

# PIANO URBANISTICO ATTUATIVO

(artt. 31 e 35, L.R. n. 20/2000 – art. 23 NTO POC)



**Ambito ANIR02**

**Comparto 2.1**

**Primo Stralcio attuativo**

## **Relazione interpretativa dei concetti regolativi per la qualità urbana**

					<i>La Quercia</i>				
Ambito per Nuovi Insediamenti residenziali				ANIR 02	Comparto	2.1	Stralcio	1°	
<b>RELAZIONE INTERPRETATIVA DEI CONCETTI REGOLATIVI PER LA QUALITA' URBANA</b>									
<b>Soggetto Attuatore</b>	Maini Annarita		Energy Trading & Services S.r.l.		Bricchi Agostino		<b>Tavola/ Elaborato n°</b>		
	Merli Massimo		La Pellegrina S.r.l.		Maini Claudia				
<b>Progettisti</b>			Geom. Angelo Vignola		Ing. Graziano Negri		<b>02</b>		
<b>SCALA</b>			DATA REDAZIONE						
			DATA AGGIORNAMENTO						

## CONTENUTO

<b>Premessa: lo spazio tra i volumi .....</b>	<b>pag. 3</b>
<b>I Concetti Regolativi per la Qualità Urbana .....</b>	<b>pag. 12</b>
<b>L’interpretazione dei Concetti Regolativi nella progettazione del PUA.....</b>	<b>pag. 23</b>
<b>L’interpretazione progettuale delle Schede Prestazionali dello spazio aperto pubblico e di uso pubblico del PUA.....</b>	<b>pag. 27</b>
<b>L’interpretazione progettuale delle Schede Prestazionali delle interfacce tra spazio edificato e spazio aperto pubblico .....</b>	<b>pag. 40</b>
<b>L’interpretazione progettuale delle Schede Prestazionali delle aggregazioni di edifici.....</b>	<b>pag. 42</b>
<b>L’interpretazione dei principi progettuali dettati dalla Scheda-Norma del POC.....</b>	<b>pag. 47</b>

## Premessa: lo spazio tra i volumi

Ai sensi dello “*Schema di convenzione-tipo per i PUA*”, riportato in Allegato alle Norme Tecniche Operative del Piano Operativo Comunale, la presente Relazione, posta obbligatoriamente a corredo della documentazione progettuale del PUA “*La Quercia*”, costituisce la documentazione interpretativa dei “*Concetti regolativi per la qualità urbana*”, costituita dall’insieme delle rappresentazioni predisposte dai progettisti allo scopo di esprimere l’interpretazione data ai Concetti regolativi per la qualità urbana, definiti sia dal Piano Operativo Comunale sia dal Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Castel San Giovanni.

La documentazione interpretativa dei Concetti Regolativi, ovvero la presente Relazione, costituisce la base fondamentale per la verifica della coerenza della progettazione con le finalità dei Concetti Regolativi per la qualità urbana.

In assenza di ogni altra indicazione metodologica da parte dell’Amministrazione Comunale per la redazione della presente Relazione, i progettisti, hanno impostato autonomamente l’articolazione della presente Relazione, che, in ogni caso, si ritiene esaustiva dell’esplicitazione della coerenza della progettazione del PUA “*La Quercia*” con le finalità dell’insieme dei Concetti Regolativi per la qualità urbana, come definiti ed esplicitati dagli strumenti urbanistici comunali vigenti.

Il punto di riferimento di partenza non può che essere la “*Convenzione Europea del Paesaggio*” un documento adottato dal Comitato dei Ministri della Cultura e dell’Ambiente del Consiglio d’Europa il 19 luglio 2000.

Essa definisce il “paesaggio” come una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall’azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni.

Inoltre la convenzione dispone i provvedimenti in tema di riconoscimento e tutela, che gli stati membri si impegnano ad applicare. Vengono definite le politiche, gli obiettivi, la salvaguardia e la gestione relativi al patrimonio paesaggistico, riconosciuta la sua importanza culturale, ambientale, sociale, storica quale componente del patrimonio europeo ed elemento fondamentale a garantire la qualità della vita delle popolazioni.

Emerge la sua natura antropica, ovvero l’importanza ricoperta dal ruolo dell’azione umana. Il paesaggio è descritto come l’aspetto formale, estetico e percettivo dell’ambiente e del territorio.

La Convenzione prevede la salvaguardia di tutti i paesaggi, indipendentemente da prestabiliti canoni di bellezza o originalità, ed include espressamente: « *...i paesaggi terrestri, le acque interne e marine. Concerne sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, sia i paesaggi della vita quotidiana sia i paesaggi degradati*».

Un documento che pone come centrale anche la partecipazione e il coinvolgimento degli abitanti “*desiderando soddisfare gli auspici delle popolazioni di godere di un paesaggio di qualità e di svolgere un ruolo attivo nella sua trasformazione; persuasi che il paesaggio rappresenta un elemento chiave del benessere individuale e sociale, e che la sua salvaguardia, la sua gestione e la sua pianificazione comportano diritti e responsabilità per ciascun individuo*”.

La convenzione si propone come un nuovo strumento dedicato alla salvaguardia, alla gestione e alla pianificazione dei paesaggi, per la cui tutela si ritiene fondamentale la cooperazione tra diversi paesi. I paesaggi europei sono infatti “*bene comune*” ed il nostro Comune, con la sua periferia sud, proprio dove è collocato il PUA “*La Quercia*”, si presenta con un patrimonio naturale di particolare potenzialità, costituito da aree agricole di transizione tra la pianura e la collina.

La Convenzione è stata ratificata a livello nazionale, con la Legge n. 14 del 09.01.2006.

Nell’osservanza dei principi della Convenzione Europea sul Paesaggio, la progettazione di ogni Piano Urbanistico Attuativo deve essere allora effettuata in relazione alla dimensione paesaggistica del territorio interessato.

Ai sensi della Convenzione, il paesaggio è considerato:

- a) presente in ogni ambiente di vita e riguardante, conseguentemente, non solamente gli spazi naturali o rurali, ma anche, e in uguale misura, gli spazi urbani e periurbani;
- b) esito della percezione umana e sociale del territorio.

Gli spazi periurbani, ovvero gli spazi di confine tra città e campagna, all’interno dell’analisi del paesaggio contemporaneo, è un tema che assume un interesse particolare nello studio che riguarda il margine ma anche l’urbano; è

infatti la dispersione del tessuto costruito, che sembra non fermarsi di fronte ad alcuna asperità naturale, il fenomeno più evidente della mutazione del paesaggio contemporaneo, tanto che è ormai impossibile individuare un confine netto tra città e campagna.

Il paesaggio periurbano viene comunemente definito come una zona di mediazione fisica e visiva che si inserisce tra due ambiti che in passato erano chiaramente identificabili: la città e la campagna. La presenza delle aree agricole è di fondamentale importanza in tutti gli assetti a cui essa collabora e mantiene con e per la città, sono equilibri funzionali, ecologici, percettivi.

I margini della città, che un tempo entravano in contatto con la campagna attraverso un limite definito e chiuso, solitamente identificato da una cinta muraria, oggi perdono questa figurabilità antica e diventano privi di una morfologia riconoscibile, “*sono esattamente il contrario del confine*” (Palazzo, Treu, 2006).

È così che da limite si arrivati lentamente a parlare di margine, una fascia a circoscrizione dell’urbano che segna la possibilità dell’andare oltre a quanto stava all’interno. Le città hanno cominciato ad attrarre sempre più abitanti, richiamati dalle possibilità di lavoro e libertà che il nuovo contesto sembrava fornire.

La nuova popolazione necessitava però di nuovi spazi e nuove abitazioni; questi nuovi luoghi vengono ad assumere il ruolo di “*periferia*”, ambiti che non sono il centro cittadino ma nemmeno la campagna.

Le campagne periurbane sono oggi i territori dallo statuto più incerto: spazi ibridi, che mescolano caratteri urbani e di ruralità, manifestando in modo conflittuale la realtà contemporanea del rapporto città-campagna, e nei quali l’urbanistica si confronta da vicino con i propri limiti e le proprie contraddizioni, ma anche con effettive opportunità di innovazione disciplinare.

Se oggi la qualifica di “*periurbano*” viene per lo più interpretata come potenzialità di conversione all’urbano, le ipotesi di “*ricomposizione insediativa*” di questi territori sembrano essere la vera scommessa per la pianificazione comunale di un futuro nel quale la relazione dello spazio periurbano con la città sia considerata in senso profondo e non banale, in modo che il vuoto agricolo e il pieno costruito siano associati “*in un progetto che li unisca per sempre*” (Donadieu, 2006).

In questo senso, e proprio in questo senso, Concetti regolativi per la qualità urbana contenuti negli strumenti urbanistici comunali, individuano le finalità cui devono tendere i Piani Urbanistici Attuativi per concorrere:

- a) alla valorizzazione del paesaggio e quindi al miglioramento della qualità di tutti gli ambienti di vita;
- b) ad uno sviluppo sostenibile, durevole e in grado di favorire le attività sociali ed economiche;
- c) alla realizzazione di una città bella, vivibile e sicura.

I Concetti regolativi per la qualità urbana definiti dal RUE e dal POC:

- a) non impongono univoche e indifferenziate soluzioni;
- b) sollecitano autonomi percorsi di approfondimento in relazione alle specificità dei luoghi e degli ambienti di vita coinvolti dai Piani Urbanistici Attuativi;
- c) determinano l’individuazione, per ogni Piano Urbanistico Attuativo, di una documentazione interpretativa dei Concetti regolativi per la qualità urbana.

La scala di quartiere, ovvero quella che attiene al PUA “*La Quercia*”, ha come oggetto un sistema di sviluppo degli spazi pubblici ed in particolare l’individuazione di una o più possibili centralità locali.

La funzione principale degli spazi pubblici di quartiere è fornire un luogo (spazio) per la vita fra le case (volumi) per le attività quotidiane non pianificate: dal passaggio dei pedoni, alle brevi soste, al gioco, ad altre attività sociali elementari, dalle quali possono scaturire momenti di vita comune secondo i desideri degli abitanti.

Gli spazi aperti sono fondamentali nella gestione della vita pubblica e forniscono un’arena essenziale dove le persone di fasce sociali, culturali e demografiche differenti si incontrano ed entrano in contatto reciproco. Perciò gli spazi aperti devono essere considerati parte centrale di qualsiasi strategia finalizzata ad approfondire la coesione sociale.

Nei nuovi quartieri residenziali gli elementi fondamentali della costruzione dello spazio aperto debbono rispondere a specifiche caratteristiche ed a particolari attenzioni progettuali, a partire dai più elementari (strade, marciapiedi, aree di sosta, spazio verde attrezzato), fino ad arrivare a quelli più significativi e specializzati (piazze, servizi, negozi, ...).

La relazione tra questi elementi e la loro articolazione si concretizza in uno schema spaziale fondamentale, riproducibile, che rappresenta la dotazione di base da integrare ad ogni intervento edilizio.

Questa “dotazione di base” risulta fondamentale per raggiungere gli obiettivi di qualità prescritti dagli strumenti urbanistici comunali, quelli che riguardano, appunto, i “*Concetti Regolativi per la qualità urbana*” e rispondere pertanto alle necessità elementari relative alle attività quotidiane e ad una socialità di quartiere.

Una caratteristica distintiva dei servizi progettati è rappresentata dal fatto che oltre a rispondere ad un bisogno, sono contemporaneamente pensati, dove possibile, per offrire alla comunità di quartiere, ma non solo (si pensi al Parco Urbano del Rio Lora ed al Parco Urbano di Cintura Sud, oltre alla rete ciclopedonale sud) luoghi di incontro e di socializzazione.

I Concetti Regolativi dunque mirano a definire correttamente dei “*sistemi-servizio*”, costituiti da tipologie di servizio differenti, tesi, in ultima analisi, a regolare “*gli spazi fra i volumi*”, a definire quindi un sistema di relazione fra spazi e volumi, ad integrare i due sistemi tra loro, a rendere i due sistemi intrinsecamente interconnessi e non invece indipendenti.

Qualificare quindi gli spazi tra i volumi non più e non solo quali “*residui*” del costruito, ma invece quali condizioni necessarie per il “*costruibile*”.

Gli spazi non sono concepiti quindi più solo come i “*vuoti*” fra il costruito, ma invece il vero e proprio legante del costruito stesso.

I sistemi-servizio associano funzioni a scala urbana ad attività rivolte al vicinato o alla sola residenza, legate tra loro da una specifica utenza, oppure da una tematica comune (salute, ambiente, ...).

I sistemi-servizio sono classificabili nelle seguenti categorie:

#### SERVIZI LOCALI ED URBANI:

servizi che, oltre a supportare la nuova comunità, si aprono alla realtà locale preesistente ed adiacente (la comunità del territorio consolidato), stabilizzando e rafforzando il tessuto sociale e facilitando l'integrazione tra la nuova città e la città esistente. I servizi locali ed urbani possono essere pensati in modo focalizzato per categorie specifiche di utenti o, al contrario, incrociare ed intercettare tipologie di utenza che risultino complementari (ad esempio: anziani e bambini); il fatto di essere rivolti a tutta la comunità fa sì che nello stesso luogo (ad esempio uno spazio ricreativo polifunzionale, come il Parco Urbano del Rio Lora) si possano generare nuove ed interessanti interazioni.

#### SERVIZI INTEGRATIVI PER L'ABITARE:

spazi, locali e dotazioni destinate in modo esclusivo (o comunque prevalente) ai nuovi residenti, che rendano più vivibile lo spazio residenziale e dove gli utenti possano interagire per produrre un beneficio riconosciuto dalla comunità (ad esempio: curare il verde comune). In questa categoria ad esempio sono da ricondurre i parcheggi ed il verde di prossimità. E' all'interno degli spazi fisici caratteristici che i residenti rivestono il duplice ruolo di beneficiari e di attori dei servizi. I servizi integrativi per l'abitare sono pensati per aumentare il grado di socializzazione all'interno della comunità, stimolando le persone ad organizzarsi e collaborare tra loro per trovare soluzioni a problemi legati alla vita quotidiana (dalla cura dei bambini all'acquisto del cibo) spesso attivando modelli economici alternativi.

#### FUNZIONI COMPATIBILI CON LA RESIDENZA:

servizi di carattere commerciale o pubblico, piccole attività produttive o del terziario, commercio di vicinato. I servizi di questo tipo possono essere collegati tra loro o con le altre tipologie di servizi descritte sopra, creando una rete di servizi allargata. Lo stesso articolo 23 delle Norme Tecniche Operative del POC, nel definire le funzioni insediabili all'interno dell'ANIR 02, oltre a quelle residenziali prevalenti e qualificanti, le estende anche a quelle terziarie, con un massimo del 30% della Superficie Utile massima realizzabile).

Un contributo centrale, di grande rilievo per l'ANIR02 e per il Comparto 2.1, proviene dalla scelta di realizzare, per una quota rilevante, edifici innovativi di housing sociale, che, accanto alle abitazioni, prevedano spazi collettivi annessi alle residenze.

Tale contributo, come previsto dall'Accordo di pianificazione urbanistica attuativa e perequativa con i privati – comparto 2.1 dell'ambito ANIR 02 (revisione 1), ex art. 18 della L.R. n. 20/2000, tuttavia non attiene al primo stralcio attuativo del Comparto 2.1.

Il nuovo quartiere è stato dunque pensato come un luogo di vita sociale condivisa, dove lo scambio relazionale offra occasioni per sfuggire all'isolamento e creare condizioni di maggiore interazione e sostegno reciproco.

In questo senso il fine ultimo della progettazione del quartiere “*La Quercia*”, che passa dai Concetti Regolativi per la qualità urbana, vuole richiamarsi ad una valorizzazione degli spazi tra i volumi, ad una riqualificazione sociale e collettiva dello spazio aperto, tra il chiuso delle abitazioni, alla riscoperta che la vita non è solo quella dentro casa, ma anche e soprattutto quella fuori. Nello spazio tra i volumi, appunto.

Ed allora viene alla mente, sotto questo aspetto, ciò che cantava Giorgio Gaber, ne “*C'è solo la strada*”:

*C'è solo la strada su cui puoi contare  
la strada è l'unica salvezza  
c'è solo la voglia e il bisogno di uscire  
di esporsi nella strada e nella piazza  
perché il giudizio universale  
non passa per le case  
le case dove noi ci nascondiamo  
bisogna ritornare nella strada  
nella strada per conoscere chi siamo.  
...e gli angeli non danno appuntamenti  
e anche nelle case più spaziose  
non c'è spazio per verifiche e confronti.*

In definitiva quindi, ciò che si è voluto affermare, nella progettazione urbanistica del PUA “*La Quercia*”, quale “*Concetto Regolativo*” ultimo e di sintesi di tutti gli altri definiti dal POC e dal RUE, è il tentativo di disegnare una nuova porzione di città, rispetto alla quale l'approccio sia diverso, e più profondo, rispetto ad una semplice, banale e geometrica alternanza di spazi e di volumi. Una città che sia aggregativa, socializzante e partecipata. Che sia un'occasione di “*...verifiche e confronti*”, appunto. Una città che abbia una “*morale*” e non solo una struttura. Che abbia un contenuto e che non sia solo un contenitore.

Per dirla allora con Raffaele La Capria:

*“Cambiare la struttura urbanistica di una città, significa cambiarne la morale”*

D'altra parte proprio questo dovrebbe essere il fine ultimo della pianificazione territoriale. Anche di quella attuativa, ovvero quella alla scala urbanistica.

La pianificazione nasce, nei tempi moderni, come tentativo di dare una risposta positiva alla crisi della città dell'ottocento. Il prevalere dell'individualismo nell'organizzazione della città aveva dato luogo ad anarchia, disagio, inefficienza.

Occorreva regolare lo sviluppo urbano con uno strumento che riuscisse a dare coerenza a cose che erano diventate incoerenti e contraddittorie.

Fino a qualche decennio fa l'esigenza primaria era l'espansione: la pianificazione era uno strumento per governare la crescita.

Si espandevano le città, e nuove aree dovevano essere sottratte alla natura ed impegnate nelle costruzioni.

Cresceva a dismisura la motorizzazione individuale, e occorreva costruire nuove strade, superstrade, autostrade.

Oggi si è preso atto che l'espansione non è più il problema centrale: la popolazione non aumenta, e c'è addirittura un eccesso di costruzioni sulle necessità della popolazione e delle attività.

Oggi l'attenzione va spostata allora dall'esigenza di offrire volumi alla popolazione, a quella di offrire alla popolazione spazi. Occorre trasferire l'attenzione dai volumi agli spazi, dai contenitori alle persone.

Nel corso degli ultimi anni la drammatica recessione che ha investito l'economia di mercato ha favorito il diffondersi della consapevolezza che l'attuale crisi di sistema può essere affrontata con successo solo grazie all'avvento di un inedito modello di sviluppo. Alla riflessione culturale e alla ricerca si richiede pertanto di contribuire all'affermazione di un sistema

economico e di pianificazione urbanistica sostanzialmente nuovo, che attribuisca un'importanza crescente al valore della conoscenza, delle emozioni e delle relazioni, dell'immaginario e del simbolico. Le innovazioni in campo sociale ed economico si svilupperanno in stretta connessione con gli avanzamenti del dibattito riguardo la sostenibilità urbana e territoriale, sempre più compromessa da consumi di suolo incontrollati e incontrollabili. In tal senso, la ricerca sulla qualità ambientale e paesaggistica presenta importanti ricadute nella qualità della vita.

Il PUA ha pertanto teso, coerentemente con quanto richiesto dal PSC, dal POC e dal RUE, con i propri “*Concetti Regolativi*”, da una parte, all'individuazione di nuovi percorsi di ricerca in grado di contribuire alla genesi di un nuovo modello di sviluppo della città, e, dall'altra parte, alla ri-configurazione dei problemi interpretativi e di progetto con cui devono misurarsi la porzione di città ed il territorio destinati a ospitare questo differente tentativo di paradigma insediativo.

Una città che si si apra al mondo esterno. I volumi che confluiscono negli spazi tra di essi.

E' un “*salto di scala*”. Questo salto di scala non significa omogeneizzare e appiattire ciò che è “*dentro*” (volumi) e trattare diversamente ciò che è “*fuori*” (gli spazi fra di essi), ma significa ammettere che esistono diverse parti di un tutto e che ognuna di queste ha un valore intrinseco da descrivere e portare alla luce in un progetto che, ammettendo modificazioni e adeguamenti, risalti le relazioni che le singole parti instaurano tra loro e con il contesto.

Nella città contemporanea, i segni e le forme che la caratterizzano, sono riconoscibili ad una scala diversa da quella tradizionale, in una scala dove il vuoto diventa pieno, ribaltando completamente il punto di vista sulla città, ovvero una città “*inversa*”.

Perciò il progetto del PUA “*La Quercia*”:

- vuole essere un progetto di rete che insieme alla rete ecologica e infrastrutturale struttura e anima la città odierna che è non ha una forma compatta ma espansa, frammentata e senza confini e quindi necessita di essere riconsiderata nel suo insieme e quindi progettata unitariamente attraverso le invarianti strutturali di cui si compone;
- vuole definire, in coerenza con il PSC, una struttura complessiva di rete, che si dovrà attuare per singole porzioni di territorio, a causa delle dimensioni e della composizione frammentazione del territorio consolidato ai suoi margini. Ricordando che il territorio consolidato è composto da spazi costruiti e spazi aperti che si consolidano tra loro e nei quali, attraverso una capacità evolutiva nella continuità, è possibile individuare valori storici da salvaguardare e valorizzare, essere un progetto che guidi la risignificazione degli elementi storici e il ripensamento della città contemporanea nel suo insieme. Quindi un progetto che servirà per coordinare nel tempo gli scenari di sviluppo più conformi alle necessità future, anche in base alle attuazioni che si verificheranno e che incideranno sulle successive e quindi non potrà rappresentare un assetto definitivo della città futura posta a sud del Capoluogo e che, dopo l'ANIR 02 che è il primo a prendere avvio, si definirà completamente negli anni. Alla base del progetto c'è stata la visione complessiva che deve guidare le reazioni a catena delle singole attuazioni e insieme alle reti ecologiche e infrastrutturali, e che costituirà il disegno di una nuova “*idea di città*”.

Il PUA “*La Quercia*” vuole rappresentare un tentativo di rivoluzionare il modo di concepire, creare e abitare gli spazi urbani. Ma partendo proprio dai “*Concetti Regolativi*” definiti dai nuovi strumenti urbanistici comunali del Comune di Castel San Giovanni. È una rivoluzione che non riguarda tanto il lato fisico della città (parchi, strade e case) quanto piuttosto il modo in cui la città e i suoi abitanti comunicano tra loro, attraverso gli spazi urbani.

E' un tentativo di passare dalla “*città-panico*” (Paul Virilio) ad una “*città-partecipata*”.

La pianificazione del verde in particolare, è lo strumento per ridisegnare la forma urbana a partire da spazi aperti secondo una visione complessiva che solo la decisione pubblica, come è stato all'interno della pianificazione di livello strutturale, può decidere e configurare; la continuità tra gli spazi verdi, oltre a migliorare la qualità dell'aria, consente di realizzare spazi fruibili fattivamente e visivamente permettendo il ridisegno della città soprattutto nei territori periurbani e periferici, come nel caso specifico.

L'attenzione particolare che il progetto di PUA “*La Quercia*” ha posto sul tema della fruizione degli spazi e delle attrezzature dal punto di vista dell'accessibilità collettiva è dettato oltre che da motivi etici (*morali*) anche per gli

adempimenti normativi, ma soprattutto dal fatto che le aree verdi e gli spazi all'aperto, specie quelli presenti nei contesti urbani, sono luoghi vissuti quotidianamente per gioco, per svago, per riposo, per diletto, per "passare il tempo", specie da bambini e anziani.

Occorre passare dalla constatazione della “*fine dello spazio pubblico*” al paradigma della valorizzazione sociale del medesimo.

Si vuole in sostanza mettere in campo una ipotesi opposta al generale declino degli spazi pubblici, i quali, nella realtà, sono diventati “*spazi di nessuno*”. Essi devono invece davvero ri-diventare pubblici, ovvero di tutti. Fruibili da tutti, e pertanto valorizzati da tutti.

