizione dei fronti, conciliandosi con il ruolo di questi spazi, utili solo se protetti e delimitati, evitando comunque interferenze stilistiche incongrue.



I coronamenti degli edifici costituiscono le aree di confine e di distacco tra l'architettura ed il cielo. La loro morfologia va rapportata al linguaggio scelto, dovendo comunque richiamare prototipi a profilo semplice e rigoroso.

La loro sporgenza dal fronte, è definita non solo dalle esigenze funzionali (protezione), ed organizzative del contenimento del tetto, ma dai ragionamenti compositivi che definiscono il carattere dell'architettura dell'intero edificio.

Le caratteristiche geometriche dei "piani" di copertura devono essere tali da non esaltare la configurazione delle eventuali incrinature delle falde, che dovranno avere una pendenza massima del 30%.. E' prediletta una bassa pendenza in modo da non rendere le falde protagoniste dell'architettura dei volumi.

Pure la collocazione dei pluviali esposti sui fronti, interferisce spesso con altri elementi della composizione, pertanto è raccomandabile una loro collocazione interna alle murature.

Là dove ciò sia impedito da problemi tecnologici, la collocazione dei pluviali deve apparire "pensata" e non casuale e disordinata.

Una pessima consuetudine che ha dato origine ad un forte contenzioso è quella dell'installazione dei tubi di adduzione del gas, che alimentano le caldaie (ora collocate quando è possibile nelle logge).

Va rifiutata la collocazione di tubi ascendenti ed orizzontali sui fronti.

Le ultime normative che collocano i contatori in appositi vani a terra, consente la riappropriazione di soluzioni compatibili con le esigenze architettoniche dei manufatti.

Una particolare attenzione va poi data agli elementi tecnologici funzionali, sporgenti dal tetto (esalatori, comignoli), che non dovendo essere protagonisti del disegno architettonico, vanno risolti utilizzando le linee della più pura e genuina espressione tecnologica e funzionale, evitando richiami stilistici vernacolari.