In tal senso il PUA “*La Quercia*” vuole essere una risposta all’idea di crisi diffusa degli spazi pubblici, delineando un possibile scenario alternativo, quello di un’ascesa dopo il declino, con l’ambizione di contrastare e dissimulare il degrado urbano.

Il tema dello spazio pubblico rappresenta una specificità complessa della progettazione del paesaggio, in particolare, per quanto detto sopra, per quello periurbano.

Creare un parco pubblico, come nel caso del Parco Urbano di Quartiere del Rio Lora, è fare della complessità il paradigma dell'azione creativa. Una complessità che si esprime fin dalle prime battute progettuali anche attraverso la mancata consapevolezza, da parte di molti cittadini, di assumere il ruolo di committenti; la connotazione pubblica del parco, infatti, determina che questo particolare luogo urbano abbia, quale primo requisito, quello di essere un luogo al servizio della comunità estesa (abitanti del quartiere, cittadini, visitatori esterni) e dunque patrimonio della stessa comunità che, direttamente o indirettamente, con maggiore o minore consapevolezza, è chiamata ad esercitare il suo ruolo di committente pubblico. La complessità è dunque uno dei paradigmi dello spazio pubblico e coinvolge i diversi ruoli che intervengono nella sua formazione: la committenza, i progettisti, gli utilizzatori, le scelte e i criteri che ne stanno alla base.

Gli spazi pubblici sono elemento chiave del benessere individuale e sociale, i luoghi della vita collettiva delle comunità, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità, in linea con quanto espresso dalla Convenzione Europea del Paesaggio.

La comunità si riconosce nei propri luoghi pubblici e persegue il miglioramento della loro qualità spaziale.

“*Pubblico*” è parola dai molteplici significati. Prendere coscienza di questa polifonia è il primo passo verso una progettazione consapevole degli spazi pubblici della città, percepiti e rappresentati spesso come insicuri, degradati, abbandonati.

Tra gli elementi di crisi dello spazio pubblico vi è l'uso strumentale del concetto di pubblico per sostenere programmi politici e progetti urbani, difendere mutamenti sociali e legittimare trasformazioni spaziali. Per questo occorre restituire valore etico al progetto dello spazio pubblico, nel senso che ogni gesto, ogni azione progettuale a tutte le scale, deve assumere la consapevolezza del ruolo che svolge nell'indirizzare il destino personale e collettivo, promuovere la conoscenza e il confronto fra individui, porre le basi per nuove forme di convivialità e ricostruire il legame sempre più labile tra la realtà e la sua rappresentazione.

Ciò significa prendersi cura di uno spazio che è sempre stato e continuerà ad essere una risorsa preziosa capace di sostenere i processi evolutivi della città e riconoscere lo spazio stesso come una componente fondamentale della sfera pubblica, del vissuto urbano e soprattutto della vita democratica della società.

Davvero allora la progettazione degli spazi pubblici deve liberarsi dal concetto tradizionale di “*standard urbanistico*”, proprio della precedente legislazione urbanistica regionale (L.R. n. 47/1978), per passare concretamente a quello di “*dotazione territoriale*”, proprio invece della legislazione regionale più recente (L.R. n. 20/2000). L’articolo A-22 della L.R. n. 20/2000 definisce le dotazioni territoriali proprio come l'insieme degli impianti, opere e spazi attrezzati che concorrono a realizzare gli standard di qualità urbana ed ecologico ambientale definiti dalla pianificazione. Ed in particolare le “*Attrezzature e gli spazi collettivi*”, ai sensi dell’Art. A-24, rappresentano “*il complesso degli impianti, opere e spazi attrezzati pubblici, destinati a servizi di interesse collettivo, necessari per favorire il migliore sviluppo della comunità e per elevare la qualità della vita individuale e collettiva*”.

Lo spazio pubblico diventa appunto una “*dote*”, un valore aggiunto. Per parafrasare Marx: il plusvalore del territorio costruito.

Lo spazio pubblico diventa in tal modo palestra di democrazia, occasione per creare e mantenere nel tempo il sentimento di cittadinanza e di consapevolezza del ruolo che ciascuno di noi ha e può avere, con il proprio stile di vita quotidiano e per l’ambiente in cui vive.

È indispensabile quindi guardare agli spazi pubblici urbani come a un sistema continuo, articolato e integrato, che si sviluppi dalla scala delle relazioni di vicinato a quella dei grandi sistemi ambientali, per favorire la diffusione della loro godibilità all’intera comunità e innalzare la qualità urbana.

Occorre pertanto passare dallo “*smarrimento del progetto dello spazio pubblico*” (E. Cicalò) all’idea del progetto di spazio pubblico come valore aggiunto del costruito, del vivere. Occorre ricercare, per dirla come Kevin Lynch, “*una qualità della forma urbana*”, nel suo complesso, che non si limiti ai volumi, ma si estenda agli spazi.

Negli ultimi anni si è diffusa sempre più la richiesta, motivata, di un’elevazione della qualità della vita urbana, accanto alla volontà di rispondere alle necessità odierne senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare le proprie.

Partendo dalla semplice verifica delle esigenze, nuove o vecchie che siano, riferite al tema del vivere nella città contemporanea si delinea una situazione di forte crisi, vista come momento di ricerca di una nuova situazione di equilibrio.

Occorre allora un progetto urbano sostenibile: ovvero progettare la città come “*ecosistema sostenibile urbano*”.

Nei decenni passati, nell’*urbanistica dello sviluppo*” abbiamo progettato e gestito il paesaggio come “*picture*”, scenografia, piuttosto che come un ecosistema funzionante. Questo significa riconoscere le interconnessioni fra risorse naturali, umane, fisiche.

Di conseguenza il progetto urbano è il risultato di un processo olistico, dove il tutto è più della sommatoria algebrica delle singole parti che lo compongono, caratterizzato dalla circolarità delle variabili che costituiscono il metabolismo urbano e teso all’ottimizzazione del benessere dei cittadini e della gestione delle risorse (energia, spazi e materia) per l’intero ciclo di vita del progetto.

L’ecosistema sostenibile urbano è inteso così come un paesaggio progettato e gestito per minimizzare l’impatto sull’ambiente e massimizzare il ritorno economico e sociale nel lungo periodo.

Di conseguenza, il nostro bagaglio analitico per la lettura della città deve abituarsi a connettere la tradizionale lettura “*meccanica*” delle variabili urbane con la lettura dei fattori biofisici.

Gli spazi pubblici sempre più simboleggiano e materializzano l’odierna maniera di intendere ed abitare le parti collettive delle città e del territorio.

Garantire la funzionalità e la fruibilità dello spazio pubblico è un obiettivo che si è dato il PUA “*La Quercia*” e che va ben al di là di questioni puramente estetiche ed è determinante sotto il profilo sociale, economico e anche ambientale. Il nostro territorio esprime ormai un paesaggio sempre più ibrido, nel quale i vari sistemi, naturali ed artificiali, le tradizioni e le necessità dettate dalle modernità, s’incrociano e spesso collidono.

Non dobbiamo generare sterili e narcotici effetti disneyland, producendo finzione e manierismi, oppure strutture isolate che non avranno storia. Si deve invece dare risposta alle molteplici necessità, in maniera personalizzata e caratterizzante.

Per conseguire tutto questo c’è bisogno di qualità reale. E di un percorso, le cui fasi sono e sono state le seguenti:

- valorizzazione dei temi della vivibilità urbana, dell’innovazione e della sostenibilità nell’ambito della progettazione del paesaggio urbano e degli spazi pubblici;
- sviluppo della fase progettuale “*dal basso*” coinvolgendo i cittadini con l’intento di rispondere alle loro esigenze problematiche e prevedere una fruizione innovativa e reale del territorio urbano (fase che si è svolta, grazie all’attore pubblico – il Comune – nella fase partecipata della costruzione dei nuovi strumenti urbanistici);
- favorire una sinergia pubblico-privato nella progettazione, attuazione e successiva gestione per valorizzare gli spazi pubblici (anche qui si pensi al livello di dettaglio che caratterizza, sotto questo aspetto la pianificazione strutturale ed

operativa del Comune di Castel San Giovanni – si veda in proposito la Relazione del POC ed il capitolo dedicato al Parco Urbano del Rio Lora);

- favorire la diffusione di un senso civico che porti alla condivisione ed alla manutenzione degli spazi pubblici della città da parte dei cittadini, il progetto del PUA parte dalla convinzione che quando un luogo è riqualificato secondo scelte che sono suggerite “*dal basso*”, si stimola nella gente il desiderio di rispettarlo e di tenerlo in un buono stato di manutenzione.

Attraverso quindi il progetto degli spazi pubblici, quelli di qualità, come quelli che appunto caratterizzano l’ANIR 02 (Parco Urbano, Parco di Cintura Sud, pista ciclo-pedonale sud...), si possono quindi aprire nuove prospettive per il rafforzamento della fruizione della dimensione pubblica della città contemporanea.

Costruire la sfera pubblica della città può apparire oggi un’ambizione utopistica, tanto idealistica quanto ideologica.

La spinta liberista che tende a privilegiare la sfera privata si va oggi rafforzando con la messa in discussione delle prospettive evolutive dell’ambito pubblico. Per tornare al tema: i volumi a scapito degli spazi.

Ne sono derivati, classicamente in campo della pianificazione urbanistica, cambiamenti consistenti nel significato stesso del termine *pubblico* e, di conseguenza, nelle manifestazioni spaziali, appunto, della dimensione pubblica sul territorio della città.

Tuttavia, nonostante la preminenza dei fenomeni di privatizzazione (intesa in senso lato e generale, anche in relazione quindi al soccombere della sfera pubblica della vita a tutto vantaggio di quella privata) il termine *pubblico* riesce ancora a concentrare su di sé significati rilevanti. Richiama nell’immaginario collettivo qualcosa che riguarda indistintamente tutti, sollecita l’interesse generale, evocando la naturalità dei diritti all’accesso, alla fruizione, al beneficio di luoghi, risorse e servizi.

Costruire la sfera pubblica attraverso il contributo della sua componente spaziale, può apparire un’ambizione anacronistica, o quantomeno nostalgica, ai margini di un contesto insediativo consolidato in cui si fa forte la sfiducia per uno spazio pubblico percepito insicuro, svuotato e degradato.

Tuttavia, proprio da questi scoraggianti presupposti emergono, a nostro giudizio, gli scenari più promettenti per un possibile recupero dei significati apparentemente smarriti.

Tutti i cittadini, indipendentemente dal loro ruolo, sono fruitori dello spazio pubblico. E tutti hanno diritto di accedervi ed usarlo in piena libertà nel rispetto delle regole della convivenza civile. Nella città sempre più complessa e diversa, ciò richiede processi democratici, dialogo e attenzione alla diversità.

Il godimento dello spazio pubblico comporta diritti e doveri. Il diritto a godere di spazi pubblici adeguati comporta il dovere di concorrere a questo obiettivo attraverso modalità liberamente scelte, che possono variare dalla semplice assunzione di comportamenti responsabili a livello individuale e collettivo fino al coinvolgimento in iniziative di cittadinanza attiva.

La fruizione degli spazi pubblici è un ingrediente fondamentale per la determinazione di indicatori di qualità degli stessi, da utilizzare nell’intero ciclo di creazione-gestione-fruizione.

Il godimento dello spazio pubblico è inscindibile da una sua utilizzazione civile, rispettosa e responsabile. La qualità della fruizione è quindi legata non solo alla dotazione, alla distribuzione, alla qualità ed al livello di manutenzione degli spazi pubblici, ma anche ai comportamenti dei singoli cittadini.

La buona fruizione degli spazi pubblici è strettamente legata alla loro mutabilità e adattabilità, in relazione all’evoluzione delle esigenze dei cittadini.

Su questo sfondo lo spazio pubblico si offre come luogo privilegiato di contatto diretto, e non mediato, tra individui, che può arricchire il processo di confronto, conoscenza e dell’affermazione della realtà. Esso si rende disponibile per rafforzare la sfera pubblica, intesa come sfera di conoscenza diretta della realtà e di chi la popola.

E’ lo spazio pubblico che dunque dispiega l’azione di relazione tra gli individui. Che sposta gli individui fuori dai volumi, per farli incontrare negli spazi.

Un PUA per la condivisione urbana.

Lo spazio dunque non più concepito come ciò che semplicemente separa e divide i volumi, ma uno spazio che invece unisce e condivide i volumi.

## I Concetti Regolativi per la Qualità Urbana

La presente “*Relazione interpretativa dei concetti regolativi per la qualità urbana*” fa diretto riferimento a quanto previsto e stabilito dalla Convenzione Europea sul Paesaggio, sottoscritta il 20 ottobre 2000, entrata in vigore il 1° settembre 2006 e ratificata dall’Italia con la Legge 9 gennaio 2006, n. 14.

Secondo la Convenzione, una città bella, vivibile e sicura è strettamente connessa ad una rivalutazione del paesaggio e dello spazio pubblico, intendendo per paesaggio la totalità del territorio, e non solamente gli spazi naturali o rurali.

La Convenzione deve essere applicata a tutto il territorio e riguarda gli spazi naturali, rurali, urbani e periurbani, comprendendo sia i paesaggi che possono essere considerati “*eccezionali*”, sia i paesaggi della vita quotidiana e quelli degradati.

La Convenzione non precisa come tradurre i suoi principi nel governo locale, ovvero nella pianificazione comunale strutturale, operativa e, da ultimo attuativa (come nel caso di specie), demandando tale compito ai singoli Paesi firmatari.

Con la Legge n. 14/2006, l’Italia ha semplicemente ratificato la Convenzione, senza declinarne alcun aspetto specifico di applicazione territoriale. Neppure, in tal senso, ha operato la legge urbanistica regionale n. 20/2000, che è antecedente alla Convenzione. Essa è stata successivamente integrata, allo scopo di coordinarla con i principi della Convenzione, con la Legge Regionale n. 23, del 30.11.2009.

Con tale modifica è stato, in particolare, inserito l’art. 40-bis, il quale detta la seguente definizione di paesaggio: “*Il paesaggio è componente essenziale del contesto di vita della popolazione regionale, in quanto espressione della identità culturale e dei valori storico-testimoniali, naturali, morfologici ed estetici del territorio. Pertanto, le Amministrazioni pubbliche assumono la tutela e la valorizzazione del paesaggio quale riferimento per la definizione delle politiche a incidenza territoriale*”.

A livello locale, il Comune di Castel San Giovanni, ha in tal senso espressamente previsto, nel complesso della sua nuova pianificazione urbanistica, ai sensi della Legge Regionale 24 marzo 2000, n. 20, ed in particolare nel Piano Operativo Comunale, uno specifico elaborato: il *Documento Programmatico per la Qualità Urbana* (DPQU).

Il DPQU costituisce elaborato fondamentale del Piano Operativo del Comune di Castel San Giovanni ed è redatto ai sensi dell’art. 30, comma 2, lettera a) bis, della L.R. 20/2000 “*Disciplina generale della tutela e dell’uso del territorio*”, come integrato dall’art. 31 della L.R. 6 luglio 2009 n. 6.

E’ un apposito elaborato che, “*per parti significative della città comprensive di quelle disciplinate dal POC stesso, individua i fabbisogni abitativi, di dotazioni territoriali e di infrastrutture per la mobilità, definendo gli elementi di identità territoriale da salvaguardare e perseguendo gli obiettivi del miglioramento dei servizi, della qualificazione degli spazi pubblici, del benessere ambientale e della mobilità sostenibile*”.

La qualità urbana è per sua definizione un concetto che si rifà alle esperienze ed alle numerose attività e discipline che si svolgono in ambito urbano e che hanno ricadute sull’organizzazione territoriale e sociale. Obiettivi di qualità urbana possono essere raggiunti solamente attraverso l’azione integrata e combinata di diversi attori e soggetti, pubblici e privati, che convogliano i loro sforzi e le loro attenzioni verso un comune obiettivo di qualità urbana.

Migliorare la qualità urbana ha come esito il raggiungimento dei parametri che definiscono livelli soddisfacenti della qualità degli elementi fisici (aria, acqua, rumore, elettromagnetismo, ecc.), sociali (accessibilità e spostamenti, servizi pubblici e privati, luoghi di incontro, rete commerciale, ecc.) e psicologici (accettazione, sicurezza, paesaggio, ecc.).

In questo particolare momento storico, la qualità urbana si misura anche e soprattutto come scopo da raggiungere in un’ottica di sensibilizzazione dei temi della sostenibilità, del risparmio energetico ed

idrico, della realizzazione di edifici residenziali e terziario-commerciali che rispondano a questi temi di tipo ecologico-ambientale e che contemporaneamente garantiscano un idoneo benessere dell’abitare.

Per rispondere alle finalità previste dalla legge urbanistica regionale, il DPQU illustra gli obiettivi di qualità urbana che il Comune di Castel San Giovanni intende perseguire in coerenza con gli obiettivi del PSC, nonché la strategia di assetto del territorio pervisti nel Primo POC ed attuati, per l’Ambito ANIR02 – Comparto 2.1 – Primo Stralcio, con il presente Piano Urbanistico Attuativo.

Obiettivo primario è quello di raggiungere un miglioramento delle dotazioni territoriali, in particolare in ordine al fabbisogno di dotazioni a parco ed a verde di fruizione collettiva, in quantità superiore al fabbisogno richiesto ed individuato sul territorio. Oltre alla soluzione dei problemi connessi alla viabilità della zona sud del Capoluogo, con la messa in anello di tutte le strade cieche e la realizzazione di una nuova arteria viabile che bypassa il capoluogo.

Per quanto riguarda in particolare la dotazione del verde, il PSC ha valutato che il solo parametro dimensionale non fosse sufficiente a determinare la qualità urbana, ma dovesse essere considerata anche la distribuzione territoriale e la qualità delle dotazioni stesse e in particolare delle aree destinate a verde pubblico e di fruizione collettiva.

L’attuazione del PSC attraverso il POC si è fatta carico di una maggiore distribuzione delle dotazioni a verde, ricercando altresì soluzione alla modificazione dei bisogni e dei comportamenti che portano a prestare maggiore attenzione alla qualità dei servizi piuttosto che alla loro semplice quantità, mirando alla fruizione dei servizi stessi e non limitandosi solo alla loro oggettiva presenza.

In generale, per tutti gli ambiti compresi nel POC, soprattutto quelli di carattere residenziale, come quello oggetto del presente PUA, scopo fondamentale, oltre al rispetto delle singole prescrizioni derivanti dall’analisi puntuale dei singoli ambiti, è quello di indirizzare la pianificazione dei nuovi insediamenti in modo da ottenere strutture urbane efficienti dal punto di vista sociale, energetico e ambientale.

Gli obiettivi generali a cui si è ispirato il PSC sono quelli definiti dall’art. 2 della L.R. n. 20/2000 e con riferimento a questi obiettivi generali nonché agli obiettivi indicati dalla pianificazione sovraordinata (PTCP), il PSC del Comune di Castel San Giovanni ha individuato i propri obiettivi generali, specifici e le politiche-azioni, con riferimento alle diverse componenti del territorio, secondo l’articolazione del Quadro Conoscitivo.

Al centro dei “*Concetti Regolativi per la qualità urbana*” definiti dal DPQU del POC è proprio la volontà di sollecitare il progetto del paesaggio urbano all’interno dei Nuovi Piani Urbanistici Attuativi.

Un paesaggio non inteso come distaccato panorama, né riguardante solo le parti del territorio naturali o eccezionali, ma invece includente gli spazi pubblici percepiti e vissuti dalla cittadinanza, i paesaggi ordinari, quelli della vita quotidiana.

In questa prospettiva, i “*Concetti Regolativi*” individuano i temi nodali, gli argomenti guida, gli obiettivi di qualità non solo paesaggistica, ma urbana in generale, finalizzati al benessere dei cittadini ed al miglioramento della qualità urbana: dal concetto ambientale e paesaggistico, all’ecologia e sostenibilità dello spazio urbano; dalla tutela delle visuali prossime e lontane, alla valorizzazione dell’ambito spaziale esterno al progetto, allo spazio verde come protagonista della progettazione urbana; dal paesaggio nei parcheggi, agli spazi pubblici come stanze pubbliche all’aperto, agli elementi di connessione tra spazi interni, al progetto e spazi esterni; dalla polifunzionalità degli spazi pubblici, all’impatto privato ed alla progettazione partecipata; dalla città dei pedoni e dei ciclisti, alla città per i meno favoriti, alla sicurezza negli spazi pubblici.

Essendo “*concetti*”, quelli indicati dal DPQU, non propongono imitazioni passive di soluzioni da applicare, o modelli urbani cui univocamente uniformare la progettazione degli spazi di nuova città: la qualità urbana è sollecitata senza costringere la libertà dei progettisti ad appiattirsi sulla ripetizione di scelte tipo-morfologiche definite ed imposte a priori.

I “*Concetti Regolativi*” sono finalizzati ad accrescere la qualità urbana senza altresì determinarne il linguaggio architettonico o la trama urbanistica: non congelando i nuovi progetti in una forma predefinita e quindi ripetitiva o da riproporre a prescindere dal contesto in cui ci si inserisce; i “*Concetti Regolativi*” non si pongono neppure in contrasto con le ricerche della migliore architettura, che anzi può trovare da essi nuovi stimoli e motivazioni.

I “*Concetti Regolativi*” intendono sollecitare l’elaborazione, da parte dei progettisti, di sistemi conoscitivi del territorio che pongano in primo piano lo spazio pubblico e che vedano il paesaggio dall’attenzione nei confronti dei soli “*pieni*” (il costruito), ad un interesse per una scena urbana così come viene invece effettivamente percepita e vissuta dai cittadini durante i loro spostamenti e soste tra i “*vuoti*” (il non costruito) della città.

L’elaborazione allora della presente “*Relazione interpretativa dei concetti regolativi per la qualità urbana*”, ha comportato un processo di miglioramento e di interpretazione critica nei confronti delle rappresentazioni volte esclusivamente a far risaltare il costruito, rappresentazioni, queste ultime, che non sono in grado di cogliere la vitalità del mondo abitato e l’intensità dei suoi significati, così come vengono percepiti dal punto di vista di osservatori situati nello spazio pubblico.

Questo avanzamento nelle rappresentazioni, rispetto alle ordinarie rappresentazioni del passato, non è fine a sé stesso, ma ha orientato la progettazione del PUA “*La Quercia*” verso le finalità dei concetti regolativi, attraverso apparati analitici che hanno richiamato l’attenzione ed hanno posto in evidenza gli elementi maggiormente connessi alla qualità urbana.

I “*Concetti Regolativi*” per la qualità urbana individuano quindi le finalità cui devono tendere i Piani Urbanistici Attuativi individuati dal POC, per concorrere:

- a) alla valorizzazione del paesaggio, così come definito dalla Convenzione Europea e dall’art. 40-bis della Legge Urbanistica regionale e quindi al miglioramento della qualità di tutti gli ambienti di vita;
- b) ad uno sviluppo sostenibile, durevole ed in grado di favorire le attività sociali ed economiche;
- c) alla realizzazione di una città, bella, vivibile, socializzante e sicura.

Le NTO Norme Tecniche Operative del POC, individuano, in aggiunta e ad integrazione al DPQU, alcuni Concetti Regolativi ai seguenti articoli:

1. Art. 15 - Indicazioni relative al risparmio energetico, ed in particolare:
  - Orientamento dell'edificio;
  - Prestazione energetica degli edifici;
  - Materiali ecosostenibili;
2. Art. 17 - Sistema paesaggistico ambientale e relative tutele;
3. Art. 18 - Rete ecologica – Parco Urbano del Rio Lora;
4. Art. 19 - Sistema delle aree verdi e collegamenti fruitivi;
5. Art. 20 - Gli Ambiti per Nuovi Insediamenti Residenziali ANIR inseriti nel primo POC, laddove viene definita la fase di transizione tra il territorio rurale e quello di nuova urbanizzazione, secondo lo schema seguente:



Ma alcuni “*Concetti Regolativi*”, oltre a quelli riportati nel “*Documento Programmatico per la Qualità Urbana*” e nelle Norme Tecniche Operative del Piano Operativo Comunale, sono anche riportati nel Regolamento Urbanistico Edilizio.

Si pensi solo a quanto stabilito, in tema di rapporto e di approccio prestazionale fra spazio aperto pubblico e di uso pubblico ed edificato o edificabile, dall’articolo 3/II del Regolamento Urbanistico Edilizio, laddove le prestazioni richieste per ogni elemento dello spazio aperto sono organizzate ed esplicitate in specifiche “*schede tecniche*” riportate in Allegato 2 al RUE, ovvero le seguenti:

SPAZIO APERTO PUBBLICO E DI USO PUBBLICO		
Materiale urbano	Requisito	Codice
STRADE	Mitigazione dell’impatto ambientale	A.1
	Compatibilità fra esigenze funzionali ed abitabilità	A.2
	Abitabilità della strada e integrazione con il contesto	A.3
	Efficienza del servizio di trasporto pubblico	A.4
	Realizzazione di uno spazio di uso pubblico	A.5
PERCORSI CICLABILI IN SEDE AUTONOMA	Inserimento nella rete urbana e sicurezza	B.1
	Inserimento nella rete rurale e comfort	B.2
AREE PARCHEGGIO	Risposta alla domanda di sosta	C.1
	Compatibilità ambientale ed inserimento paesaggistico	C.2
	Sicurezza e comfort degli utenti	C.3
PIAZZE ED AREE PEDONALIZZATE	Fruizione pedonale	D.1
	Inserimento paesaggistico e compatibilità funzionale	D.2
	Molteplicità degli usi e dei tempi	D.3
AREE VERDI URBANE	Connessione ecologica e permeabilità	E.1
	Valorizzazione delle risorse locali e inserimento di elementi artistici	E.2
	Sicurezza e comfort degli utenti	E.3
	Accessibilità, molteplicità degli usi e dei tempi	E.4
	Funzionalità e mantenimento nel tempo	E.5
PARCHI E GIARDINI DI INTERESSE STORICO E DOCUMENTALE	Fruibilità compatibile	F.1
	Conservazione delle specie vegetali e dei manufatti	F.2
ORTI URBANI	Prodotti commestibili e risparmio idrico	G.1
	Progettazione unitaria, cura e manutenzione	G.2
SPAZI PUBBLICI FRUIBILI IN TERRITORIO RURALE	Accessibilità e riconoscibilità	H.1
	Compatibilità fra usi agricoli e attività ricreative	H.2

Ma non solo: si pensi a quanto inoltre stabilito dall’articolo 24/II del RUE, laddove, allo scopo di migliorare la qualità dei paesaggi urbani e rurali, sono disciplinate le interfacce tra edifici e spazio aperto pubblico, vengono definite le prestazioni degli elementi di interfaccia, che assicurano il decoro del paesaggio urbano e preservano le caratteristiche qualificanti del paesaggio rurale adiacente, e che contribuiscono alla sicurezza di chi fruisce ed attraversa lo spazio pubblico, ovvero le seguenti:

INTERFACCE TRA SPAZIO EDIFICATO E SPAZIO APERTO PUBBLICO		
	REQUISITO	CODICE
INTERFACCE NEL TERRITORIO URBANO	Decoro del paesaggio urbano	I.1
	Sicurezza di fruizione e attraversamento dello spazio pubblico	I.2
INTERFACCE NEL TERRITORIO RURALE	Mantenimento caratteristiche del paesaggio rurale	I.3

Ed ancora: l’articolo 25/II del RUE stabilisce i concetti regolativi le aggregazioni tra edifici, definendone le relative prestazioni, attraverso specifiche proposizioni esigenziali, ovvero i seguenti:

AGGREGAZIONE DI EDIFICI		
	REQUISITO	CODICE
ADATTAMENTO AL SITO	Integrazione nel contesto	A.1
	Progettazione integrata del verde	A.2
FRUIBILITA’ E QUALITA’ DELLO SPAZIO ABITATO	Accessibilità e sicurezza	A.3
RUMORE	Protezione dall’inquinamento acustico	A.4
RISPARMIO ENERGETICO	Controllo e utilizzo dell’apporto energetico solare	A.5

	<b>Uso coordinato di fonti energetiche rinnovabili e di sistemi di teleriscaldamento e cogenerazione</b>	<b>A.6</b>
RISORSE IDRICHE	<b>Invarianza idraulico-ambientale e riuso delle acque</b>	<b>A.7</b>
CONSUMO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI SOLIDI	<b>Predisposizione di spazi idonei per la raccolta differenziata dei rifiuti</b>	<b>A.8</b>

In particolare poi per l’Ambito ANIR 02, e, conseguentemente, per il suo Comparto 2.1 ed il suo primo stralcio, l’articolo 23 delle NTO del POC, nella Scheda-Norma di Riferimento Progettuale, definisce l’assetto planivolumetrico di riferimento del Comparto 2.1., ovvero il seguente (dove, con perimetro continuo blu, è perimetrato il Primo Stralcio):



Vengono inoltre dettati i caratteri fisici ed i condizionamenti dell'Ambito ANIRO2, dei quali occorre tenere debita considerazione nella interpretazione progettuale:

<b>CARATTERI FISICI E CONDIZIONAMENTI</b>	
<b>Morfologia</b>	Ricade nel settore di alta pianura compreso tra il corso del Rio Carogna e del Rio Lora, delimitante l'ambito ad est, che scorre in blanda depressione valliforme.
<b>Vulnerabilità delle risorse naturali e pressioni antropiche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vulnerabilità degli acquiferi media.</li> <li>- Ricade nella zona di protezione degli acquiferi - settore di ricarica di tipo B.</li> <li>- L'attuazione dell'ambito è subordinata alla piena efficienza dell'impianto di depurazione comunale in fase di potenziamento.</li> </ul>
<b>Fattibilità geologica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fattibilità geologica senza particolari limitazioni per il settore centro-occidentale dell'ambito.</li> <li>- Limitazioni connesse alla presenza del Rio Lora, che delimita ad est l'ambito, con individuazione di una fascia di rispetto idraulico di 25 m di ampiezza.</li> <li>- Limitazioni connesse alla ridotta soggiacenza della falda nel settore di fondovalle del Rio Lora.</li> </ul>
<b>Problematicità riscontrate</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Presenza di canali di scolo e irrigui che richiedono una periodica manutenzione.</li> <li>- Presenza di reti elettriche MT aeree ed interrato all'interno dell'ambito.</li> <li>- Presenza di reti di pubblica fognatura che dovranno essere riposizionate in funzione delle modalità di attuazione dell'Ambito.</li> <li>- L'area risulta interferire con alcuni elementi lineari propri dell'assetto vegetazionale, occorre quindi rispettare le disposizioni di cui all'art. 39 della NTS.</li> <li>- L'Ambito risulta attualmente servibile dalle reti di pubblico acquedotto.</li> <li>- L'Ambito risulta servibile dalle reti di pubblica fognatura che recapitano al depuratore del Capoluogo "PC123S", adeguato a ricevere ulteriori reflui e di cui è in corso la ristrutturazione che porterà la sua capacità depurativa a 18.000 A.E.</li> </ul>
<b>Sub-Unità di Paesaggio di appartenenza</b>	<i>"Unità di paesaggio dei sistemi urbanizzati - 16b Sistema urbanizzato di Castel San Giovanni, Borgonovo, Sarmato"</i> : valgono le relative disposizioni di tutela contenute nell'art. 49 delle NTS.
<b>Acque superficiali</b>	<p>Lungo i lati nord, ovest ed all'interno dell'Ambito è presente il canale consortile <i>"Cavo Pellegrini"</i>, sul margine sud-est è presente la tubazione irrigua <i>"Pievetta"</i>. Dovranno essere rispettate le fasce di tutela (manutenzione-edificazione), del reticolo idraulico consortile, ed inoltre risultano necessari i sistemi di laminazione delle acque meteoriche.</p> <p>Le proprietà limitrofe all'Ambito in oggetto dovranno essere adeguatamente protette da un'eventuale insufficienza del sistema di gestione delle acque bianche.</p> <p>L'Ambito dovrà essere adeguatamente protetto dalle acque provenienti dai terreni posti a sud, valutando la possibilità di destinare parte della fascia di rispetto della prevista Circonvallazione Sud alla realizzazione di un colatore diversivo per la regimazione delle acque di scolo di monte.</p> <p>Il progetto esecutivo degli interventi previsti nell'Ambito dovrà essere sottoposto alla preventiva approvazione del Consorzio di Bonifica di Piacenza, in particolare per quanto riguarda lo scarico delle acque meteoriche, se previsto nel canale consortile, e per le eventuali interferenze e/o modifiche del reticolo consortile.</p> <p>Per contemperare le finalità legate al Parco, alla fruizione pubblica e alla laminazione delle acque meteoriche, in alternativa alla realizzazione delle vasche di recupero, dovrà essere valutata la possibilità di allargare la sezione di deflusso del Rio Lora nella fascia del Parco, con creazione di una golena allagabile applicando le tecniche di ingegneria naturalistica previste dal manuale tecnico <i>"Linee guida per la riqualificazione ambientale dei canali di bonifica in Emilia - Romagna"</i> (DGR n. 246 del 5/03/2012), riprese anche dalla <i>"Linee guida per la costruzione della rete ecologica locale"</i> (D.C.P n. 10 del 25/03/2013) e dall'art. 48 comma 6 della NTS del PSC, oltre che in riferimento all'Allegato n. 10 del RUE <i>"Metodologie di ingegneria naturalistica"</i>.</p>
<b>Viabilità storica</b>	L'Ambito si trova in adiacenza a tratti di viabilità definiti dal PTCP e dal PSC, come viabilità storica - percorso consolidato. Si richiama pertanto il rispetto delle disposizioni dettate dall'articolo 27 delle NTA del PTCP e dall'articolo 54 delle NTS del PSC.
<b>Vincolo paesaggistico</b>	Parte dell'Ambito è interessato dal vincolo paesaggistico di cui all'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004, relativamente al tratto del Rio Lora (n. 330 del D.R. 13.05.1937, n. 8285). Si richiama pertanto il rispetto delle disposizioni dettate dalla Parte III del D.Lgs. n. 42/2004.

Ed inoltre vengono dettati i principi progettuali, vere e proprie invarianti progettuali, ovvero:

1. Il disegno urbano dovrà integrarsi con la viabilità esistente e con il sistema del verde urbano, completando il tessuto urbano limitrofo, rispettando i principali ordinamenti del tessuto fondiario esistente.

2. La funzione primaria che l’ambito è chiamato a svolgere è quella della realizzazione del secondo tratto della Circonvallazione sud di progetto, di collegamento Via Malvicino e la direttrice di prosecuzione di via Paganini, con a carico la completa realizzazione della rotatoria su quest’ultima, la partecipazione, per una quota pari al 50%, della rotatoria di innesto su Via Malvicino, e l’intera realizzazione della rotatoria sulla circonvallazione di progetto e la direttrice di prosecuzione di via Paganini (o, in alternativa, la realizzazione di una canalizzazione).
3. E’ a carico dell’Ambito inoltre la realizzazione del Parco Urbano di frangia al Rio Lora, in sponda sinistra (parco civico) con la sua attrezzatura per la fruizione collettiva, secondo uno specifico progetto di riqualificazione i cui elementi essenziali progettuali sono contenuti nella Relazione del POC.
4. L’ambito concorre anche, per la sua quota parte corrispondente alla sua estensione, del Parco Urbano di Cintura (Dotazione Territoriale di 2° Livello), da realizzare in fregio nord al tracciato della Circonvallazione Sud di progetto, per una profondità di 20 m, ove procedere anche alla realizzazione di una pista ciclopedonale in fianco nord della Circonvallazione.
5. Funzione progettuale secondaria è quella di procedere alla riorganizzazione viabilistica interna, realizzando gli anelli stradali di collegamento fra le strade urbane esistenti adducanti all’ambito di progetto (Via Colla e via Manzella). La progettazione dovrà quindi tendere alla realizzazione di una viabilità secondaria interna, che raccordi tra loro tali strade urbane, da collocare parallelamente al tracciato della nuova Circonvallazione Sud di progetto, ed intersecanti la nuova viabilità primaria di progetto, ovvero la direttrice di prosecuzione di via Paganini, che andrà ad innestarsi sulla circonvallazione sud di progetto, tramite rotatoria.
6. Parte delle dotazioni territoriali di 1° livello, a verde pubblico, dovranno essere concentrate per la gran parte nella porzione dell’ambito posta più a ovest, tra la Circonvallazione, via Malvicino e l’edificio esistente e consolidato, in modo da realizzare un’area a verde pubblico di maggiore respiro (Parco Urbano di Quartiere) in fregio all’area verde di cintura ed in continuità con quella, analoga, prevista per l’ambito ANIR1. Tale corridoio verde avrà lo scopo di interrompere l’edificazione e consentire la permeabilità, visiva e funzionale, tra spazio urbano e spazio aperto.
7. La parte dell’Ambito collocata a sud della Circonvallazione, tra questa ed il tessuto produttivo consolidato della ex Fornace Manzella, è destinata all’ampliamento delle strutture artigianali esistenti.
8. La viabilità primaria dovrà essere realizzata con tipologia a viale alberato.
9. Il progetto d’intervento, a carattere planivolumetrico, dovrà essere elaborato perseguendo l’obiettivo della massima qualità architettonica ed ambientale, ricercando corrette soluzioni di inserimento delle nuove architetture nel paesaggio, soprattutto in rapporto al profilo naturale dei terreni, salvaguardando il verde alberato esistente. Gli interventi dovranno integrarsi paesaggisticamente al contesto relativamente all’impianto insediativo, alle tipologie edilizie, all’uso di materiali, opere di finitura e colori, nonché alla sistemazione delle aree pertinenziali. Le aree di parcheggio pubblico dovranno essere organizzate in modo da assicurare brevi percorsi di connessione con le residenze.

Ed ancora, l’articolo definisce i potenziali effetti attesi dalle trasformazioni previste:

<b>POTENZIALI EFFETTI ATTESI DALLE TRASFORMAZIONI PREVISTE</b>	
<b>Aria</b>	La realizzazione di zone di ampliamento residenziale potrebbe comportare un aumento delle emissioni in atmosfera correlate agli impianti di riscaldamento/condizionamento delle nuove residenze. A questi si devono aggiungere le emissioni connesse alla viabilità, connesse ad un modesto aumento del flusso veicolare lungo le strade di lottizzazione.
<b>Rumore</b>	Non si verificano impatti indotti dalla realizzazione di Ambiti di espansione a prevalente destinazione residenziale se non di carattere temporaneo e limitato in fase di cantiere. Relativamente alla Zonizzazione Acustica Comunale, l'area di variante ricade nella classe acustica 2, idonea alla funzione prevista (residenziale). L'area risulta delimitata a sud dal tracciato della circonvallazione sud prevista dal PSC, per cui è prefigurabile che le future costruzioni prospicienti alla futura infrastruttura stradale possano essere esposte ad impatto acustico connesso al traffico veicolare.
<b>Radiazioni ionizzanti e non</b>	La realizzazione di edifici a destinazione residenziale determina la necessità di connessioni

<b>ionizzanti</b>	agli elettrodotti esistenti.
<b>Risorse idriche</b>	Dal punto di vista idraulico l'aumento delle superfici impermeabilizzate correlate a parcheggi e nuovi edifici comporta lo scarico nel corpo idrico recettore di significativi quantitativi di acqua in un tempo relativamente breve (soprattutto in occasione di precipitazioni di forte intensità), determinando potenziali problematiche di natura idraulica correlate alla possibilità di drenaggio delle acque stesse. Dal punto di vista qualitativo la realizzazione delle nuove aree residenziali determinerà un'ulteriore produzione di reflui civili che, andranno ad incidere sull'impianto di depurazione comunale.
<b>Suolo e sottosuolo</b>	L'insediamento residenziale comporterà un consumo di suolo e parziale impermeabilizzazione del terreno.
<b>Paesaggio ed Ecosistemi</b>	L'area si colloca in continuità con le aree già edificate, limitandone l'impatto visivo dato dall'interruzione della continuità del paesaggio, a causa dell'inserimento di elementi antropici. L'area è caratterizzata dall'incisione del Rio Lora che scorre lungo il limite orientale dell'ambito, contrassegnato da una stretta fascia di vegetazione ripariale, costituente corridoio della rete ecologica. Lungo il lato nord dell'ambito è presente un filare di gelsi che dovrà essere conservato. Sono presenti anche alcuni esemplari arborei isolati significativi, la cui valenza ambientale e paesaggistica potrebbe essere pregiudicata dalle nuove urbanizzazioni.
<b>Sistema agricolo</b>	L'attuazione dell'ambito comporterà una considerevole superficie di terreno agricolo. Il comparto si colloca in continuità con l'urbanizzato esistente della periferia meridionale del capoluogo, quindi non determinerà la formazione di aree agricole intercluse.
<b>Sistema insediativo</b>	Creazione di effetti positivi in termini di ridisegno urbano delle aree sfrangiate (completamento di insediamenti urbani consolidati). Creazione di effetti positivi in termini di riqualificazione urbana diffusa, attraverso la realizzazione di politiche di riequilibrio delle dotazioni e delle attrezzature urbane, nonché di rivitalizzazione dei tessuti consolidati.
<b>Mobilità</b>	La realizzazione di una nuova area residenziale implica una, seppur modesta, maggiore presenza di flusso viabilistico, che può incidere negativamente su quella dell'intera area.
<b>Rifiuti</b>	L'aumento di residenti determinerà un aumento della produzione di rifiuti.
<b>Energia</b>	La realizzazione di una nuova area residenziale implica un maggior consumo d'energia elettrica da ricondurre ai dispositivi di riscaldamento e refrigerazione degli ambienti, e al sistema d'illuminazione.
<b>Patrimonio culturale, storico e archeologico</b>	Non vi sono interferenze.

Infine vengono individuate le Direttive di mitigazione ambientale:

<b>DIRETTIVE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE PER LA REDAZIONE DEI PUA E LA PROGETTAZIONE EDILIZIA</b>	
<b>Aria</b>	I nuovi edifici dovranno essere dotati di certificato energetico. Per limitare i consumi energetici si dovrà incentivare, in sede di progettazione, l'orientamento, il disegno e l'insediamento delle nuove edificazioni tali da minimizzare le dispersioni termiche e massimizzare l'impiego di solare passivo (bioedilizia), oltre che incentivare l'utilizzo di fonti di energia alternativa, con particolare riferimento al solare termico, e fotovoltaico anche oltre i limiti minimi di legge e dovrà essere garantito il risparmio anche attraverso l'utilizzo di lampade a basso consumo. Nelle abitazioni si dovranno prediligere caldaie a gas metano a condensazione. Dovrà essere verificata l'opportunità di realizzare percorsi ciclopeditoni di collegamento con il centro paese ed eventualmente con la rete ciclabile di cintura sud.
<b>Rumore</b>	In fase di progettazione degli interventi dovrà essere effettuata una valutazione previsionale di clima acustico, che dovrà dimostrare il rispetto dei limiti di legge per le funzioni prevalentemente residenziali, oppure, in caso contrario, dovrà prevedere idonee misure di mitigazione, eventualmente localizzandole opportunamente, in grado di garantire il rispetto dei limiti. Eventuali barriere fonoassorbenti dovranno essere realizzate preferibilmente mediante la costruzione di barriere in terra inerbita e piantumate con essenze arboreo-arbustive autoctone; in alternativa gli interventi potranno essere attuati utilizzando pannelli prefabbricati montati in opera. Completati gli interventi previsti dovrà essere effettuata una verifica del clima acustico con la predisposizione di eventuali misure correttive. In particolare, per il settore meridionale, parallelo al tracciato della futura circonvallazione sud dovrà essere effettuata una valutazione preventiva in sede di PUA della necessità di realizzare specifici interventi di riduzione dell'impatto acustico (dune in terra).

<p><b>Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti</b></p>	<p>La linea aerea MT esistente e le nuove linee elettriche dovranno essere interrato. I progetti dovranno prevedere un azionamento interno ai comparti di trasformazione che eviti destinazioni che richiedano la permanenza di persone per quattro o più ore giornaliere all'interno delle fasce di rispetto di 0,2 µT delle linee MT. Qualora si renda necessaria la realizzazione di cabine di trasformazione MT/BT, esse dovranno essere localizzate lontano da aree che richiedano la permanenza di persone per quattro o più ore giornaliere. Eventuali nuove linee MT dovranno prevedere tracciati che garantiscano la non esposizione di persone per quattro o più ore giornaliere a campi elettromagnetici superiori all'obiettivo di qualità di 0,2 µT.</p>
<p><b>Risorse idriche</b></p>	<p>Le fognature dovranno prevedere la separazione della rete delle acque bianche da quelle nere.</p> <p>Per quanto riguarda i reflui civili prodotti dovrà essere garantito l'allacciamento delle nuove aree di trasformazione alla rete fognaria esistente, con recapito ai sistemi di depurazione, previa verifica della capacità dei depuratori medesimi che, in caso non risulti sufficiente, dovrà essere opportunamente adeguata, pena la non attuazione della previsione di piano. L'attuazione dell'azione di Piano è vincolata all'adeguamento del sistema di depurazione.</p> <p>La progettazione dei nuovi interventi dovrà garantire una quota di superficie permeabile pari ad almeno il 40% della superficie scoperta di pertinenza degli edifici.</p> <p>In ogni caso dovrà essere prevista l'applicazione di sistemi di laminazione delle acque meteoriche, quali il sovradimensionamento delle tubazioni e/o la realizzazione di vasche di laminazione; il sistema di laminazione dovrà essere dotato di dispositivi di limitazione delle portate interne all'area, con lo scopo di invasare le acque piovane e rilasciarle progressivamente nelle giornate successive all'evento piovoso, oppure di mantenerle invasate con la finalità di irrigazione delle aree verdi e comunque per utilizzi compatibili (dispositivi di recupero e/o riciclo delle acque meteoriche); in ogni caso i quantitativi di acqua scaricati nel corpo idrico ricettore non dovranno determinare una portata superiore a quella derivante dalla stessa porzione di territorio non urbanizzata (invarianza idraulica). L'ipotesi di realizzazione vasche di laminazione nella fascia perifluviale del Rio Lora, come indicato nella proposta progettuale avanzata, pur richiedendo gli opportuni pareri di competenza (Servizio Tecnico Bacini degli Affluenti del Fiume Po, Consorzio di Bonifica) per la verifica del corretto dimensionamento delle vasche stesse, appare condivisibile dal punto di vista ambientale e naturalistico.</p> <p>Per limitare il consumo idrico le acque piovane provenienti dalle coperture degli edifici potranno essere raccolte, stoccate in quantità adeguata al fabbisogno e riutilizzate per usi compatibili (irrigazione, lavaggi di aree esterne, scarichi wc), attraverso opportune reti duali di adduzione.</p> <p>La fascia più ribassata in quota contermina al Rio Lora, esposta ad un moderato rischio di esondazione, dovrà essere preclusa all'edificazione.</p> <p>Il settore nord-est dell'ambito, posto a quota più ribassata, potrà essere attuato prevedendo alla corretta regimazione delle acque meteoriche, da un lato mediante la verifica della capacità di smaltimento dei fossi/canalizzazioni interessanti l'ambito nella loro configurazione finale e dall'altro attraverso la realizzazione delle superfici abitabili e delle aree di pertinenza ad una quota sopraelevata di almeno 1 m. rispetto alla quota dell'area più ribassata posta in fregio al Rio Lora.</p>
<p><b>Suolo e sottosuolo</b></p>	<p>Per la realizzazione dei parcheggi e della viabilità di accesso deve essere valutata da un punto di vista tecnico la possibilità di utilizzare materiali di recupero da demolizione in sostituzione degli inerti di cava, oppure l'utilizzo del terreno in sito legato a calce.</p> <p>Nel settore orientale dell'ambito, con possibile interferenza con acque di falda entro quote di 2 m. dal p.c., è sconsigliata la realizzazione di piani interrati a quote inferiori a -1 m. di profondità dal p.c. attuale.</p>
<p><b>Paesaggio ed ecosistemi</b></p>	<p>La progettazione delle aree di nuovo impianto dovrà prevedere adeguate misure per l'inserimento paesaggistico e ambientale e per la mitigazione e compensazione degli impatti sul territorio circostante e sull'ambiente, con particolare attenzione a interventi di schermatura delle opere antropiche di impatto.</p> <p>Gli interventi dovranno integrarsi paesaggisticamente al contesto relativamente all'impianto insediativo, alle tipologie edilizie, all'uso di materiali, opere di finitura e colori, nonché alla sistemazione delle aree pertinenziali. Le aree di parcheggio pubblico dovranno essere organizzate in modo da assicurare brevi percorsi di connessione con le residenze. Le nuove aree edificabili dovranno essere collocate in continuità con le aree urbanizzate preesistenti. Inoltre, con la finalità di tutelare il paesaggio agrario che caratterizza il territorio interessato dall'ambito di trasformazione, è necessario prevedere la</p>

	<p>realizzazione di siepi arboreo-arbustive, plurispecifiche e disetanee, perimetrali ai nuovi interventi edilizi (lungo i lati non confinanti con il tessuto edificato) realizzate con sesto d’impianto non regolare e dello spessore medio di almeno 5 m, che limitino la visibilità delle nuove edificazioni. Si prescrive infine la sistematica piantumazione di essenze arboree nelle aree destinate a parcheggio. Le piantumazioni perimetrali dovranno essere preferenzialmente effettuate con essenze autoctone.</p> <p>Il filare di gelsi posto al limite nord dell’ambito dovrà essere preservato, inserendolo nel disegno urbanistico del nuovo insediamento residenziale.</p> <p>Il corridoio ecologico del Rio Lora dovrà essere preservato e valorizzato attraverso la realizzazione del Parco Urbano del Rio Lora.</p> <p>Gli esemplari arborei di alto fusto di Quercus s.p. dovranno essere preservati inserendoli nel disegno urbanistico del nuovo insediamento residenziale.</p> <p>L’ambito dovrà concorrere, per la sua quota parte corrispondente alla sua estensione, alla realizzazione del Parco Urbano di Cintura in fregio ed a nord della Circonvallazione Sud di progetto, per una profondità di 20 m., per una migliore ambientazione del nuovo tracciato viabilistico.</p> <p>Parte delle dotazioni territoriali di 1° livello, a verde pubblico, dovranno essere concentrate per la gran parte nella porzione dell’ambito posta più a ovest, tra la Circonvallazione in progetto, via Malvicino e l’edificato esistente e consolidato, in modo da realizzare un’area a verde pubblico di maggiore respiro (Parco Urbano di Quartiere) in fregio all’area verde di cintura ed in continuità con quella, analoga, prevista per l’ambito ANIR1. Tale corridoio verde avrà lo scopo di interrompere l’edificazione e consentire la permeabilità, visiva e funzionale, tra spazio urbano e spazio aperto.</p>
<b>Sistema agricolo</b>	<p>Le nuove edificazioni dovranno essere realizzate in stretta adiacenza con edificazioni già esistenti, evitando la formazione di aree intercluse con il conseguente consumo indiretto di suolo agricolo.</p>
<b>Mobilità</b>	<p>La funzione primaria che l’ambito è chiamato a svolgere è quella della realizzazione del secondo tratto della Circonvallazione sud di progetto, di collegamento Via Malvicino e la direttrice di prosecuzione di via Paganini; il nuovo collegamento viabilistico sud dovrà prevedere la realizzazione di una pista ciclopeditone in fianco nord della Circonvallazione, al fine di potenziare la rete mobilità sostenibile, in collegamento con la pista ciclopeditone per Borgonovo.</p> <p>Il disegno urbanistico dell’area deve comprendere anche la riorganizzazione viabilistica interna, realizzando gli anelli stradali di collegamento fra le strade urbane esistenti adducanti all’ambito (Via Colla e via Manzella), connessi con i nuovi tracciati in progetto.</p>
<b>Rifiuti</b>	<p>In fase di progettazione delle nuove previsioni residenziali si dovranno prevedere specifiche aree da destinare alla raccolta dei rifiuti solidi urbani in modo differenziato (piazzole ecologiche da concordare con il Gestore del servizio). L’area dovrà essere attrezzata con adeguati sistemi per la raccolta differenziata da parte del Gestore del servizio. Dovrà essere esteso all’area di nuovo insediamento il sistema di raccolta “porta a porta” dei rifiuti, che prevede la raccolta porta a porta di carta, organico e rifiuti indifferenziati e la raccolta stradale della plastica, del vetro e dei metalli.</p>
<b>Energia</b>	<p>Per limitare i consumi energetici si dovrà incentivare, in sede di progettazione, l’orientamento, il disegno e l’insediamento delle nuove edificazioni tali da minimizzare le dispersioni termiche e massimizzare l’impiego di solare passivo (bioedilizia), oltre che incentivare l’utilizzo di fonti di energia alternativa, con particolare riferimento al solare termico, e fotovoltaico anche oltre i limiti minimi di legge e dovrà essere garantito il risparmio anche attraverso l’utilizzo di lampade a basso consumo.</p> <p>Dovrà essere prevista la riduzione dell’intensità luminosa durante le ore notturne e i sistemi radianti impiegati dovranno limitare il consumo energetico.</p> <p>I nuovi edifici dovranno comunque essere dotati di certificato energetico</p>
<b>Patrimonio culturale, storico e archeologico</b>	<p>Preventivamente agli interventi di nuova trasformazione dovranno essere concordate con la soprintendenza adeguate misure per garantire di non danneggiare eventuali elementi di interesse archeologico.</p>

La progettazione del PUA, sia in riferimento alla città privata sia in riferimento alla città pubblica, ha tenuto conto dei criteri ed i principi generali per la progettazione edilizia, esplicitati dall’articolo 5/I del RUE, ovvero:

- a) la qualità della vita risultante, anche in rapporto alla possibilità di fruizione degli spazi urbani pubblici e privati; particolare attenzione è stata dunque posta nel progetto sia agli aspetti tipologici e distributivi

degli edifici, sia alla collocazione dei nuovi edifici sul terreno, nonché al conseguente rapporto tra pieno e vuoto e tra spazio pubblico e privato;

- b) come esplicitato in premessa, si è considerato che il vuoto non è uno spazio residuale, ma ha la stessa importanza dell'edificio e come tale va studiato e definito;
- c) valorizzazione e rispetto dei caratteri paesaggistici del territorio rurale circostante, con particolare attenzione alle frange di contatto con il costruito;
- d) inserimento nel contesto affinché il prodotto edilizio proposto sia congruente con esso, per evitare, per quanto possibile, disordine urbano e visivo, frammentazione dell'immagine ambientale e frammentazione e disordine nello stesso oggetto edilizio;
- e) presentazione di una composizione unitaria dei manufatti edilizi in modo che ogni parte di un nuovo edificio, possa essere congruente all'insieme che, anche se articolato e caratterizzato da complessità volumetrica e compositiva, non deve apparire come un accostamento casuale di pezzi, ma come un nuovo organismo coerentemente progettato in tutte le sue componenti;
- f) capacità di contemplare l'obiettivo di sfruttamento massimo del lotto edificabile con l'esigenza di non determinare un oggetto edilizio, inteso come fabbricato ed area scoperta, incongruo per morfologia, funzionalità, tipologia, composizione architettonica ed utilizzazione territoriale.

## L'interpretazione dei Concetti Regolativi nella progettazione del PUA

Partendo dall'insieme dei “*concetti regolativi*” definiti dal POC e dal RUE, la progettazione del presente Piano Urbanistico Attuativo, è stata effettuata in relazione alla dimensione paesaggistica del territorio interessato. Ovvero l'intero Ambito ANIR02 definito dal PSC e disciplinato dal POC. La sua attuazione in Comparti ed in stralci attuativi, non ha inciso in alcun modo sulla progettazione urbana, che ha riguardato la scala dell'Ambito.

I “*Concetti Regolativi*” definiti dal POC e dal RUE, come già detto:

- a) non impongono univoche ed indifferenziate soluzioni;
- b) sollecitano autonomi percorsi di approfondimento in relazione alle specificità dei luoghi e degli ambienti di vita coinvolti dai PUA;
- c) determinano l'individuazione, per ogni PUA, di una documentazione interpretativa dei concetti regolativi per la qualità urbana; ovvero la presente Relazione.

In tal senso, nella progettazione del PUA “*La Quercia*”, il paesaggio è stato considerato:

- a) presente in ogni ambiente di vita, e riguardante, conseguentemente, non solamente gli spazi naturali o rurali, ma anche, ed in eguale misura, gli spazi urbani e periurbani;
- b) quale esito della percezione umana e sociale del territorio.

I “*Concetti Regolativi*” sono, all'interno degli strumenti urbanistici comunali, espressi sotto forma esigenziale e prestazionale.

PSC, POC e RUE perseguono il miglioramento della qualità edilizia, attraverso la previsione di requisiti prestazionali delle opere, volti ad assicurarne la sicurezza, l'igiene e la fruibilità.

In particolare il RUE disciplina le trasformazioni urbanistiche ed edilizie con riferimento a singole componenti, definite “*materiali*”, dello spazio aperto e dello spazio costruito, affinché gli indirizzi del PSC e della Val.Sat. possano trovare applicazione in buone pratiche di progettazione e di realizzazione dei manufatti.

La disciplina dei materiali si esprime attraverso norme prestazionali, che fissano cioè risultati da perseguirsi nelle trasformazioni urbanistiche ed edilizie.

Le prestazioni sono prescritte in forma quantitativa, ossia attraverso l'indicazione numerica di livelli prestazionali da assolvere, oppure espresse in forma discorsiva, ossia attraverso l'enunciazione di azioni e comportamenti progettuali da praticarsi, ovvero da interpretarsi, affinché l'intervento persegua l'esito atteso che il requisito esprime.

Le norme prestazionali, sia quelle relative allo spazio aperto pubblico e ad uso pubblico, sia quelle relative invece allo spazio edificato) sono organizzate ed espresse in Schede prestazionali con riferimento a specifici requisiti.

In ogni Scheda prestazionale l'enunciazione sintetica dell'esigenza fissata dal requisito è seguita dalle prestazioni specifiche richieste per rispondervi efficacemente.

Le Schede esplicitano inoltre il campo di applicazione delle prestazioni richieste e le modalità di verifica.

Ai sensi di quanto disposto dall'articolo 2/II del RUE, l'assolvimento dei livelli di prestazione richiesti in riferimento a ciascun requisito è obbligatorio ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio diretto o per l'approvazione dei PUA.

Il progettista, in tal senso, dichiara la conformità del progetto per quanto concerne i requisiti che si esprimono tramite livelli prestazionali quantitativi (standard). Questa modalità d'adempimento riguarda esclusivamente una parte dei requisiti relativi agli edifici, di cui al Titolo III (articolo 26/II) ed attiene alla fase edilizia.

Per quanto concerne invece l'assolvimento dei livelli di prestazione espressi in forma discorsiva, questo è da dimostrarsi negli elaborati di progetto in una circostanziata relazione tecnico-illustrativa, che documenti analiticamente, con riferimento ai singoli requisiti e prestazioni, le azioni progettuali condotte e le soluzioni adottate, e gli elaborati specifici di progetto in cui queste si evidenziano, ovvero proprio la presente relazione interpretativa dei concetti regolativi per la qualità urbana.

L'insieme dei concetti regolativi per la qualità urbana definiti dal POC e dal RUE, sono stati declinati e conseguentemente interpretati, nella progettazione del PUA “*La Quercia*”, secondo le seguenti tematiche omogenee e relative finalità, al di là della puntuale interpretazione progettuale di ogni singolo Criterio Regolativo fissato dagli strumenti urbanistici comunali, che verrà esplicitata nei capitoli successivi:

<b>INTERPRETAZIONE PROGETTUALE DELLE FINALITÀ ESIGENZIALI DEI CONCETTI REGOLATIVI PER LA QUALITÀ URBANA</b>
<b>1 – IL CONTESTO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Viene mantenuta la complessità delle preesistenti geometrie e giaciture di carattere ambientale o storico assecondando la conformazione geomorfologica del terreno;</li> <li>2. Sono stati recepiti i “vincoli” di carattere storico, ambientale, paesaggistico o architettonico presenti come elementi di indicazione e valorizzazione progettuale;</li> <li>3. Viene conservata l'integrità fisica e percettiva dei landmarks, ovvero dei punti di riferimento paesaggistici ed ambientali esistenti e riconoscibili, e dell'assetto morfologico del terreno.</li> </ol>
<b>2 – ECOLOGIA E SOSTENIBILITÀ DELLO SPAZIO URBANO:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nella progettazione degli edifici verranno adottati principi di efficienza energetica e di innovazione tecnologica;</li> <li>2. Sono stati connessi gli spazi verdi di progetto con la rete ecologica esistente;</li> <li>3. Sono state concentrate le superfici verdi (Parco Urbano del Rio Lora);</li> <li>4. Sono stati preservati e valorizzati i corsi d'acqua esistenti (Rio Lora).</li> </ol>
<b>3 – LO SFONDO IN PRIMO PIANO:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Verrà inserito correttamente il progetto di ogni singolo edificio nello skyline esistente del territorio consolidato;</li> <li>6. La distribuzione planivolumetrica tutela le visuali prossime e lontane;</li> <li>7. E' stata verificata l'opportunità di dare continuità spaziale e/o volumetrica al sistema urbano consolidato adiacente.</li> </ol>
<b>4 – LA VALORIZZAZIONE DELL'AMBITO SPAZIALE ESTERNO AL PROGETTO:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. E' stata ricercata una valorizzazione reciproca tra progetto e contesto;</li> <li>2. E' stato verificato il contributo che può dare: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Il progetto alle esigenze del contesto;</li> <li>b. Il contesto alle esigenze del progetto.</li> </ol> </li> </ol>
<b>5 – LO SPAZIO VERDE PROTAGONISTA DELLA PROGETTAZIONE URBANA:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Il sistema del verde è stato progettato in modo tale che esso: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Organizzi lo spazio urbano;</li> <li>b. Sia continuo ed interconnesso;</li> <li>c. Ospiti percorsi ciclopeditoni;</li> </ol> </li> <li>2. Gli spazi verdi: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Non risultano frammentari o marginalizzati;</li> <li>b. Contribuiscono alla costituzione di un sistema di verde urbano che risulterà fruibile, connesso agli insediamenti e non finalizzato unicamente al soddisfacimento quantitativo delle dotazioni territoriali prescritte;</li> <li>c. Costituisce parte integrante del progetto, sia nelle parti botaniche sia in quelle pavimentate o di arredo urbano, che non è stato inteso come insieme di oggetti isolati, ma piuttosto concepito in relazione alla sistemazione micro-urbanistica dello spazio pubblico ed ai rapporti con la scena urbana;</li> </ol> </li> <li>3. Nella progettazione dei singoli edifici si valuterà di verificare la possibilità di rendere visibili, almeno in parte, i giardini privati dagli spazi pubblici.</li> </ol>
<b>6 – IL PAESAGGIO NEI PARCHEGGI:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La scena urbana non risulta dominata dai parcheggi, la gran parte dei quali infatti è stata pensata come diffusa, ovvero di prossimità;</li> <li>2. I posti auto all'aperto sono stati suddivisi in gruppi, finalizzati a servire l'edificio nelle immediate vicinanze, ognuno dei quali:</li> </ol>

- a. E' costituito da un numero limitato di posti auto;
- b. E' circoscritto da aiuole a verde;
- c. E' visibile dagli edifici ed adeguatamente illuminato.

**7 – GLI SPAZI PUBBLICI COME STANZE PUBBLICHE ALL'APERTO:**

1. Verranno resi permeabili gli spazi viabilistici di quartiere ad attività di carattere non automobilistico, finalizzate alla creazione di vivacità sociale e funzionale;
2. Verrà differenziata la pavimentazione;
3. Verranno previste funzioni attrattive, occasioni di soste sedute, e di osservazione delle attività che avvengono nello spazio pubblico e nella scena urbana; sono stati differenziati:
  - a. I luoghi di seduta di carattere primario (panchine e sedie);
  - b. I luoghi di seduta di carattere secondario (muretti, prati, gradini,...);
4. Nella fase edificatoria verrà verificato se esistono le condizioni per definire fronti urbani continui (quinte urbane), prevedendo la costruzione in confine con le strade pubbliche;
5. Viene prevista una piazza e spazi arredati di relazione, in correlazione con i fronti e le direttrici dei percorsi pedonali e ciclabili, collocata all'ingresso del Parco Urbano del Rio Lora;
6. Lo spazio pubblico stradale è stato concepito come luogo nel quale i veicoli sono considerati ospiti in un paesaggio urbano che promuove la vivibilità e la polifunzionalità degli spazi.

**8 – GLI ELEMENTI DI CONNESSIONE FRA SPAZI INTERNI E SPAZI ESTERNI:**

1. Nella fase edilizia si verificherà la possibilità di realizzare portici e passages (gallerie pedonali con negozi ed attività che si affacciano sul passaggio), i quali potranno risultare un rilevante elemento di connessione fra gli edifici e lo spazio pubblico, in grado di assolvere importanti finalità funzionali, estetiche e di vivacità sociale;
2. Verranno inoltre preferite logge e balconi ampi per consentire una loro agevole e piacevole fruibilità.

**9 – LA MIXITE' FUNZIONALE:**

1. Verrà promossa la polifunzionalità degli spazi pubblici e privati, attraverso l'integrazione di attività, cultura, tempo libero, per favorire la vitalità sociale e funzionale;
2. Verranno diversificate le funzioni verticalmente (ad esempio: funzioni residenziali o direzionali collocati sopra i negozi) ed orizzontalmente.

**10 – LE STAGIONI NELLO SPAZIO PUBBLICO:**

1. Sono stati progettati gli spazi pubblici verificando, rispetto al periodo estivo ed a quello invernale:
  - a. L'effettiva possibilità di una loro confortevole fruizione;
  - b. L'impatto delle ombre portate dagli edifici;
2. L'impatto climatico è stato mitigato mediante zone d'ombra determinate dagli alberi o da riparo generato dagli eventuali portici che verranno realizzati in sede edificatoria;
3. E' stato considerato il materiale vegetale e l'acqua (vasche di accumulo) come elementi del progetto in grado di contribuire a determinare le caratteristiche del microclima, della percezione sonora e dell'illuminazione naturale;
4. Verranno utilizzati alberi a foglie decidue (caducifoglie), allo scopo di ottenere ombra nella stagione estiva e luce in quella invernale;
5. In correlazione con quanto sopra, verranno comunque anche utilizzati, nelle zone più deputate all'assolvimento delle funzioni di parco e di barriera con la circonvallazione sud, alberi sempreverdi, con la funzione ornamentale permanente o di mitigazione visiva ed acustica.

**11 – UNA PROGETTAZIONE INFORMATA:**

1. La progettazione è stata intesa come esito di un progetto di attenzione ed interazione sociale, condotto con gli attori locali (cittadini, amministrazione,...) coinvolti dall'intervento portatori di aspirazioni, interessi e punti di vista differenti;
2. La progettazione è stata finalizzata alla conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dei cittadini;

**12 – LA CITTA' DEI PEDONI E DEI CICLISTI (I PERCORSI LENTI):**

1. E' stata configurata una rete di percorsi lenti, pedonali e ciclabili, sicura, funzionale e gradevole (rete della pista ciclabile sud in continuità con quella del Parco Urbano del Rio Lora);
2. I percorsi pedonali e ciclabili:
  - a. Saranno visibili dagli edifici ed illuminati, ai fini della sicurezza diurna e notturna;
  - b. Saranno interconnessi con le altre modalità di trasporto;
  - c. Sono stati progettati in modo tale costituire un'esperienza percettiva della scena urbana;
3. I percorsi pedonali si incroceranno preferibilmente ortogonalmente con gli assi stradali.

**13 – LA CITTA' PER I MENO FAVORITI:**

1. Sono state poste, quale pietra angolare del progetto, le modalità di fruizione per i meno favoriti (bambini,

*anziani, diversamente abili, persone in difficoltà,...);*

- 2. E' stata privilegiata la predisposizione di percorsi che possano essere utilizzati indistintamente da tutti i cittadini, senza la necessità di prevedere fruizioni differenziate, mediante l'uso di rampe lungo i percorsi.*

**14 – LA SICUREZZA NEGLI SPAZI PUBBLICI:**

- 1. E' stata realizzata una conformazione spaziale (articolazione planivolumetrica degli edifici e degli spazi pubblici, illuminazione, visuali, percorsi) in grado di determinare condizioni e sensazioni di controllo e sorveglianza;*
- 2. Verranno disposti gli affacci e le attività degli edifici verso gli spazi pubblici, ai fini di incoraggiare un senso di vigilanza;*
- 3. Sono state evitate zone monofunzionali, frequentate solo in parti limitate della giornata;*
- 4. Il progetto di illuminazione degli spazi pubblici è stato concepito con lo scopo di mostrare il ruolo di sicurezza e di valorizzazione dell'architettura e dei percorsi ed eseguito in conformità a quanto stabilito dall'articolo 12/II del RUE;*
- 5. Si è tenuto conto dell'armonioso rapporto degli impianti di illuminazione previsti con le alberature previste, che non devono ridurre l'efficienza del sistema di illuminazione.*

## L'interpretazione progettuale delle Schede Prestazionali dello spazio aperto pubblico e di uso pubblico del PUA

L'Allegato 2 al Regolamento Urbanistico Edilizio definisce le “*Schede prestazionali dello spazio pubblico ed uso pubblico*”. L'articolo 3/II della Disciplina Normativa del RUE definisce poi i criteri di progettazione e realizzazione dello spazio aperto pubblico e d'uso pubblico, che rappresentano veri e propri “*Concetti Regolativi per la qualità urbana*” ed interpretano e specificano gli indirizzi e le prescrizioni del Piano Strutturale Comunale, in particolare quelle riferite al Capo III delle NTS del PSC (Infrastrutture e servizi per la mobilità) ed al Capo IV delle NTS (Dotazioni territoriali), particolarmente per gli Ambiti di nuovo insediamento, quale è l'ANIR 02.

Destinatari della norma sono sia il soggetto pubblico, quando opera direttamente, sia il soggetto privato, come nel caso specifico, quando realizza spazi aperti pubblici o di uso pubblico, in forza del principio della perequazione urbanistica, vero e proprio cardine progettuale dell'Ambito.

Per ciascuno dei materiali dello spazio aperto selezionati per l'incidenza delle loro caratteristiche sulla qualità complessiva dello spazio pubblico e d'uso pubblico (Strade, Percorsi ciclabili in sede autonoma, Aree parcheggio, Piazze e aree pedonalizzate, Aree verdi urbane, Parchi e giardini, Orti urbani, Spazi pubblici fruibili in territorio rurale) le Schede definiscono:

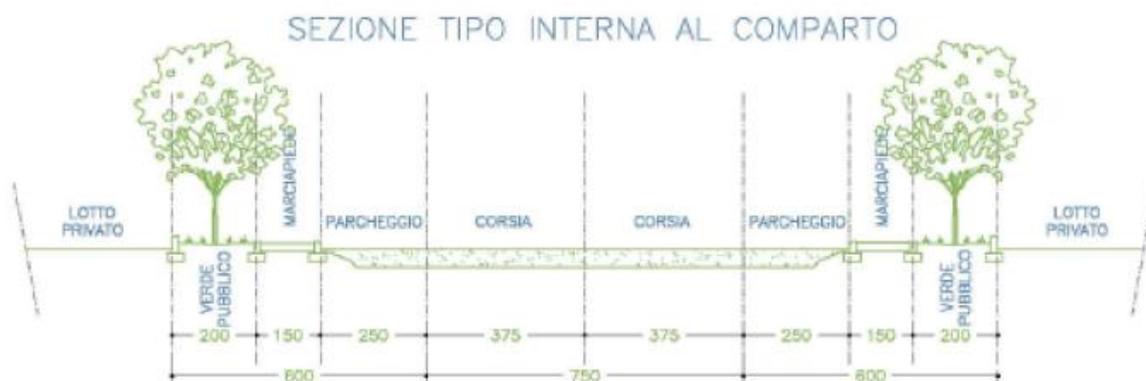
- l'esplicitazione degli spazi riconducibili al materiale urbano in oggetto;
- le componenti, ossia i materiali semplici essenziali che concorrono nella composizione del materiale urbano in oggetto;
- le prestazioni, ossia le azioni da assolvere e i comportamenti progettuali da tenere negli interventi relativi al materiale urbano in oggetto;
- i regolamenti correlati, ossia il riferimento ad altri eventuali testi normativi di settore pertinenti al materiale urbano in oggetto.

Le prestazioni specifiche richieste per ogni materiale dello spazio aperto sono raccolte, di seguito, in Schede tecniche organizzate per singoli requisiti e riportate in Allegato 2 al RUE.

Nella presente sezione della Relazione pertanto, si procede alla verifica dell'interpretazione progettuale in riferimento ad ogni singola Scheda-Norma di cui all'Allegato 2 al RUE.

<b>STRADE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: MITIGAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE [A.1]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Per mitigare l'inquinamento acustico e atmosferico, compensare l'impermeabilizzazione dei suoli ed ottimizzare la gestione quali/quantitativa delle portate meteoriche di dilavamento, favorire l'inserimento paesaggistico dell'opera dovrà essere dato valore ecologico alle fasce di rispetto e posta attenzione al progetto della sezione e del profilo stradale. Il requisito si riferisce ad autostrade e tangenziali e a strade di attraversamento e attestamento urbano.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova <i>costruzione</i> e di riqualificazione di strade, autostrade e tangenziali esistenti.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sono stati considerati nel progetto Ambiti più vasti di quelli occupati dalla sezione stradale;</li> <li>2. Sono state trattate la fascia di rispetto, benché di larghezza uniforme, in maniera confacente alle caratteristiche del paesaggio attraversato, trasformandola in una fascia verde di ambientazione;</li> <li>3. Sono state previste, per le arterie principali (ovvero quelle invariante definite dalla Scheda-Norma di Riferimento Progettuale del POC, fasce filtro o tampone a lato della carreggiata per la raccolta delle acque meteoriche di dilavamento (parte IV DGR 1860/2006), minimizzando gli apporti di acque meteoriche di dilavamento alla pubblica fognatura nera o mista;</li> <li>4. E' stato previsto l'inserimento a fianco delle strade, di specie vegetali autoctone, in grado di integrare e completare il paesaggio locale;</li> </ol>

5. E' stata utilizzata, per le strade di centralità urbana, la tipologia E “*Strada urbana con alberatura e spazi di sosta doppi*”, di cui al comma 21, dell'art. 4/II del RUE, con la modifica del verde poto all'esterno della sezione;
6. E' stata progettata la componente vegetazionale nelle fasce di ambientazione considerando da un lato le caratteristiche dei suoli, del clima e dell'esposizione, dall'altro la capacità delle fitomasse di agire come guide ottiche per l'automobilista, segnalando a distanza l'andamento del tracciato e rompendo la monotonia;
7. E' stato studiato il tracciato considerando, per quanto possibile, i confini catastali, così da limitare la formazione di spazi residuali, nonché la necessità di minimizzare l'impatto acustico nei confronti dei ricettori, prevedendo opportune fasce di ambientazione laterali; è stata predisposta una documentazione d'impatto acustico finalizzata a verificare il rispetto dei limiti di Zonizzazione Acustica Comunale verificando la non necessità di provvedere con barriere antirumore;
8. Sono stati progettati i raccordi della viabilità tangenziale (futura Circonvallazione Sud, che comunque non attiene al Primo Stralcio) con la viabilità urbana, rafforzando le relazioni con il paesaggio circostante e il contributo ecologico del trattamento verde;
9. Sono stati progettati sistemi illuminazione e di comunicazione per la regolazione del traffico volti alla riduzione dell'inquinamento luminoso e al risparmio energetico; la progettazione e realizzazione è stata adeguata alle prescrizioni della specifica normativa regionale;
10. Si è fatto riferimento alle indicazioni progettuali dettate dall'art. 4/II del RUE;
11. La strada è stata considerata quale “*elemento complesso*”, la costruzione del quale comporta l'assemblaggio di una serie di componenti dotate ciascuna di precise caratteristiche tecniche;
12. Il PUA prevede due tipologie di strade, differenziate per rango e funzione: strade di quartiere e strade di centralità urbana; le prime (tipologia E, dell'art. 4/II del RUE, ma senza alberature laterali) mentre le seconde, che rappresentano gli assi viabilistici principali, secondo le invarianti dettate dalla SNRP di cui all'art. 23 delle NTO del POC, sono state attrezzate a viale alberato;
13. Per i diversi tipi di strada, riconosciuti dal PSC come componenti del Sistema delle infrastrutture per la mobilità, sono state individuate le prestazioni da garantirsi allo scopo di migliorare il rapporto che ciascun tipo di strada instaura col territorio circostante e di eliminare o mitigare i problemi di compatibilità connessi;
14. Le nuove strade pubbliche urbane verranno realizzate sulla base delle norme tecniche del Codice della Strada, oltre che del Decreto ministeriale 05.11.2001, n. 6792, “*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*”, come modificato dal D.M. 22.4.2004 e del Decreto 19.4.2006 “*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*”;
15. Il PUA non prevede strade urbane con pendenze superiori a quelle indicate al punto 5.3.1 del Decreto di cui al punto 14;
16. La sezione stradale delle strade di centralità urbana che verrà adottata, conformemente alle indicazioni dell'art. 4/II del RUE è la seguente:



17. La progettazione delle nuove strade ha previsto apposite piazzole per la collocazione dei contenitori per la raccolta dei rifiuti urbani, in modo tale che questi non siano collocati sul piano della carreggiata stradale e che, per tipologia, numero, ubicazione e dimensioni, corrisponderanno, in sede esecutiva, alle indicazioni dettate in proposito dall'Ufficio Ambiente comunale;
18. Ai sensi dell'articolo 6 del D.P.R. n. 503/96, nelle strade con prevedibile più alto volume di traffico, ovvero quelle di centralità urbana, gli attraversamenti pedonali verranno illuminati nelle ore notturne o di scarsa visibilità; il fondo stradale, in prossimità dell'attraversamento pedonale, potrà essere differenziato mediante rugosità poste su manto stradale al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità;
19. La progettazione ha tenuto conto delle disposizioni di cui al D.P.R. 30.3.2004, n. 142 “*Disposizioni per il*

contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447”.

<b>STRADE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: COMPATIBILITA', ESIGENZE FUNZIONALI E ABITABILITA' [A.2]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<p>Per garantire la compatibilità fra le esigenze di fluidità di un traffico intenso, mediamente veloce, talvolta di veicoli pesanti e le esigenze di sicurezza e comfort degli ambienti urbani attraversati si dovranno progettare soluzioni adatte all'andamento altimetrico del suolo e alla geometria della sezione stradale, risolvere adeguatamente intersezioni e attraversamenti.</p> <p>Quando si tratti di direttrici storiche a ridosso delle quali sono cresciuti gli insediamenti, si dovranno creare anche le condizioni per ridurre l'intensità e moderare la velocità del traffico di attraversamento, con opportuni aggiustamenti della sezione e trattamenti della superficie stradale, così da migliorare le condizioni di sicurezza di ciclisti e pedoni e ridurre l'effetto di cesura operato dal traffico.</p> <p>Il requisito va garantito per le strade di connessione tra parti urbane e per le strade di attraversamento e attestamento urbano esistenti quando queste ultime siano a diretto contatto con gli insediamenti residenziali e dunque prive di fasce di ambientazione.</p>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova costruzione e di riqualificazione di strade di attraversamento, attestamento, connessione esistenti
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. E' stata mantenuta una dimensione costante per le corsie di marcia;</li> <li>2. E' stata articolata la sezione complessiva con riferimento alle caratteristiche del contesto attraversato agendo sulle altre componenti della strada (spazi per la sosta, percorsi pedonali, fasce verdi di ambientazione);</li> <li>3. E' stato ridotto il più possibile il numero dei raccordi con le altre strade;</li> <li>4. E' stata creata una rete continua e sicura di percorsi pedonali e di piste ciclabili, con particolare attenzione per gli attraversamenti sia pedonali che ciclabili.</li> </ol>

<b>STRADE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: ABITABILITA' DELLA STRADA ED INTEGRAZIONE CON IL CONTESTO [A.3]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<p>Per rendere abitabile lo spazio di strade soggette a usi molteplici occorre conciliare le esigenze della mobilità e della sosta veicolare con il buon funzionamento degli spazi urbani, la sicurezza e il comfort dei diversi utenti della strada (in particolare i più deboli), la piacevolezza (soprattutto per i pedoni e i ciclisti) degli spazi stradali più prossimi alla residenza curando l'integrazione con i diversi contesti che attraversano.</p> <p>Il requisito si applica a tutte le strade a esclusione di autostrade e tangenziali, strade di attraversamento e attestamento urbano, strade di connessione tra parti urbane.</p>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova costruzione e di riqualificazione di strade locali esistenti
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verranno impiegate le soluzioni di moderazione del traffico più opportune e meglio integrabili nel contesto;</li> <li>2. Verranno posate pavimentazioni coerenti con le caratteristiche del contesto urbano, con i materiali e i colori predominanti nelle facciate degli edifici prospicienti;</li> <li>3. E' stata prevista una crescente integrazione delle componenti stradali (carreggiate, intersezioni, spazi per la sosta, percorsi pedonali e ciclabili, elementi verdi di ambientazione e pavimentazioni diversificate) mano a mano che la strada assume una valenza residenziale e di vicinato;</li> <li>4. E' stata pensata una rete continua, fitta e comoda di percorsi pedonali dove sia facile orientarsi, curando in modo particolare gli attraversamenti e l'illuminazione;</li> <li>5. E' stato caratterizzato fisicamente il reticolo di strade che definisce l'"isola ambientale" del Parco Urbano, mediante effetti porta, restringimenti fisici e ottici della carreggiata, inserimento di spazi per la sosta delle auto, piccole piazze e aiuole verdi, variazione delle luci, degli spessori e delle superfici delle pavimentazioni;</li> <li>6. La progettazione del piano orizzontale nello spazio urbano ha preso in considerazione l'intero sistema costituito</li> </ol>

dalla carreggiata stradale, dai marciapiedi o percorsi pedonali a livello e dagli attraversamenti, considerando tutti i movimenti che la persona con disabilità può compiere, parallelamente all'asse stradale o trasversalmente allo stesso; sono stati, inoltre, considerati i diversi modi in cui l'individuo si sposta lungo i percorsi, a piedi (camminando o su una sedia a ruote), in bicicletta, con autovettura, come passeggero su mezzi di trasporto pubblico; sono stati applicati a questo proposito le norme dettate dal D.M. 236/89 e dal D.P.R. 503/96.

<b>STRADE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: EFFICIENZA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO [A.4]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Per estendere l'uso dei mezzi di trasporto pubblico occorre dare fluidità alla percorrenza (adeguata velocità) in condizioni di sicurezza per i diversi utenti della strada, favorire lo scambio con i mezzi di trasporto privati, facilitare l'accessibilità alle fermate e garantire un'attesa in condizioni di sicurezza e di comfort.</b>
<b>Il requisito si riferisce alle strade prevalentemente dedicate al trasporto pubblico. Le prestazioni richieste vanno garantite compatibilmente con i requisiti associati al tipo di strada (differenti se strada di attraversamento e attestamento, di connessione fra parti urbane, ecc.) e con l'indicazione di strada centralità.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di riqualificazione dello spazio stradale di strade prevalentemente dedicate al trasporto pubblico.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
Nessuno, in quanto il PUA non ricade nel campo di applicazione della Scheda-Norma

<b>STRADE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: REALIZZAZIONE DELLO SPAZIO AD USO PUBBLICO [A.5]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Là dove la strada si caratterizza per la concentrazione di servizi (sociali, commerciali, ricreativi, ricettivi e ristorativi, amministrativi) che costituiscono recapito per una parte di città, la sua progettazione dovrà favorire un'alta e varia frequentazione da parte dei diversi tipi di utenti.</b>
<b>Il requisito si riferisce alle strade di centralità urbana.</b>
<b>Le prestazioni richieste vanno garantite compatibilmente con i requisiti associati al tipo di strada (differenti se strada di attraversamento e attestamento, di connessione, ecc.) e con l'indicazione di strade prevalentemente dedicate al trasporto pubblico.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Negli interventi di nuova costruzione e riqualificazione di strade centralità esistenti
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Si è cercato di ridurre l'impatto della circolazione degli autoveicoli sugli ambienti circostanti, introducendo, per le strade di centralità urbana, misure di mitigazione dell'inquinamento acustico, atmosferico e luminoso con l'utilizzo di piante idonee e coerenti con la soluzione progettuale adottata e di pavimentazioni e tecniche di posa in opera utili ad abbattere l'inquinamento;</li> <li>2. Sono state sistemate le fasce laterali qualificando gli usi pedonali, anche tramite la progettazione integrata dei diversi elementi di arredo;</li> <li>3. Si è mirato a consentire la sosta e l'incontro, riprogettando come piazze gli slarghi e le intersezioni con le strade trasversali;</li> <li>4. E' stato progettato lo spazio pedonale in modo da favorire, in sede edilizia, l'insediamento di usi commerciali in strutture di vicinato e artigianato di servizio;</li> <li>5. Sono stati progettati sistemi di illuminazione rivolti alla riduzione dell'inquinamento luminoso e al risparmio energetico; la progettazione e realizzazione è stata adeguata alle prescrizioni della specifica normativa regionale e del RUE (articolo 12/II).</li> </ol>

<b>PERCORSI CICLABILI IN SEDE AUTONOMA</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: INSERIMENTO NELLA RETE URBANA E SICUREZZA [B.1]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Per le piste ciclabili in Territorio urbano va perseguita la continuità della rete e la sua integrazione con strade e sistemi del trasporto pubblico, assieme alla sicurezza dei ciclisti, con l'obiettivo fondamentale di affermare l'uso quotidiano della bicicletta come ulteriore forma di mobilità.</b>

<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova realizzazione (pista che si realizza in un Ambito per i nuovi insediamenti o di sostituzione o di riqualificazione)
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<p>Il primo stralcio del Comparto 2.1. non interviene sulla previsione della pista ciclo-pedonale in fianco nord della Circonvallazione sud. Tuttavia prevede la realizzazione dei percorsi ciclo-pedonali di interconnessione con questa, all'interno della porzione di Parco Urbano del Rio Lora di competenza realizzativa.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Viene garantita la continuità della rete in progetto, perseguendo in corrispondenza delle strade di attraversamento e di connessione l'omogeneità della sezione e la separazione dai percorsi carrabili e dai percorsi pedonali nella rete locale l'integrazione delle diverse forme di mobilità (tramite a esempio isole ambientali/zone 30);</li> <li>Viene garantita la riconoscibilità dei tracciati anche attraverso l'uso dei colori;</li> <li>Viene garantita la sicurezza dei diversi utenti della strada, prestando particolare attenzione ai tratti di promiscuità tra le diverse componenti di traffico;</li> <li>La previsione dei percorsi ciclabili è stata mirata al fine di favorire l'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto, individuando percorsi alternativi al transito veicolare;</li> <li>I percorsi ciclabili, realizzati all'interno del Parco del Rio Lora, sono stati pensati per dare continuità di fruizione con la pista ciclo-pedonale parallela alla Circonvallazione Sud, con le caratteristiche dimensionali stabilite dall'articolo 5/II del RUE; la rete, ovviamente, verrà resa disponibile solo al completamento degli stralci al primo del Comparto 2.1;</li> <li>I nuovi tratti di piste ciclabili si inseriscono nella rete complessiva individuata dagli strumenti urbanistici e sono finalizzati all'accesso ai servizi pubblici o alle aree verdi, in particolare il Parco Urbano di Quartiere del Rio Lora;</li> <li>La pavimentazione sarà in materiale idoneo, compatto ed omogeneo, con superficie regolare, non sdruciolevole;</li> <li>Sulle piste ciclabili non è stata consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con elementi principali paralleli all'asse delle piste stesse, né con elementi trasversali tali da determinare difficoltà di transito ai ciclisti;</li> <li>Tutti i percorsi ciclo-pedonali devono essere illuminati artificialmente ed avranno, ove possibile, spazi di sosta attrezzati;</li> <li>Non sono state previste intersezioni con la viabilità veicolare;</li> <li>La progettazione e la realizzazione delle piste ciclabili è rispondente a quanto prescritto dal Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 30.11.1999, n. 557 <i>“Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”</i>;</li> <li>Si è posta particolare attenzione alla regolarità delle superfici ciclabili, alle sistemazioni a verde, alle opere di raccolta delle acque meteoriche anche con eventuali griglie, che non determinano difficoltà di transito per i ciclisti (si veda punto 8 precedente), ecc.;</li> <li>La pendenza longitudinale delle singole livellette non supera mai il 5%;</li> <li>I raggi di curvatura orizzontale lungo il tracciato delle piste ciclabili sono stati commisurati alla velocità di progetto prevista e, in genere, risultano superiori a 5,00 m (misurati dal ciglio interno della pista);</li> <li>Ferma restando l'applicazione delle disposizioni relative alla segnaletica stradale previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, le piste ciclabili saranno provviste della specifica segnaletica verticale di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 122 del suddetto decreto del Presidente della Repubblica all'inizio ed alla fine del loro percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione;</li> <li>Le piste ciclabili saranno provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguono l'uso specialistico.</li> </ol>

<b>PERCORSI CICLABILI IN SEDE AUTONOMA</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: INSERIMENTO NELLA RETE RURALE E COMFORT [B.2]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Nel territorio rurale, allo scopo di favorire attività di cicloturismo e ricreazione, occorre che le piste ciclabili diventino elemento di qualificazione e fruizione lenta e leggera dello spazio aperto - agricolo, di valore naturale e ambientale, di rilievo paesaggistico.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Negli interventi di nuova costruzione e di riqualificazione di tracciati esistenti.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
Nessuno, in quanto il PUA non ricade nel campo di applicazione della Scheda-Norma

<b>AREE PER PARCHEGGIO</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: RISPOSTA ALLA DOMANDA DI SOSTA [C.1]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Nella predisposizione degli spazi di parcheggio occorre corrispondere alle diverse domande di sosta riconosciute nella zona potenzialmente servita dal parcheggio scegliendo una localizzazione che non produca effetti di congestione.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova realizzazione.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sono stati individuati i principali bacini di utenza per scegliere la collocazione più idonea dei parcheggi: a fronte della dislocazione diffusa ed omogenea dei volumi, si è scelta la soluzione della collocazione dei parcheggi lungo gli assi stradali, secondo la tipologia E “<i>Strada urbana con alberatura e spazi di sosta doppi</i>”, di cui al comma 21, dell’art. 4/II del RUE, con la modifica del verde poto all’esterno della sezione; tale soluzione è stata adottata per gli assi viari principali, ovvero quelli invariati richiesti dalla Scheda-Norma di Riferimento Progettuale del POC, l’unica deroga è stata adottata nella zona di ingresso del Parco Urbano del Rio Lora, laddove è stata ricavata una vera e propria piazza dedicata alla sosta;</li> <li>2. E’ stata quantificata la domanda di sosta per dimensionare correttamente il parcheggio pubblico;</li> <li>3. E’ stata articolata l’offerta, con riferimento al tipo di sosta (breve, prolungata, permanente);</li> <li>4. Sono stati differenziati i regimi di gestione in relazione al tipo di sosta prevista e favorita, privilegiando, con la soluzione adottata, il ricambio nelle aree dove la domanda è più alta;</li> <li>5. Sono state evitate localizzazioni in corrispondenza delle intersezioni stradali, e ingressi/uscite veicolari sulle strade di quartiere che saranno più intensamente trafficate;</li> <li>6. Non sono stati previsti, in corrispondenza degli ingressi e delle uscite, spazi e/o corsie di accumulo e canalizzazione che non interferiscano con le corsie di marcia, anche con riguardo alle interferenze con i flussi di pedoni e ciclisti, data la natura e funzione delle strade previste (solo strade di quartiere);</li> <li>7. Le aree a parcheggio, sia di prossimità sia di quartiere, sono state progettate conformemente a quanto stabilito dall’art. 6/II del RUE;</li> <li>8. Nel perseguire l’obiettivo primario di migliorare la dotazione di parcheggi e qualificarla rispetto ai diversi tipi di domanda, sono state accuratamente vagliate tutte le opportunità (aree ed edifici disponibili, con buona accessibilità) scegliendo la soluzione più idonea, che è stata individuata sempre con quella a raso, anche con riferimento alle caratteristiche del contesto;</li> <li>9. Nella realizzazione di parcheggi verrà garantito almeno il 5% dei posti auto disponibili, alle persone portatrici di handicap; tali parcheggi verranno realizzati secondo le specifiche stabilite dal Regolamento di attuazione del Nuovo Codice della Strada, D.P.R. 16.12.1992, n. 495;</li> <li>10. Per i parcheggi pubblici, in tema di abbattimento delle barriere architettoniche, si sono adottate, nella progettazione, le norme di cui ai punti 4.2.3 e 8.2.3 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14.6.1989, n. 236;</li> <li>11. Per i posti riservati disposti parallelamente al senso di marcia (parcheggi di prossimità), la lunghezza sarà tale da consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote tra un veicolo e l’altro; tale requisito si è inteso convenzionalmente soddisfatto se la lunghezza del posto auto non è inferiore a 6 m; in tal caso la larghezza del posto auto riservato non eccederà quella di un posto auto ordinario;</li> <li>12. Nei parcheggi pubblici le dimensioni lineari del singolo posto auto, al netto degli spazi di manovra, non saranno inferiori a m 2,5 x 5,0 se paralleli all’asse della corsia (nonostante l’art. 6/II del RUE prescriba una larghezza minima pari a 2,10 m);</li> <li>13. I parcheggi pubblici di prossimità, posti lungo le strade, saranno alberati con alberi posti mediamente ogni 5,00 m; ciascun albero sarà dotato di una superficie permeabile minima di mq 3,00, separata dagli stalli di stazionamento in modo che non vi possa sversare l’acqua piovana che cade sugli stalli stessi;</li> <li>14. I posti auto saranno dotati di sistemi di raccolta dell’acqua piovana e di immissione nella fognatura pubblica;</li> <li>15. I parcheggi di prossimità saranno dotati di marciapiede;</li> <li>16. La superficie alberata di arredo a corredo dei parcheggi e le relative aiuole, rappresenta una quota ben superiore al minimo del 30% della superficie effettivamente adibita a posti auto, stabilita dall’art. 6/II del RUE;</li> <li>17. La dotazione di parcheggi di prossimità è stata situata in posizione complanare alla viabilità pubblica di accesso all’immobile servito.</li> </ol>

<b>AREE PER PARCHEGGIO</b>	
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: COMPATIBILITA' AMBIENTALE ED INSERIMENTO PAESAGGISTICO [C.2]</b>	
<b>Esigenza prestazionale:</b>	<b>Nella realizzazione degli spazi per la sosta veicolare occorre mitigare l'impatto ambientale e paesaggistico del parcheggio.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>	Interventi di nuova realizzazione.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. E' stato localizzato il grande parcheggio all'ingresso del Parco del Rio Lora, mentre i parcheggi di prossimità sono stati ubicati al lato della principale viabilità stradale, in modo da ridurre il transito veicolare all'interno delle aree edificate e creare, nel contempo, una fascia di interposizione tra queste e le strade;</li> <li>2. E' stata evitata la collocazione di parcheggi in aree di particolare pregio, tranne l'eccezione del parcheggio più ampio (di quartiere) all'ingresso del Comparto e del Parco del Rio Lora, salvaguardando comunque le specificità ambientali di quest'ultimo;</li> <li>3. E' stata evitata la collocazione di grandi parcheggi in prossimità di aree sensibili (residenze e/o luoghi frequentati dai bambini), anche allo scopo di minimizzare l'inquinamento;</li> <li>4. Sono state il più possibile contenute le superfici destinate ad ampio parcheggio (per evitare fenomeni di spaesamento, degrado, impermeabilizzazione del suolo);</li> <li>5. E' stato progettato l'impianto ed i limiti del parcheggio di quartiere a raso in relazione al contesto, considerando le visuali, modellando il terreno, distribuendo la vegetazione, definendone chiaramente il bordo;</li> <li>6. Nei parcheggi a raso è stato ridotto il grado complessivo di impermeabilizzazione. Per le acque meteoriche di derivanti dal lavaggio delle superfici impermeabili (strade, parcheggi, coperture) è stata prevista la vasca di laminazione all'interno del Parco che provvederà a rilasciare le acque nel Rio Lora; per tale scarico è stata ottenuta la relativa concessione da parte del Servizio Tecnico dei Bacini degli Affluenti del Po, n. 17.892, del 03.12.2014;</li> <li>7. E' stato progettato il sistema di illuminazione, sia dei parcheggi di prossimità sia di quello di quartiere, con attenzione alla riduzione dell'inquinamento luminoso e al risparmio energetico; la progettazione e realizzazione è stata adeguata alle prescrizioni dettate dall'art. 12/II del RUE, dalla L.R. 29.9.2003, n. 19 “Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico” e dalla D.G.R. n. 2263, del 29.12.2005.</li> </ol>

<b>AREE PER PARCHEGGIO</b>	
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: SICUREZZA E COMFORT DEGLI UTENTI [C.3]</b>	
<b>Esigenza prestazionale:</b>	<b>Nella predisposizione degli spazi per la sosta veicolare occorre garantire la sicurezza e il comfort degli utenti e creare le condizioni affinché il parcheggio diventi un luogo di facile e confortevole uso e frequentazione.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>	Interventi di nuova realizzazione.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Per il parcheggio di quartiere sono stati collocati gli ingressi e le uscite pedonali in luoghi frequentati e sicuri, raccordandoli con il sistema degli spazi pubblici e dei percorsi pedonali;</li> <li>2. Per tutti i parcheggi (di prossimità e di quartiere) è stata progettata la disposizione e il tipo di illuminazione, garantendo la migliore efficienza e visibilità (dall'esterno e/o dall'interno);</li> <li>3. Le due tipologie di parcheggi previste facilitano l'orientamento con l'organizzazione dei tracciati (gerarchie e differenze), l'articolazione delle parti, la collocazione delle strutture di servizio, la disposizione e la scelta delle specie vegetazionali, ecc., evitando di affidarsi alla sola segnaletica;</li> <li>4. Sono stati separati i percorsi veicolari da quelli pedonali, distinguendo i percorsi dagli stalli, variando in maniera opportuna la pavimentazione;</li> <li>5. Sono stati protetti i parcheggi a raso dal soleggiamento e dalle intemperie, orientando opportunamente gli stalli e disponendo, in particolare per i parcheggi di prossimità, idonee schermature, costituite dalle linee di alberature in considerazione dei periodi di massima esposizione, privilegiando alberi disposti in fasce verdi continue;</li> <li>6. Le file di alberature laterali ai parcheggi di prossimità costituiscono inoltre sistemi di copertura per i punti di attesa e per i percorsi pedonali;</li> <li>7. E' stata aumentata e qualificata, con la soluzione adottata, nei parcheggi a raso, la presenza dei materiali vegetali</li> </ol>

<p>(alberi, arbusti, siepi, aiuole) considerando la loro capacità di assorbimento delle polveri e di miglioramento del microclima. Sono state scelte specie arboree adatte alle condizioni bioclimatiche e che non rilascino sostanze resinose, bacche o a foglia coriacea;</p> <p>8. Essendo, per il parcheggio di quartiere, il regime d'uso temporale anche fortemente discontinuo, data la sua polifunzionalità (piazza), è stata valutata la possibilità di consentire lo svolgimento di attività diverse (per esempio il gioco, lo sport, il commercio temporaneo), adottando idonee soluzioni per il trattamento delle superfici e la collocazione di strutture fisse e/o amovibili.</p>
---

<b>PIAZZE ED AREE PEDONALIZZATE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: FRUIZIONE PEDONALE [D.1]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Nell'organizzazione dello spazio pubblico urbano occorre recuperare alla prevalente fruizione pedonale luoghi centrali potenziali in cui la mobilità veicolare tende a inibire ogni altra pratica d'uso.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova realizzazione.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sono state organizzate, tramite la soluzione di sezione stradale adottata, le relazioni fra flussi/soste veicolari e pratiche pedonali, affinché le diverse attività – soprattutto stanziali – possano essere svolte in condizioni di sicurezza;</li> <li>2. E' stata accordata la prevalenza ai pedoni negli spazi di uso promiscuo separando nettamente laddove non erano possibili forme di compresenza sicura;</li> <li>3. E' stata organizzata la circolazione veicolare privilegiando quella tangenziale (circonvallazione sud – che non riguarda però il primo stralcio) e, laddove è stato necessario l'attraversamento, sono state trovate soluzioni formali e d'uso, adatte al tipo di traffico previsto, che non compromettono la fruizione pubblica dello spazio in condizioni di sicurezza e comfort;</li> <li>4. Tali aree sono state progettate conformemente alle disposizioni dettate dall'articolo 7/II del RUE.</li> </ol>

<b>PIAZZE ED AREE PEDONALIZZATE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: INSERIMENTO PAESAGGISTICO E COMPATIBILITA' FUNZIONALE [D.2]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Un efficace inserimento di piazze e aree pedonalizzate nel contesto urbano richiede che siano soddisfatte esigenze paesaggistiche e funzionali.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova realizzazione.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sono stati interpretati i caratteri morfologici e del sito risolvendo progetualmente l'inclusione di preesistenze di rilievo ambientale, artistico e documentale (Rio Lora);</li> <li>2. Sono state posate pavimentazioni coerenti con le caratteristiche dei contesti urbani, con i materiali e i colori delle facciate degli edifici prospicienti;</li> <li>3. E' stato progettato attentamente il limite della piazza/parcheggio di quartiere, articolandone i diversi gradi di apertura/chiusura in relazione alle caratteristiche del contesto;</li> <li>4. Sono state organizzate le relazioni con l'intorno, raccordando i percorsi nella piazza/parcheggio di quartiere con quelli esterni, ed in particolare con l'adiacente Parco Urbano del Rio Lora;</li> <li>5. Tra gli elementi fondamentali del progetto della piazza/parcheggio di quartiere sono stati considerati sia la futura possibilità di collocarvi una fermata della linea di trasporto pubblico, sia l'accessibilità e manovrabilità in sicurezza e facilità dei mezzi di soccorso;</li> <li>6. E' stata garantita la facile reversibilità delle sistemazioni previste a parcheggio di quartiere al fine di poter adeguare la configurazione dello spazio al mutare delle pratiche d'uso (piazza).</li> </ol>

<b>PIAZZE ED AREE PEDONALIZZATE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: MOLTEPLICITA' DEGLI USI E DEI TEMPI [D.3]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>

<b>Nell'organizzazione spaziale di piazze e aree pedonalizzate occorre favorire una frequentazione varia, sicura e continua nell'arco della giornata.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova realizzazione.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sono state valutate le condizioni di efficienza e compatibilità delle diverse attività e utenze che possono occupare lo spazio del parcheggio di quartiere quando la sua funzione diventa piazza ed area pedonalizzata;</li> <li>2. E' stata considerata la funzione di presidio esercitata dalla presenza di attività e residenze nell'immediato intorno, sia del territorio consolidato sia della nuova città;</li> <li>3. E' stata prevista in prossimità (parco Urbano adiacente) la presenza di strutture e attrezzature utili per l'insediarsi di attività sociali, di bambini, adulti e anziani;</li> <li>4. E' stata evitata la creazione di parti nascoste o comunque poco visibili;</li> <li>5. Nell'insieme unitario piazza/parco sono state differenziate le parti destinate ad usi diversi per renderle idonee allo svolgimento delle attività previste mediante la sistemazione delle superfici e la scelta degli arredi;</li> <li>6. E' stata garantita l'aderenza e stabilità delle pavimentazioni in relazione agli usi – pedonali e veicolari - previsti; durevolezza e facilità di manutenzione per i singoli manufatti;</li> <li>7. E' stata prevista la possibilità di accesso all'area con i mezzi di pulizia.</li> </ol>

<b>AREE VERDI URBANE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE LOCALI ED INSERIMENTO DI ELEMENTI ARTISTICI [E.2]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Nell'organizzazione delle aree verdi occorre valorizzare le qualità paesaggistiche e le risorse locali.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova realizzazione.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. E' stata assicurata la continuità con le aree verdi contigue parte agricola del Parco Urbano del Rio Lora) e la realizzazione di corridoi ecologici;</li> <li>2. Verrà incrementata la fitomassa mediante la messa a dimora di nuovi impianti arborei, soprattutto in prossimità di zone già alberate;</li> <li>3. Verranno accresciute le potenzialità ambientali ed ecologiche delle aree interessate dal sistema delle acque superficiali garantendo la continuità dei corridoi e interventi mirati a recuperare naturalità;</li> <li>4. E' stata considerata la vegetazione come parte integrante del progetto, studiandone la disposizione in relazione alle caratteristiche botaniche delle specie e alle potenzialità di crescita nel medio/lungo periodo;</li> <li>5. Verranno trattate con opportuni accorgimenti le parti che hanno una funzione fondamentale di mitigazione ambientale (protettiva da fonti di inquinamento acustico e atmosferico) o realizzate per la sicurezza idraulica (bacino di laminazione); sono state scelte specie vegetali adatte allo scopo, adottando criteri di progettazione che rendano compatibili le forme di fruizione, creando le condizioni per una manutenzione agevole;</li> <li>6. E' stata garantita una superficie permeabile (che non richieda opere di drenaggio e canalizzazione) non inferiore al 90% della superficie complessiva;</li> <li>7. Nello sviluppo al suolo di percorsi e attrezzature verrà minimizzata l'erosione della superficie permeabile dell'area;</li> <li>8. La dislocazione ed articolazione del Parco Urbano ha tenuto conto del suo ruolo di passaggio e transizione tra diverse tipologie di paesaggio: l'urbanizzato che si perde nel rurale-agricolo che a sua volta incontra il “<i>semi-naturale</i>” sulle colline poco distanti; il progetto ha cercato di creare un collegamento tra le colline e la bassa pianura attraverso lo sfruttamento di percorsi campestri già esistenti e la creazione di un sistema di mobilità dolce che sarà poi importante sia dal punto di vista ecologico sia dal punto di vista sociale ed umano;</li> <li>9. L'obiettivo del progetto del parco è stato quello di promuovere l'idea che è possibile un dialogo tra l'ambito urbano e quello rurale, che è possibile riallacciare i rapporti tra i cittadini e la loro campagna;</li> <li>10. E' stata creata continuità tra il parco e ciò che lo circonda, considerando il sistema di relazioni esistenti e quelle potenzialmente attuabili, con ciò che sta intorno, riconoscendo al parco il ruolo di struttura relazionale;</li> <li>11. Il parco si colloca paradigmaticamente in un'area di transizione dell'urbano, dove la città incomincia a perdere i suoi caratteri connotativi, si individuano “<i>situazioni di bordo</i>” cioè ambienti complessi e mutevoli dove la pianificazione territoriale attuativa ha sperimentato, con il progetto, nuove combinazioni inedite tra l'approccio</li> </ol>

<p>classico <i>object-oriented</i> o quello emergente <i>process-oriented</i>;</p> <p>12. La progettazione ha posto attenzione alla “<i>strategia dell’attraversamento</i>” che consiste nel riconoscimento e nell’esaltazione progettuale della porosità e della frammentazione del margine, creando l’opportunità per mettere in collegamento risorse di diversa natura sfruttando gli spazi vuoti o abbandonati e mettendo in gioco gli elementi lineari come luoghi di passaggio e di spostamento;</p> <p>13. La progettazione ha avuto attenzione alla “<i>strategia del ruolo</i>”, prendendo atto che il margine assume connotazioni problematiche quando non possiede una riconoscibilità specifica, o meglio quando questa è persa nell’identità totalizzante della città o dell’insieme territoriale di cui fa parte; è stato necessario quindi cercare di dare o ridare ruolo ai margini, vale a dire pensare di localizzare servizi di importanza urbana lontano dal centro per razionalizzare, attraverso l’intelligenza progettuale, questi possibili effetti; né stato fondamentale quindi evidenziare il margine come luogo che ha legami stretti con ciò in cui è immerso, con la matrice di cui è parte e alla quale ci si è riferiti in sede di progetto;</p> <p>14. Viene riqualificato il Rio Lora, portandolo in uno stato più desiderabile dal punto di vista ambientale, ristabilendo i processi naturali che lo caratterizzano;</p> <p>15. Il progetto del parco quale parte integrante e preminente della rete ecologica si è orientato ad una triplice finalità:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>potenziare; incrementando il patrimonio di naturalità e biodiversità esistente attraverso nuovi interventi in grado di aumentare le capacità biologiche in modo da offrire nuove maggiori possibilità di riequilibrio;</li> <li>tutelare; concorrendo alla salvaguardia delle rilevanze esistenti e preservando la biodiversità e le funzionalità ecosistemiche ancora presenti sul territorio e meritevoli di attenzione;</li> <li>valorizzare; consolidando le rilevanze esistenti, aumentandone laddove possibile la capacità ecosistemica e ampliandone la fruibilità antropica senza pregiudicare la qualità della risorsa.</li> </ol> <p>16. Tali aree sono state progettate conformemente alle disposizioni dettate dall’articolo 8/II del RUE;</p> <p>17. Il progetto ha previsto la creazione di un diffuso, qualificato, attentamente pensato sistema di aree verdi all’interno del territorio urbano, che possa costituire un efficace connettivo rispetto ai principali serbatoi di naturalità, contribuendo alla struttura complessiva della rete ecologica urbana e al generale miglioramento dell’abitabilità di quartiere;</p>
---

<b>AREE VERDI URBANE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: CONNESSIONE ECOLOGICA E PERMEABILITA’ [E.1]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Nell’organizzazione delle aree verdi occorre garantire la continuità delle reti ecologiche, il mantenimento degli elementi naturalistici, la massima permeabilità delle superfici.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova realizzazione.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>E’ stata mantenuta ed enfatizzata la presenza di elementi naturali di pregio (alberature, habitat particolari florofaunistici, varietà e combinazione delle specie vegetali) e di elementi storico-documentali presenti (manufatti, partizioni, colture, ecc.);</li> <li>Sono stati mantenuti ed enfatizzati in particolare gli elementi legati all’acqua, ovvero all’andamento della rete idrica di superficie come ai manufatti che hanno contribuito a caratterizzare il paesaggio ed in particolare il Rio Lora;</li> <li>E’ stato evitato il frazionamento delle aree e, in ogni caso, la formazione di superfici di modeste dimensioni, privilegiando la realizzazione di un parco Urbano (Dotazione Territoriale di II Livello) di dimensioni ragguardevoli, accorrandovi anche buona parte delle Dotazioni Territoriali di I livello.</li> </ol>

<b>AREE VERDI URBANE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: SICUREZZA E COMFORT DEGLI UTENTI [E.3]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Nell’organizzazione delle aree verdi occorre garantire la sicurezza degli utenti, curando il presidio e la visibilità degli spazi, e la separazione modale degli usi.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova realizzazione.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>

1. E' stata prevista la presenza di illuminazione artificiale lungo i principali percorsi e nelle aree attrezzate sulla base di adeguata progettazione illuminotecnica rivolta alla riduzione dell'inquinamento luminoso e al risparmio energetico, secondo le indicazioni dettate dall'articolo 13/II del RUE;
2. E' stata progettata la compatibilità dei movimenti di pedoni, biciclette con lo svolgimento delle attività sportive e la quiete della sosta. Nel caso di percorsi ciclabili è stata progettata la separazione dei flussi e la specializzazione dei percorsi per gli itinerari per cui si prevedono flussi di ciclisti significativi o non volute promiscuità con la fruizione pedonale, privilegiando tracciati il più possibile marginali rispetto alle aree verdi, evitando la collocazione di elementi di attrazione pedonale, diversificando i materiali;
3. E' stata garantita la salubrità e il comfort tramite distanziamento/schermatura da fonti di inquinamento, presenza di masse arboree e adeguata ombreggiatura, fornitura di acqua, distribuzione di sedute, servizi igienici, punti di ristoro e raccolta dei rifiuti;
4. Nel caso di aree verdi ampie, come il Parco Urbano del Rio Lora, è stata progettata la disposizione di alberature, schermature, movimenti di terra e in generale di tutte le strutture con sviluppo verticale, garantendo dall'esterno la visibilità delle aree prossime al bordo e dall'interno la visibilità di un ampio intorno;
5. E' stata progettata la presenza dell'elemento acqua e, nel caso di aree verdi ampie, come il Parco di Quartiere del Rio Lora, di aree umide (specchi d'acqua, vasca di accumulo e laminazione, ecc.) approntando le misure necessarie per il risparmio idrico, per la sicurezza degli utenti (limitando il più possibile la separazione tra le parti), per la successiva gestione;
6. Riguardo alla zona umida in corrispondenza della vasca di laminazione è stato adottato lo schema esemplificativo suggerito dalla scheda n. 4 dell'Allegato 7 al RUE;
7. Riguardo alla zona sponale sinistra del Rio Lora, si è adottato lo schema semplificato di organizzazione del verde di cui alla scheda n. 6, dell'Allegato 7 al RUE;
8. I percorsi pedonali interni al Parco Urbano di Quartiere saranno facilmente accessibili, con uno sviluppo longitudinale prevalentemente in piano e alcuni brevi tratti inclinati con pendenze inferiori al 5%; la superficie della pavimentazione sarà compatta e non saranno presenti ostacoli ed irregolarità sulla superficie del camminamento;
9. Una caratteristica importante, oltre alla pendenza longitudinale, dei sentieri naturali e dei percorsi nell'area di Parco, rispetto alla quale si è rivolta l'interpretazione progettuale, atta a garantire l'accessibilità, è rappresentata dal tipo di pavimentazione, infatti fondi sconnessi, fangosi, sabbiosi, o composti da materiali incoerenti in genere (brecciolino o ghiaietto) sarebbero difficilmente praticabili dai disabili motori, oltre che dai passeggini e in certa misura anche dalle biciclette; pertanto la superficie del percorso sarà compatta e possiederà caratteristiche di durezza e resistenza alle intemperie e all'usura;
10. L'interpretazione progettuale del parco inoltre ha avuto attenzione alle aree per la sosta, le quali rivestono una grande importanza per gli anziani, oltre che per i disabili motori e sensoriali: pertanto saranno confortevoli e saranno attrezzate con una serie di oggetti di pratico utilizzo, quali cestini portarifiuti, fontanelle per bere, pannelli informativi, ecc.;
11. Nelle aree verdi sarà prevista una serie di oggetti di arredo che presentino caratteristiche di accessibilità come:
  - sistemi di seduta;
  - appoggi ischiatici;
  - fontanelle per bere;
  - cestini portarifiuti;
  - fioriere rialzate;
  - portabiciclette.

<b>AREE VERDI URBANE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: ACCESSIBILITA' E MOLTEPLICITA' DEGLI USI E DEI TEMPI [E.4]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Nell'organizzazione delle aree verdi occorre garantire forme di accessibilità sicura a utenti diversi e gradi di fruizione dilatati nel tempo (arco della giornata, stagioni), offrendo servizi che consentano pratiche d'uso diversificate in condizioni microclimatiche favorevoli.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova realizzazione.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>

1. Il Parco Urbano del Rio Lora, come prescritto dall’art. 8/II del RUE, in quanto ampia area a verde attrezzata, in relazione ai tipi di utenza prevalenti, è stato concepito come spazio disponibile per il gioco dei bambini e lo sport dei ragazzi o come spazi disponibili per lo svago e lo sport in forma libera degli adulti;
2. E’ stata prevista una rete di percorsi interni raccordata con i percorsi esterni all'area verde, connettendo con piste ciclabili e percorsi pedonali le altre aree pubbliche o di uso pubblico presenti nell'intorno;
3. I percorsi pedonali avranno una larghezza minima di 150 cm con pendenze max 5% e una pavimentazione antisdrucchiolevole;
4. E’ stata prevista la presenza di un parcheggio pubblico di quartiere sul margine nord-ovest dell'area;
5. E’ stato progettato il limite valutando le necessità di separazione o di integrazione rispetto al contesto. E’ stato creato, con il parcheggio di quartiere, uno spazio di interfaccia dove concentrare attività di "filtro";
6. Sono stati articolati e distribuiti adeguatamente gli spazi, distinguendo quelli adatti alla sosta tranquilla, quelli destinati all'aggregazione, al gioco o alle pratiche sportive, quelli con specifica funzione ecologica o a uso esclusivo degli animali;
7. E’ stata progettata attentamente la composizione di attrezzature e superfici destinate ai diversi usi, valutando i gradi di compatibilità, separando ove necessario (con gli opportuni accorgimenti) e integrando ovunque possibile;
8. La collocazione e l’attrezzatura delle aree più specificatamente dedicate allo sport libero è stata pensata in modo da non disturbare le altre attività e da renderne possibili usi autonomi;
9. Sono state collocate le aree per il gioco dei bambini in spazi facilmente sorvegliabili, protetti dal traffico, dal rumore e dal caldo, adeguatamente alberati e attrezzati rispetto ai diversi tipi di utenza previsti;
10. Ai sensi dell’art. 8/II del RUE, il Parco Urbano di Quartiere ha suggerito un approccio alla progettazione orientato a stimolare tutti i sensi dell’uomo, attraverso una strutturazione dell’ambiente ed un’organizzazione degli indizi, che questo può trasmettere ai suoi fruitori; questo tipo di progettazione, che si può definire “*progettazione plurisensoriale*”, apparentemente mirata ad assolvere alle esigenze di una particolare utenza, come quella dei non vedenti, che utilizzano i sensi residui per orientarsi e muoversi nello spazio, risulta poi a beneficio di tutti i cittadini: agendo sui corrimano, sulle texture delle pavimentazioni, sulla diversa tipologia dei materiali, sui cordoli posti sui bordi dei percorsi, sul contrasto cromatico dei vari elementi, si possono agevolare la fruizione tattile e visiva e, così, favorire l’orientamento;
11. E’ stato considerato anche “*l’indizio termico*”, realizzato attraverso l’opportuna disposizione di zone assolate o ombreggiate, allo scopo di indicare il passaggio da un luogo deputato a una funzione a un altro; così come le essenze odorose possono far memorizzare i luoghi e favorire il loro riconoscimento;
12. E’ stato considerato inoltre “*l’indizio acustico dell’acqua*” del Rio Lora, che potrà suggerire la presenza di un luogo tranquillo deputato alla sosta ed al riposo; oltre ad articolare i percorsi e a renderli più gradevoli, contribuendo così alla creazione di ambienti acusticamente diversificati;
13. Le aree per la sosta, con collocazione prossima ai parcheggi, ai giardini e lungo i percorsi, hanno rivestito nella progettazione una grande importanza, in riferimento alla possibile utenza di anziani, oltre che per i disabili motori e sensoriali: pertanto si sono pensati come confortevoli ed attrezzati con una serie di oggetti di pratico utilizzo, quali cestini portarifiuti, fontanelle per bere, pannelli informativi, ecc.

<b>AREE VERDI URBANE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: FUNZIONALITA’ E MANTENIMENTO NEL TEMPO [E.5]</b>
<b>Esigenza prestazionale:</b>
<b>Nell’organizzazione delle aree verdi occorre facilitare la manutenzione e una gestione economica e attenta alle risorse idriche nelle diverse componenti delle aree (sistematiche a verde e pavimentate, attrezzate e non), eventualmente prevedendo, già in fase progettuale, la possibile presa in carico di soggetti plurimi (oltre al Comune, enti pubblici e privati, associazioni, società sportive, volontari).</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova realizzazione.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sono state selezionate le specie vegetali adatte al terreno, autoctone, secondo le indicazioni dell’articolo 45/V del RUE, all’esposizione e al clima, e combinate considerando il climax, in modo da abbassare il fabbisogno idrico e ridurre gli interventi di sostituzione per moria;</li> <li>2. Sono state mantenute le distanze minime di impianto indicate nell’Allegato 7 del RUE;</li> <li>3. Nel posizionamento delle piante sono stati considerati i tempi e modi di crescita delle differenti specie, anche in relazione alle necessità di potatura e sfalcio prevedendo inoltre zone a libera evoluzione per favorire la</li> </ol>

biodiversità e le riserve biogenetiche;

4. Sono state adeguate le caratteristiche di arredi e manufatti ai tipi d'uso previsti e alla loro intensità, usando materiali che mantengano buone prestazioni nel tempo;
5. E' stato reso facile ed evidente il riconoscimento e l'eventuale delimitazione delle parti dell'area che hanno proprietà e/o gestioni diverse;
6. E' stata prevista, con l'ampia area a parcheggio di quartiere, ai margini del Parco del Rio Lora, una possibilità di accesso dalla viabilità pubblica per i mezzi di emergenza e i mezzi manutentivi e di uno spazio sufficiente alla sosta dei mezzi stessi.

## L'interpretazione progettuale delle Schede Prestazionali delle interfacce tra spazio edificato e spazio aperto pubblico

Le interfacce rappresentano gli elementi che modulano il rapporto tra gli edifici, le aree scoperte di loro pertinenza e lo spazio aperto pubblico e d'uso pubblico, contribuendo a caratterizzare i paesaggi urbani e rurali.

L'articolo 24/II del RUE stabilisce che allo scopo di migliorare la qualità dei paesaggi urbani e rurali, negli interventi di nuova costruzione e di nuova urbanizzazione sono individuate le prestazioni degli elementi di interfaccia che assicurano il decoro del paesaggio urbano e preservano le caratteristiche qualificanti del paesaggio rurale, che contribuiscono alla sicurezza di chi fruisce e attraversa lo spazio pubblico.

Nelle tabelle che seguono viene esplicitata l'interpretazione progettuale nel PUA “La Quercia” di tali Concetti Regolativi.

INTERFACCE NEL TERRITORIO URBANO
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: DECORO DEL PAESAGGIO URBANO [I.1]</b>
<b>Proposizione esigenziale:</b>
<b>Per qualificare la relazione tra gli spazi privati e quelli pubblici e d'uso pubblico, nel territorio urbano gli elementi di interfaccia (portici, recinzioni, cancelli, passi carrabili, tettoie, pensiline, tende, tendoni, insegne, mostre commemorative, lapidi e cartigli) prospicienti lo spazio pubblico devono avere forme, materiali e colori adatti al contesto e tali da restituire un'immagine complessiva di ordine e cura.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova costruzione.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
Nella fase edilizia:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dovranno essere stabilite dimensioni del portico adeguate alla funzione di percorso pubblico coperto e proporzionate alle misure dell'edificio, con attenzione ai raccordi quando sia in continuità con portici esistenti;</li> <li>2. Dovranno essere delimitati gli spazi scoperti di pertinenza degli edifici con recinzioni uniformi e continue, almeno su tutti i lati prospicienti lo spazio pubblico; in particolare, lungo i fronti, dovranno essere adattate le dimensioni e le caratteristiche degli elementi costitutivi (materiali, colori, partiture, ecc.) a quelle che prevalgono nel contesto, in relazione alle altre recinzioni esistenti;</li> <li>3. Dovranno essere realizzati i cancelli dei passi pedonali e carrabili come parte integrante delle recinzioni, quindi con forme e materiali congruenti;</li> <li>4. Dovranno essere realizzati gli accessi ai passi carrabili preferibilmente, laddove possibile, dalle strade di quartiere e non dalle strade di centralità urbana;</li> <li>5. Dovranno essere posizionati gli elementi per la protezione dagli agenti atmosferici in corrispondenza degli accessi pedonali alle aree di pertinenza di edifici e degli ingressi agli edifici stessi, ed adottare soluzioni stilistiche compatibili con quelle dei portoni e dei cancelli, escludendo comunque le falde inclinate e l'utilizzo di elementi in muratura e coppi;</li> <li>6. Dovrà essere utilizzato, per ogni edificio, un unico modello e colore di tende a protezione di finestre e di tendoni a protezione di vetrine e porte, limitando le tende a cappottina alla sola protezione dei balconi;</li> <li>7. Dovranno essere previsti appositi spazi sopra le vetrine per la collocazione di insegne frontali d'esercizio. E' vietato collocare sui tetti ogni tipo di insegna, comprese quelle che non alterano la sagoma dell'edificio.</li> </ol>

INTERFACCE NEL TERRITORIO URBANO
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: SICUREZZA DI FRUIZIONE E DI ATTRAVERSAMENTO DELLO SPAZIO PUBBLICO [I.2]</b>
<b>Proposizione esigenziale:</b>
<b>Per assicurare una fruizione sicura dello spazio pubblico col quale si relazionano direttamente, gli elementi di interfaccia in territorio urbano sono collocati in modo da non creare intralci o interferenze e trattati in modo da ridurre le situazioni di pericolo</b>
<b>Campo di applicazione:</b>

Interventi di nuova costruzione.
<b>Criteria di interpretazione progettuale:</b>
Nella fase edilizia: <ol style="list-style-type: none"><li>1. Dovrà essere utilizzato per le pavimentazioni dei portici materiale antisdrucchiolo e si dovrà garantire una buona visibilità nelle ore notturne con impianto di illuminazione adeguato, avendo cura di non creare zone d'ombra;</li><li>2. Dovranno essere posizionati i marciapiedi privati soggetti al pubblico passaggio pedonale nelle aree di pertinenza degli edifici;</li><li>3. Dovranno essere pavimentati i passaggi pedonali d'uso pubblico con materiali antisdrucchiolo;</li><li>4. Dovrà essere garantita una buona visibilità all'interno degli androni nelle ore notturne con impianto di illuminazione adeguato, avendo cura di non creare zone d'ombra;</li><li>5. Dovranno essere dimensionate e posizionare tettoie e pensiline per la protezione dagli agenti atmosferici in corrispondenza degli accessi pedonali alle aree di pertinenza di edifici pubblici e privati e degli ingressi agli edifici stessi, in modo che non aggettino sul suolo pubblico;</li><li>6. Dovranno essere collocati negli spazi esterni alle carreggiate, parallelamente a esse, insegne, cartelli e altri mezzi pubblicitari; prevedendone forma, disegno e colorazione tali da non produrre abbagliamento e da non interferire con la segnaletica stradale, da cui devono mantenere una distanza di almeno 5,00 m.</li></ol>

## L'interpretazione progettuale delle Schede Prestazionali delle aggregazioni di edifici

# A

I sensi dell'articolo 25/II del Regolamento Urbanistico Edilizio, gli elementi che compongono l'aggregazione di edifici sono:

- gli edifici e relative pertinenze;
- gli spazi aperti comuni a più edifici;
- le infrastrutture di pertinenza.

Le aggregazioni di edifici debbono rispettare i seguenti “*Concetti Regolativi*”:

1. le condizioni di sostenibilità indicate nella Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale per l'intero territorio comunale e quelle per lo specifico Ambito di riferimento contenute nel POC e nel RUE;
2. le regole e le indicazioni ulteriori definite per lo specifico Ambito di appartenenza dal Piano Operativo Comunale e quelle previste dal Piano urbanistico attuativo;
3. le prestazioni specifiche richieste per singoli requisiti (secondo lo schema della tabella che segue) e oggetto delle apposite Schede prestazionali. Tali prestazioni, richieste per il raggiungimento degli obiettivi di qualità, sono obbligatorie per conseguire l'approvazione del PUA o, in caso di intervento diretto, il titolo abilitativo all'intervento edilizio e il certificato di conformità edilizia e agibilità.

Nelle tabelle che seguono viene esplicitata l'interpretazione progettuale nel PUA “*La Quercia*” di tali Concetti Regolativi.

<b>ADATTAMENTO AL SITO</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: INTEGRAZIONE NEL CONTESTO [A.1]</b>
<b>Proposizione esigenziale:</b>
<b>L'intervento deve integrare l'aggregazione di edifici nel contesto urbano e ambientale, valorizzando gli elementi di qualità e riducendo o mitigando i possibili effetti negativi</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova costruzione di aggregazione di edifici.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
Nel progetto e nella realizzazione di nuovi aggregati di edifici:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dovranno essere valorizzati i rapporti spaziali e visivi con l'intorno, considerando le preesistenze, la maglia dei percorsi, i caratteri morfologici, ambientali, tipologici e storico-testimoniali; in particolare, dovranno essere garantite le viste degli elementi di particolare pregio ambientale (Parco del Rio Lora) e dovrà essere progettato il bordo dell'aggregato allo scopo di creare relazioni visive, fisiche e funzionali;</li> <li>2. Dovrà essere favorita la formazione di luoghi riconoscibili attraverso l'organizzazione di spazi edificati e aperti, anche in relazione con l'eventuale collocazione di attività commerciali e di servizio;</li> <li>3. Dovranno essere collocati adeguatamente edifici e spazi aperti, curandone l'esposizione rispetto al sole e agli agenti climatici, difendendoli dalla presenza di sorgenti d'inquinamento, adattandoli alle caratteristiche orografiche del sito (terrapieni, rilevati stradali, movimenti del terreno, ecc.) e alla presenza di vegetazione e manufatti;</li> <li>4. Dovrà essere ricercata la continuità fisica, funzionale e visiva degli spazi aperti e considerate le loro relazioni con eventuali spazi aperti e servizi di uso pubblico collocati nell'intorno;</li> <li>5. Dovranno essere progettati edifici e spazi aperti con l'obiettivo di rendere facili, compatibili e confortevoli gli usi previsti, con attenzione alle pratiche e abitudini dei possibili destinatari;</li> <li>6. Dovrà essere valutata la qualità e dimostrata la compatibilità del suolo in relazione al potenziale inquinamento generato dagli usi insediabili.</li> </ol>

<b>ADATTAMENTO AL SITO</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: PROGETTAZIONE INTEGRATA DEL VERDE [A.2]</b>

<b>Proposizione esigenziale:</b>
<b>Per garantire all'insediamento adeguate condizioni di comfort ambientale e la mitigazione dagli inquinamenti, la progettazione dei manufatti deve essere integrata con quella degli spazi verdi, con riguardo a tutte le funzioni che le masse arboree e arbustive possono svolgere</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova costruzione di aggregazione di edifici.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
Al fine della regolazione del microclima esterno:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dovranno essere controllati i picchi di temperatura estivi sfruttando la funzione refrigerante connessa all'evapotraspirazione delle vegetazione, cui associare anche altre tecniche di raffrescamento passivo degli spazi aperti;</li> <li>2. Dovranno essere sfruttate le brezze e i venti estivi per la ventilazione e il raffrescamento naturale e predisporre adeguate schermature degli edifici e degli spazi aperti dai venti prevalenti invernali tramite l'utilizzo di essenze sempreverdi;</li> <li>3. Dovrà essere controllata, nel periodo estivo, la radiazione solare diretta sugli edifici mediante l'ombreggiamento.</li> </ol>
Al fine di perseguire le migliori condizioni d'habitat locale:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Si dovrà garantire l'abbattimento delle sostanze inquinanti attraverso la creazione di zone verdi di filtro che sfruttino la capacità biologica della vegetazione di assorbire e diluire le sostanze tossiche presenti nell'atmosfera;</li> <li>2. Si dovrà migliorare l'impatto architettonico, minimizzandone quello visivo, in prossimità delle opere di mitigazione acustica realizzate a schermo di infrastrutture del trasporto, attraverso l'impiego di impianti vegetazionali;</li> <li>3. Si dovranno ombreggiare le zone a parcheggio attraverso la piantumazione di alberi la cui chioma, a maturità raggiunta, garantisca un'ampia copertura delle superfici di stazionamento e di servizio;</li> <li>4. Si dovrà favorire la connessione ecologica attraverso l'integrazione delle aree boscate o degli spazi con vegetazione spontanea presente all'interno o nell'immediato intorno del sito;</li> <li>5. Si dovrà perseguire la contiguità fra verde di pertinenza degli edifici e verde pubblico o d'uso pubblico, pur con delimitazione riconoscibile dei confini, evitando la frammentazione eccessiva e amplificando il valore ecologico delle singole aree;</li> <li>6. Si dovrà promuovere la funzione estetica e ricreativa del verde, attraverso la corretta localizzazione delle nuove aree, la predisposizione di collegamenti con le eventuali aree verdi circostanti esistenti o di progetto, la previsione di aree per la sosta o il gioco, scegliendo le essenze sulla base dei caratteri del luogo e privilegiando specie autoctone a latifoglie.</li> </ol>

<b>FRUIBILITA' E QUALITA' DELLO SPAZIO ABITATO</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: ACCESSIBILITA' E SICUREZZA [A.3]</b>
<b>Proposizione esigenziale:</b>
<b>Al fine di favorire la fruizione sicura e sostenibile dell'insediamento, il progetto deve perseguire l'obiettivo di ridurre gli spostamenti con l'auto privata, incentivare l'uso di modi di trasporto alternativi e migliorare le condizioni di sicurezza, anche facilitando l'orientamento</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova costruzione di aggregazione di edifici.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
Nel progetto e nella realizzazione di nuovi aggregati di edifici:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. E' stata gerarchizzata la rete stradale di accesso e distribuzione, tra strade di quartiere e strade di centralità urbana (viali), differenziando la sezione e lo sviluppo longitudinale delle strade in relazione al ruolo attribuito a ciascuna di esse, individuando con esattezza le strade di accesso e penetrazione ed evitando l'attraversamento dell'aggregato di edifici con strade passanti;</li> <li>2. Sono state dimensionate le caratteristiche geometriche e di circolazione dei nodi di raccordo tra la rete stradale interna all'aggregato e la viabilità esterna (esistente nel territorio consolidato), in modo tale da consentire la gestione delle reciproche relazioni, prevedendo in linea di massima punti di connessione e di messa in rete delle attuali strade a fondo cieco;</li> <li>3. Sono state individuate, le soluzioni tecniche atte a salvaguardare l'abitabilità dell'insediamento e a garantire la sicurezza dei luoghi urbani attraverso la progettazione di porzioni che potranno assumere il ruolo di "isole</li> </ol>

<p><i>ambientali"</i> (come "zone 30" ) che contribuiscano alla valorizzazione degli spazi, al miglioramento della vivibilità e delle condizioni ambientali, assicurando la plurifunzionalità degli spazi pubblici e l'integrazione della strada nel tessuto urbano attraverso l'adozione di misure di <i>traffic calming</i>, che inducano i conducenti ad adattare i propri comportamenti e la velocità dei veicoli a quella dei pedoni;</p> <p>4. Verranno realizzati itinerari ciclabili e pedonali in sede propria e protetta di collegamento con le principali attrezzature pubbliche, raccordandosi con la rete esistente, in modo da renderli pienamente accessibili e fruibili al maggior numero possibile di utenti;</p> <p>5. Viene garantita l'eliminazione delle barriere architettoniche, evitando l'insorgere di situazioni di pericolo e di emarginazione per le persone a mobilità ridotta;</p> <p>6. E' stata predisposta un'adeguata offerta di sosta veicolare su area pubblica, in posizione tale da ridurre il transito veicolare all'interno delle aree edificate e localizzando i parcheggi di quartiere in prossimità delle attrezzature pubbliche o dei maggiori attrattori di utenza (Parco Urbano di Quartiere);</p> <p>7. All'interno delle aree destinate a parcheggio di prossimità, potranno trovare collocazione rastrelliere per le biciclette, assicurando almeno un posto bici per ogni unità abitativa;</p> <p>8. L'articolazione, la distribuzione e la gerarchizzazione della rete stradale di progetto garantisce la circolazione in sicurezza ed efficienza dei mezzi di emergenza.</p>
--

<b>RUMORE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: PROTEZIONE DALL'INQUINAMENTO ACUSTICO [A.4]</b>
<b>Proposizione esigenziale:</b>
<b>Al fine di garantire condizioni di clima acustico conformi ai valori limite fissati dalla normativa vigente e dalla classificazione acustica comunale, coerentemente con le procedure da essa stabilite, deve essere valutata la compatibilità acustica dell'insediamento con il contesto, tenendo conto del rumore prodotto dalle infrastrutture per la mobilità esistenti e di progetto, interne ed esterne all'aggregazione di edifici, dalle sorgenti sonore puntuali (come impianti tecnici, aree di carico/scarico merci, ecc.) esistenti e di progetto, e dalle sorgenti introdotte dall'intervento urbanistico, compreso il traffico veicolare indotto</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova costruzione di aggregazione di edifici.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
In relazione alle scelte generali d'impianto:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. E' stato garantito il rispetto negli insediamenti residenziali dei limiti previsti dalla Classificazione acustica per l'unità territoriale omogenea (Uto) di appartenenza, prevedendone la localizzazione nelle posizioni il più possibile schermate dal rumore e a una distanza dalle infrastrutture di trasporto tale da evitare la realizzazione di barriere acustiche;</li> <li>2. Sono state localizzate le aree di parcheggio preferibilmente nelle aree a lato della viabilità stradale sia di quartiere sia di centralità urbana, in modo da limitare il transito veicolare prolungato all'interno delle aree edificate;</li> <li>3. E' stata evitato l'utilizzo dei cosiddetti "edifici barriera", caratterizzati dalla presenza di ampi affacci ciechi posti lungo le infrastrutture qualora essi possano ingenerare potenziali problemi di riflessione delle onde sonore verso gli edifici prospicienti, oppure creare una pesante frattura nel tessuto urbano.</li> </ol>
Circa la localizzazione degli usi in relazione alle sorgenti di rumore:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verranno collocati gli edifici di progetto destinati a usi non abitativi prevalentemente diurni (commerciali, direzionali, terziari, ecc.), sempre nel rispetto dei limiti acustici di zona, nelle aree che presentano livelli sonori più elevati, come a esempio le fasce più vicine alle infrastrutture per la mobilità, in modo da realizzare zone "cuscinetto" tra le sorgenti principali e le zone a carattere residenziale;</li> <li>2. Sono state localizzate le attività generatrici di sorgenti sonore significative (circonvallazione sud) a debita distanza dagli edifici residenziali.</li> </ol>

<b>RISPARMIO ENERGETICO</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: CONTROLLO ED UTILIZZO DELL'APPORTO ENERGETICO SOLARE [A.5]</b>
<b>Proposizione esigenziale:</b>
<b>Al fine di favorire il risparmio energetico, garantendo la climatizzazione estiva in modo naturale e migliorando il</b>

<b>benessere negli spazi interni ed esterni, è necessario adottare un approccio progettuale integrato, con soluzioni che, contemporaneamente, controllino il soleggiamento estivo, favoriscano il soleggiamento invernale e ottimizzino le prestazioni passive degli edifici</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova costruzione di aggregazione di edifici.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
Per controllare il soleggiamento estivo:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ai fini del contenimento dei fenomeni di "isola di calore" e del conseguente surriscaldamento, è stato curato l'ombreggiamento, il rapporto fra superfici impermeabilizzate e verdi, la loro posizione rispetto agli edifici, prediligendo nel trattamento delle superfici esterne di questi ultimi materiali altamente riflettenti le radiazioni solari;</li> <li>2. Dovranno essere protette le coperture degli edifici dagli effetti della radiazione solare con soluzioni specifiche, quali ad esempio la ventilazione delle medesime, i tetti verdi, oppure avere una coibentazione maggiorata rispetto a quanto normato ecc.; dovranno essere ombreggiati opportunamente gli spazi di sosta esterni, nonché i percorsi ciclopedonali.</li> </ol>
Per favorire il soleggiamento invernale:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Si dovrà valorizzare l'apporto energetico solare, in particolare con sistemi solari attivi e passivi, rimuovendo i fattori d'eventuale ostacolo sulle aree destinate alla loro realizzazione.</li> </ol>

<b>RISPARMIO ENERGETICO</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: USO COORDINATO DI FONTI ENERGETICHE RINNOVABILI E DI SISTEMI DI TELERISCALDAMENTO E COGENERAZIONE [A.6]</b>
<b>Proposizione esigenziale:</b>
<b>Al fine di favorire il risparmio energetico, garantendo la climatizzazione estiva in modo naturale e migliorando il benessere negli spazi interni ed esterni, è necessario adottare un approccio progettuale integrato, con soluzioni che, contemporaneamente, controllino il soleggiamento estivo, favoriscano il soleggiamento invernale e ottimizzino le prestazioni passive degli edifici</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova costruzione di aggregazione di edifici.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
Nell'area non è disponibile una rete di teleriscaldamento esistente.

<b>RISORSE IDRICHE</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: INVARIANZA IDRAULICO-AMBIENTALE E RIUSO DELLE ACQUE [A.7]</b>
<b>Proposizione esigenziale:</b>
<b>Per limitare gli incrementi delle portate e del carico inquinante nei recapiti, siano essi naturali o artificiali, gli interventi devono prevedere la progettazione, realizzazione e gestione di sistemi di raccolta delle acque meteoriche</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova costruzione di aggregazione di edifici.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
Ai fini della regolazione dei recapiti e della raccolta delle acque meteoriche, nel progetto e nella realizzazione di aggregati di edifici:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sono stati separati i sistemi di raccolta delle acque reflue, con collettori per la raccolta delle acque reflue domestiche, bianche e nere e delle acque meteoriche, fra loro distinti;</li> <li>2. E' stato identificato il recapito delle acque meteoriche, adottando un corpo idrico superficiale (vasca di laminazione).</li> </ol>
Ai fini del convogliamento, della filtrazione e dell'accumulo delle acque meteoriche provenienti dalle coperture degli edifici da indirizzare a recupero per usi compatibili, nel progetto e nella realizzazione di aggregati di edifici:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verranno predisposti idonei serbatoi d'accumulo, preferibilmente interrati, in funzione della disponibilità di spazio, dell'estensione della zona di raccolta e dei volumi necessari, dotando tali serbatoi di idonei accessi per</li> </ol>

<p>consentirne la periodica manutenzione e di sistemi di troppo pieno per veicolare le acque in eccesso verso il corpo recettore delle acque meteoriche non contaminate come precedentemente definito;</p> <p>2. Verrà realizzata una rete di adduzione e distribuzione delle acque meteoriche (rete duale) per usi compatibili interni o esterni agli edifici;</p> <p>3. Verranno adottati, nei casi in cui risulti tecnicamente ed economicamente impossibile il riuso delle acque meteoriche, sistemi di drenaggio che consentano di infiltrare nel terreno le acque dei tetti, mediante applicazione delle stesse sul suolo o negli strati superficiali del sottosuolo evitando l'immissione diretta in falda e mantenendo una distanza di almeno 1,00 m dal livello di massima escursione della quota piezometrica della falda.</p>
<p>Ai fini del controllo e della gestione delle acque meteoriche, nel progetto e nella realizzazione di aggregati di edifici:</p> <p>1. Sono stati predisposti adeguati sistemi di raccolta delle acque provenienti dalle nuove strade, prevedendo fasce filtro o tampone a lato della carreggiata per la raccolta delle portate di acque meteoriche di dilavamento (parte IV Dgr 1860/2006);</p> <p>2. All'interno del Parco Urbano del Rio Lora è stato predisposto un invaso di raccolta delle acque meteoriche di dimensione pari a 511 mc per ogni ettaro di superficie impermeabile, come da relazione idraulica allegata al progetto (volume della vasca pari a circa 5.000,00 mc – superficie impermeabile complessiva dello stralcio pari a circa 10 ettari, dimensionando in tal modo la vasca di accumulo già dal primo stralcio del Comparto 2.1, per l'intero Ambito ANIR 02), da immettersi nel corpo idrico recettore (Rio Lora con una portata massima di scarico pari a circa 20 litri al secondo); il funzionamento della vasca di accumulo è tale per cui, una volta riempita, sarà by-passata dalle acque meteoriche ulteriori.</p>
<p>Ai fini del controllo delle portate massime, nel progetto e nella realizzazione di aggregati di edifici:</p> <p>1. E' stata predisposta una vasca di laminazione, dimensionata con riferimento alle prescrizioni dell'Autorità di Bacino e dell'Ente Gestore (500 mc per ettaro di superficie territoriale, ad esclusione delle superfici permeabili destinate a parco o a verde compatto), adottando le metodologie di calcolo disponibili nella letteratura scientifica; si è data preferenza a dispositivi che garantiscano il più possibile una portata costante in uscita e che consentano il lavaggio e la pulizia degli invasi, sia essa periodica eseguita a mano o automatica; i volumi destinati alla raccolta dell'acqua meteorica per il riutilizzo non sono stati computati nel calcolo del volume di laminazione al fine del rispetto dell'invarianza idraulica;</p> <p>2. Sono state adottate soluzioni di tipo "diffuso", distribuite sull'intera area urbanizzata, atte a favorire l'infiltrazione nel suolo (<i>Best management practices, Bmp</i>);</p> <p>3. Sono stati dimensionati i manufatti idraulici e le tubazioni considerando un tempo di ritorno di 10 anni e comunque sulla base delle prescrizioni dell'Ente gestore.</p>

<b>CONSUMO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI SOLIDI</b>
<b>REQUISITO/CONCETTO REGOLATIVO: PREDISPOSIZIONE DI SPAZI IDONEI PER LA RACCOLTA DIFFERENZIATA DEI RIFIUTI [A.8]</b>
<b>Proposizione esigenziale:</b>
<b>Al fine di limitare la produzione di rifiuti urbani e ridurre l'uso di materie prime occorre incentivare la raccolta differenziata in ambito urbano.</b>
<b>Campo di applicazione:</b>
Interventi di nuova costruzione di aggregazione di edifici.
<b>Criteri di interpretazione progettuale:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sono stati previsti idonei spazi per la raccolta differenziata dei rifiuti in relazione alla tipologia di raccolta in essere nel Comune di Castel San Giovanni, ovvero il servizio porta a porta, limitatamente quindi alle tipologie di rifiuti esclusi dal servizio (verde, plastica, vetro, alluminio), con possibilità di accesso da parte del gestore.</li> </ul>

## L'interpretazione dei principi progettuali dettati dalla Scheda-Norma del POC

**P**er l'Ambito ANIR 02, e, conseguentemente, per il suo Comparto 2.1 ed il suo primo stralcio, l'articolo 23 delle NTO del POC, nella Scheda-Norma di Riferimento Progettuale, definisce i caratteri fisici ed i condizionamenti dell'Ambito stesso, dei quali occorre tenere debita considerazione nella interpretazione progettuale.

Gli elementi della progettazione urbanistica esplicitati in tale SNRP, costituiscono Obiettivi Strategici dell'Amministrazione, ovvero non negoziabili ed invariati e pertanto devono essere garantiti comunque, anche in caso di attuazione dell'Ambito attraverso più comparti distinti, come appunto nel caso specifico.

L'Ambito ANIR 02 di nuova previsione fa parte della espansione residenziale di progetto prevista dal Piano Strutturale Comunale più consistente collocata a sud del Capoluogo, compreso fra le direttrici di via Malvicino e via Paganini.

L'ambito si compone di tre porzioni principali: la parte destinata all'edilizia residenziale, sia privata sia ERS, la parte destinata ai servizi pubblici di primo livello, e la parte destinata ai servizi pubblici di secondo livello, ovvero il Parco Urbano di cintura sud (per la parte di competenza) ed il Parco del Rio Lora (in sponda sinistra del rio, Parco Civico).

La proposta di riferimento progettuale intende rafforzare la destinazione d'uso residenziale e rettificare il margine urbano sud, lungo le linee “di suolo” esistenti.

Ordinare il fronte, consentire assi di penetrazione viabilistica primari nord-sud e secondari est-ovest, potenziare la viabilità “di margine”, prevedere cioè un collegamento verso il centro del Capoluogo, alternativo rispetto a via Malvicino, rappresentano i punti fondamentali e caratterizzanti la progettazione del PUA “La Quercia”

CARATTERI FISICI E CONDIZIONAMENTI	
<b>Morfologia</b>	Ricade nel settore di alta pianura compreso tra il corso del Rio Carogna e del Rio Lora, delimitante l'ambito ad est, che scorre in blanda depressione valliforme.
<b>Vulnerabilità delle risorse naturali e pressioni antropiche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vulnerabilità degli acquiferi media.</li> <li>- Ricade nella zona di protezione degli acquiferi - settore di ricarica di tipo B.</li> <li>- L'attuazione dell'ambito è subordinata alla piena efficienza dell'impianto di depurazione comunale in fase di potenziamento.</li> </ul>
<b>Fattibilità geologica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fattibilità geologica senza particolari limitazioni per il settore centro-occidentale dell'ambito.</li> <li>- Limitazioni connesse alla presenza del Rio Lora, che delimita ad est l'ambito, con individuazione di una fascia di rispetto idraulico di 25 m di ampiezza.</li> <li>- Limitazioni connesse alla ridotta soggiacenza della falda nel settore di fondovalle del Rio Lora.</li> </ul>
<b>Problematicità riscontrate</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Presenza di canali di scolo e irrigui che richiedono una periodica manutenzione.</li> <li>- Presenza di reti elettriche MT aeree ed interrato all'interno dell'ambito.</li> <li>- Presenza di reti di pubblica fognatura che dovranno essere riposizionate in funzione delle modalità di attuazione dell'Ambito.</li> <li>- L'area risulta interferire con alcuni elementi lineari propri dell'assetto vegetazionale, occorre quindi rispettare la disposizioni di cui all'art. 39 della NTS.</li> <li>- L'Ambito risulta attualmente servibile dalle reti di pubblico acquedotto.</li> <li>- L'Ambito risulta servibile dalle reti di pubblica fognatura che recapitano al depuratore del Capoluogo “PC123S”, adeguato a ricevere ulteriori reflui e di cui è in corso la ristrutturazione che porterà la sua capacità depurativa a 18.000 A.E.</li> </ul>
<b>Sub-Unità di Paesaggio di appartenenza</b>	“Unità di paesaggio dei sistemi urbanizzati - 16b Sistema urbanizzato di Castel San Giovanni, Borgonovo, Sarmato”: valgono le relative disposizioni di tutela contenute nell'art. 49 delle NTS.
<b>Acque superficiali</b>	Lungo i lati nord, ovest ed all'interno dell'Ambito è presente il canale consortile “Cavo Pellegrini”, sul margine sud-est è presente la tubazione irrigua “Pievetta”. Dovranno essere rispettate le fasce di tutela (manutenzione-edificazione), del reticolo idraulico consortile, ed inoltre risultano necessari i sistemi di laminazione delle acque meteoriche.

	<p>Le proprietà limitrofe all’Ambito in oggetto dovranno essere adeguatamente protette da un’eventuale insufficienza del sistema di gestione delle acque bianche.</p> <p>L’Ambito dovrà essere adeguatamente protetto dalle acque provenienti dai terreni posti a sud, valutando la possibilità di destinare parte della fascia di rispetto della prevista Circonvallazione Sud alla realizzazione di un colatore diversivo per la regimazione delle acque di scolo di monte.</p> <p>Il progetto esecutivo degli interventi previsti nell’Ambito dovrà essere sottoposto alla preventiva approvazione del Consorzio di Bonifica di Piacenza, in particolare per quanto riguarda lo scarico delle acque meteoriche, se previsto nel canale consortile, e per le eventuali interferenze e/o modifiche del reticolo consortile.</p> <p>Per contemperare le finalità legate al Parco, alla fruizione pubblica e alla laminazione delle acque meteoriche, in alternativa alla realizzazione delle vasche di recupero, dovrà essere valutata la possibilità di allargare la sezione di deflusso del Rio Lora nella fascia del Parco, con creazione di una golena allagabile applicando le tecniche di ingegneria naturalistica previste dal manuale tecnico “Linee guida per la riqualificazione ambientale dei canali di bonifica in Emilia – Romagna” (DGR n. 246 del 5/03/2012), riprese anche dalla “Linee guida per la costruzione della rete ecologica locale” (D.C.P n. 10 del 25/03/2013) e dall’art. 48 comma 6 della NTS del PSC, oltre che in riferimento all’Allegato n. 10 del RUE “Metodologie di ingegneria naturalistica”.</p>
<b>Viabilità storica</b>	<p>L’Ambito si trova in adiacenza a tratti di viabilità definiti dal PTCP e dal PSC, come viabilità storica - percorso consolidato. Si richiama pertanto il rispetto delle disposizioni dettate dall’articolo 27 delle NTA del PTCP e dall’articolo 54 delle NTS del PSC.</p>
<b>Vincolo paesaggistico</b>	<p>Parte dell’Ambito è interessato dal vincolo paesaggistico di cui all’art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004, relativamente al tratto del Rio Lora (n. 330 del D.R. 13.05.1937, n. 8285). Si richiama pertanto il rispetto delle disposizioni dettate dalla Parte III del D.Lgs. n. 42/2004.</p>

Ed inoltre vengono dettati i principi progettuali, vere e proprie invarianti progettuali, rispetto ai quali l’interpretazione progettuale è stata la seguente:

<b>DISEGNO URBANO</b>
<p>Il disegno urbano di progetto si è perfettamente integrato con la viabilità esistente nell’adiacente territorio consolidato posto a nord ed a ovest e con il sistema del verde urbano, completando il tessuto urbano limitrofo, rispettando i principali ordinamenti del tessuto fondiario esistente.</p>
<b>FUNZIONE PRIMARIA</b>
<p>La funzione primaria che l’ambito è chiamato a svolgere è quella della realizzazione del secondo tratto della Circonvallazione sud di progetto, di collegamento Via Malvicino e la direttrice di prosecuzione di via Paganini, con a carico la completa realizzazione della rotatoria su quest’ultima, la partecipazione, per una quota pari al 50%, della rotatoria di innesto su Via Malvicino, e l’intera realizzazione della rotatoria sulla circonvallazione di progetto e la direttrice di prosecuzione di via Paganini (o, in alternativa, la realizzazione di una canalizzazione).</p> <p>Tale funzione è esclusa dal Primo Stralcio, che interessa una porzione territoriale che non riguarda il sedime della circonvallazione prevista.</p>
<b>PARCO URBANO DI QUARTIERE (PARCO CIVICO DEL RIO LORA)</b>
<p>E’ a carico dell’Ambito inoltre la realizzazione del Parco Urbano di frangia al Rio Lora, in sponda sinistra (parco civico) con la sua attrezzatura per la fruizione collettiva, secondo uno specifico progetto di riqualificazione i cui elementi essenziali progettuali sono contenuti nella Relazione del POC e rispetto alla quale la progettazione esecutiva del PUA si è attenuta.</p>
<b>PARCO URBANO DI CINTURA SUD</b>
<p>L’ambito concorre anche, per la sua quota parte corrispondente alla sua estensione, del Parco Urbano di Cintura (Dotazione Territoriale di 2° Livello), da realizzare in fregio nord al tracciato della Circonvallazione Sud di progetto, per una profondità di 20 m, ove procedere anche alla realizzazione di una pista ciclopedonale in fianco nord della Circonvallazione.</p> <p>Tale funzione è esclusa dal Primo Stralcio, che interessa una porzione territoriale che non riguarda il sedime della circonvallazione prevista.</p>
<b>ORGANIZZAZIONE VIABILISTICA INTERNA</b>
<p>Funzione progettuale secondaria è quella di procedere alla riorganizzazione viabilistica interna, realizzando gli anelli stradali di collegamento fra le strade urbane esistenti adducanti all’ambito di progetto (Via Colla e via Manzella). La progettazione ha teso quindi alla realizzazione di una viabilità secondaria interna, che raccorda tra loro tali strade urbane, da collocare parallelamente al tracciato della nuova Circonvallazione Sud di progetto, ed intersecanti la nuova viabilità primaria di progetto, ovvero la direttrice di prosecuzione di via Paganini, che andrà ad innestarsi sulla circonvallazione sud di progetto, tramite rotatoria. Tali assi stradali, invariante strutturale di PSC, sono stati realizzati e</p>

pensati a viale alberato, come strade di centralità urbana.

La centralità urbana è finalizzata alla nuova organizzazione multipolare della porzione di città oggetto del PUA, attraverso una forte caratterizzazione funzionale e morfotipologica, una concentrazione di funzioni di livello urbano, nonché una stretta connessione con le reti di comunicazione e il contesto locale. Gli assi stradali di centralità urbana riguardano parti di città caratterizzate da elevata accessibilità mediante, in prospettiva, anche la rete di trasporto pubblico, da una forte integrazione funzionale, da rilevanti connotati di identità sociale e funzionale, e da una alta potenzialità alla trasformazione; tali elementi concorrono ad individuare per le centralità urbane un ruolo di riferimento, di identità insediativa e di polarizzazione nella nuova organizzazione urbana prevista dal PSC.

Le strade di centralità urbana previste dal PUA sono tre:

- Una in direzione nord-sud, deputata a collegare la nuova porzione di città con la futura viabilità tangenziale di circonvallazione sud, prosecuzione di via Paganini;
- due in direzione est-ovest, prosecuzioni vi via Colla e di via Manzella.

L’insieme va a costituire un sistema viabilistico completo ed efficace, che mette in anello tutta la viabilità attualmente a fondo cieco della città consolidata di margine sud del Capoluogo.

Tale viabilità primaria è stata realizzata della tipologia a viale alberato. Essa sarà quindi immediatamente riconoscibile all’interno della maglia urbana della nuova porzione di città.

Le funzioni di un viale alberato, come si sa, sono molteplici, ma possono essere sintetizzate in: ecologico-ambientali e paesaggistiche.

Nel progetto proposto, conformemente alle richieste sia strutturali sia operative degli strumenti urbanistici comunali, il viale alberato diventa l’elemento strutturante dello spazio urbano. Esso rappresenta l’elemento lineare del nuovo verde urbano di quartiere, che si raccorda e diventa complementare con l’elemento spaziale rappresentato dal Parco Urbano.

L’infrastruttura verde urbana a viale è posta in simbiosi con l’infrastruttura principale della mobilità urbana.

L’interpretazione progettuale ha voluto creare, in tal senso, una simbiosi con la rete della mobilità di tipo tradizionale, soprattutto quella costituita dalle strade di quartiere, una rete per una mobilità ecologicamente sostenibile accompagnata dal verde.

Questa rete, soprattutto quando riesce, come nel caso del PUA in oggetto, ad immettersi lungo i corsi d’acqua naturali (Rio Lora), ha dunque anche la funzione di portare nella città la natura in forma di sistema ben connesso di corridoi ecologici.

Una siffatta rete assolve a molteplici funzioni vitali per una città di buona qualità ambientale. Una funzione è quella della mobilità. Essa collega con percorsi pedonali, ciclabili e dedicati a mezzi ecologici (ad esempio, auto elettriche), diverse funzioni urbane, in particolare ed in modo rilevante le residenze, alla ricerca delle attrezzature sportive e del tempo libero, del parco urbano.

L’infrastruttura verde ha voluto dimostrare, nella interpretazione progettuale, che esiste una concreta alternativa desiderabile alla inquinante e rischiosa mobilità motorizzata basata prevalentemente sul mezzo di trasporto individuale tradizionale. Usando l’infrastruttura verde si può accedere efficientemente alle varie funzioni urbane, facendo salubre esercizio fisico in ambienti più naturali, non inquinando l’aria, non producendo rumore e godendo di un paesaggio urbano di qualità.

#### CONCENTRAZIONE DELLE AREE A VERDE PUBBLICO

Parte delle dotazioni territoriali di 1° livello, a verde pubblico, sono state concentrate in gran misura nella porzione dell’ambito posta più a est, in modo da ampliare l’estensione del Parco Urbano di Quartiere (parte civica del Rio Lora).

#### QUALITA’ ARCHITETTONICA ED AMBIENTALE

Il progetto d’intervento, nella sua esplicitazione planivolumetrica, ha perseguito l’obiettivo della massima qualità architettonica ed ambientale, ricercando corrette soluzioni di inserimento delle nuove architetture nel paesaggio, soprattutto in rapporto al profilo naturale dei terreni, salvaguardando il verde alberato esistente. Gli interventi edilizi si integreranno paesaggisticamente al contesto relativamente all’impianto insediativo, alle tipologie edilizie, all’uso di materiali, opere di finitura e colori, nonché alla sistemazione delle aree pertinenziali. Le aree di parcheggio pubblico sono state organizzate in modo da assicurare brevi percorsi di connessione con le residenze (nella gran parte parcheggi di prossimità).

#### INTERPRETAZIONE PROGETUALE DELLE DIRETTIVE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE PER LA REDAZIONE DEI PUA E LA PROGETTAZIONE EDILIZIA

<b>Aria</b>	I nuovi edifici realizzati all’interno del PUA dovranno essere dotati di certificato energetico. Per limitare i consumi energetici si dovrà incentivare, in sede di progettazione edilizia, l’orientamento, il disegno e l’insediamento delle nuove edificazioni tali da minimizzare le
-------------	--

	<p>dispersioni termiche e massimizzare l'impiego di solare passivo (bioedilizia), oltre che incentivare l'utilizzo di fonti di energia alternativa, con particolare riferimento al solare termico, e fotovoltaico anche oltre i limiti minimi di legge e dovrà essere garantito il risparmio anche attraverso l'utilizzo di lampade a basso consumo.</p> <p>Nelle abitazioni si dovranno prediligere caldaie a gas metano a condensazione.</p>
<b>Rumore</b>	<p>In fase di progettazione degli interventi dovrà essere effettuata una valutazione previsionale di clima acustico, che dovrà dimostrare il rispetto dei limiti di zonizzazione acustica comunale per le funzioni prevalentemente residenziali, oppure, in caso contrario, dovrà prevedere idonee misure di mitigazione, eventualmente localizzandole opportunamente, in grado di garantire il rispetto dei limiti.</p> <p>Eventuali barriere fonoassorbenti dovranno essere realizzate preferibilmente mediante la costruzione di barriere in terra inerbite e piantumate con essenze arboreo-arbustive autoctone; in alternativa gli interventi potranno essere attuati utilizzando pannelli prefabbricati montati in opera. Completati gli interventi previsti dovrà essere effettuata una verifica del clima acustico con la predisposizione di eventuali misure correttive.</p> <p>In particolare, per il settore meridionale, parallelo al tracciato della futura circonvallazione è stata effettuata una valutazione preventiva in sede di PUA della necessità di realizzare specifici interventi di riduzione dell'impatto acustico (dune in terra). Tale verifica ha portato alla conclusione della non necessità di tali misure.</p>
<b>Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti</b>	<p>La linea aerea MT esistente e le nuove linee elettriche dovranno essere interrato. I progetti dovranno prevedere un azionamento interno ai comparti di trasformazione che eviti destinazioni che richiedano la permanenza di persone per quattro o più ore giornaliere all'interno delle fasce di rispetto di 0,2 µT delle linee MT. Qualora si renda necessaria la realizzazione di cabine di trasformazione MT/BT, esse dovranno essere localizzate lontano da aree che richiedano la permanenza di persone per quattro o più ore giornaliere. Eventuali nuove linee MT dovranno prevedere tracciati che garantiscano la non esposizione di persone per quattro o più ore giornaliere a campi elettromagnetici superiori all'obiettivo di qualità di 0,2 µT.</p>
<b>Risorse idriche</b>	<p>Le fognature hanno previsto la separazione della rete delle acque bianche da quelle nere. Per quanto riguarda i reflui civili prodotti viene garantito l'allacciamento delle nuove aree di trasformazione alla rete fognaria esistente, con recapito ai sistemi di depurazione, previa verifica della capacità dei depuratori medesimi che risulta sufficiente.</p> <p>L'attuazione dell'azione di Piano è vincolata all'adeguamento del sistema di depurazione. La progettazione dei nuovi interventi dovrà garantire una quota di superficie permeabile pari ad almeno il 40% della superficie scoperta di pertinenza degli edifici.</p> <p>In ogni caso è stata prevista l'applicazione di sistemi di laminazione delle acque meteoriche, con la realizzazione di vasche di laminazione; il sistema di laminazione sarà dotato di dispositivi di limitazione delle portate interne all'area, con lo scopo di invasare le acque piovane e rilasciarle progressivamente nelle giornate successive all'evento piovoso, oppure di mantenerle invasate con la finalità di irrigazione delle aree verdi di parco urbano e comunque per utilizzi compatibili (dispositivi di recupero e/o riciclo delle acque meteoriche); in ogni caso i quantitativi di acqua scaricati nel corpo idrico ricettore non determineranno una portata superiore a quella derivante dalla stessa porzione di territorio non urbanizzata (invarianza idraulica).</p> <p>Per limitare il consumo idrico le acque piovane provenienti dalle coperture degli edifici potranno essere raccolte, stoccate in quantità adeguata al fabbisogno e riutilizzate per usi compatibili (irrigazione, lavaggi di aree esterne, scarichi wc), attraverso opportune reti duali di adduzione.</p> <p>La fascia più ribassata in quota contermina al Rio Lora, esposta ad un moderato rischio di esondazione, dovrà essere preclusa all'edificazione.</p>
<b>Suolo e sottosuolo</b>	<p>Per la realizzazione dei parcheggi e della viabilità di accesso verrà valutata da un punto di vista tecnico la possibilità di utilizzare materiali di recupero da demolizione in sostituzione degli inerti di cava, oppure l'utilizzo del terreno in sito legato a calce.</p> <p>Nel settore orientale dell'ambito, con possibile interferenza con acque di falda entro quote di 2 m dal p.c., non verrà effettuata la realizzazione di piani interrati a quote inferiori a -1 m di profondità dal p.c. attuale.</p>
<b>Paesaggio ed ecosistemi</b>	<p>La progettazione delle aree di nuovo impianto ha previsto adeguate misure per l'inserimento paesaggistico e ambientale e per la mitigazione e compensazione degli impatti sul territorio circostante e sull'ambiente, con particolare attenzione a interventi di schermatura delle opere antropiche di impatto.</p> <p>Gli interventi si integreranno paesaggisticamente al contesto relativamente all'impianto insediativo, alle tipologie edilizie, all'uso di materiali, opere di finitura e colori, nonché alla</p>

	<p>sistemazione delle aree pertinenziali.</p> <p>Le aree di parcheggio pubblico sono state organizzate in modo da assicurare brevi percorsi di connessione con le residenze.</p> <p>Le nuove aree edificabili vengono collocate in continuità con le aree urbanizzate preesistenti. Inoltre, con la finalità di tutelare il paesaggio agrario che caratterizza il territorio interessato dall’ambito di trasformazione, è stata prevista la realizzazione di siepi arboreo-arbustive, plurispecifiche e disetanee, perimetrali ai nuovi interventi edilizi (lungo i lati non confinanti con il tessuto edificato) realizzate con sesto d’impianto non regolare e dello spessore medio di almeno 5 m, che limitino la visibilità delle nuove edificazioni.</p> <p>E’ stata prevista la sistematica piantumazione di essenze arboree nelle aree destinate a parcheggio.</p> <p>Le piantumazioni perimetrali dovranno essere preferenzialmente effettuate con essenze autoctone.</p> <p>Il filare di gelsi posto al limite nord dell’ambito viene preservato, tranne che per gli esemplari rinsecchiti, inserendolo nel disegno urbanistico del nuovo insediamento residenziale.</p> <p>Il corridoio ecologico del Rio Lora è stato preservato e valorizzato attraverso la realizzazione del Parco Urbano del Rio Lora.</p> <p>Gli esemplari arborei di alto fusto di Quercus s.p. vengono preservati inserendoli nel disegno urbanistico del nuovo insediamento residenziale.</p>
<b>Sistema agricolo</b>	<p>Le nuove edificazioni verranno realizzate in stretta adiacenza con edificazioni già esistenti nel territorio consolidato, evitando la formazione di aree intercluse con il conseguente consumo indiretto di suolo agricolo.</p>
<b>Mobilità</b>	<p>Il disegno urbanistico dell’area comprende anche la riorganizzazione viabilistica interna, realizzando gli anelli stradali di collegamento fra le strade urbane esistenti adducenti all’ambito (Via Colla e via Manzella), connessi con i nuovi tracciati in progetto.</p>
<b>Rifiuti</b>	<p>In fase di progettazione delle nuove previsioni residenziali si dovranno prevedere specifiche aree da destinare alla raccolta dei rifiuti solidi urbani in modo differenziato (piazzole ecologiche da concordare con il Gestore del servizio). L’area dovrà essere attrezzata con adeguati sistemi per la raccolta differenziata da parte del Gestore del servizio. Dovrà essere esteso all’area di nuovo insediamento il sistema di raccolta “porta a porta” dei rifiuti, che prevede la raccolta porta a porta di carta, organico e rifiuti indifferenziati e la raccolta stradale della plastica, del vetro e del verde.</p>
<b>Energia</b>	<p>Per limitare i consumi energetici si dovrà incentivare, in sede di progettazione, l’orientamento, il disegno e l’insediamento delle nuove edificazioni tali da minimizzare le dispersioni termiche e massimizzare l’impiego di solare passivo (bioedilizia), oltre che incentivare l’utilizzo di fonti di energia alternativa, con particolare riferimento al solare termico, e fotovoltaico anche oltre i limiti minimi di legge e dovrà essere garantito il risparmio anche attraverso l’utilizzo di lampade a basso consumo.</p> <p>Dovrà essere prevista la riduzione dell’intensità luminosa durante le ore notturne e i sistemi radianti impiegati dovranno limitare il consumo energetico.</p> <p>I nuovi edifici dovranno comunque essere dotati di certificato energetico</p>
<b>Patrimonio culturale, storico e archeologico</b>	<p>Preventivamente agli interventi di nuova trasformazione dovranno essere concordate con la soprintendenza adeguate misure per garantire di non danneggiare eventuali elementi di interesse archeologico.</p>