

COMUNE DI CESENA

Programma di Riqualificazione Urbana del comparto di Viale Europa
e Via Piave denominato "Parco Europa"



Proprietà:

NUOVA MADONNINA S.r.l.
Via Cesenatico 5309
47024 Macerone-Cesena (FC)

MERLONI MARINA
Viale Europa 475
47023 Cesena (FC)

BATTISTINI IMMOBILIARE S.r.l.
Via Europa 147
47023 Cesena (FC)

MERLONI MARCO
Via Cerchia di S.Egidio 1694
47023 Cesena (FC)

MANUZZI GILBERTO
Subb. Federico Comandini 126
47023 Cesena (FC)

COMUNE DI CESENA
P.zza del Popolo 10
47023 Cesena (FC)

MANUZZI PAOLO
Subb. Federico Comandini 126
47023 Cesena (FC)

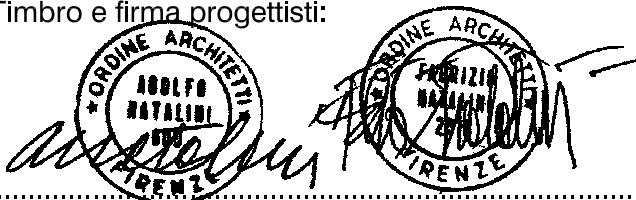
MANUZZI MARIO
Subb. Federico Comandini 126
47023 Cesena (FC)

Oggetto tavola: Relazione illustrativa e tecnica

Progettisti: Prof. Arch. Adolfo Natalini (capogruppo)
Arch. Fabrizio Natalini
Arch. Riccardo Barbieri

Collaboratori: Arch. M. Baralli, Arch. A. Blanchard, Arch. T. Brilli, Arch. D.Pica,
Arch. G. Santini, Arch. N. Scelsi
Ing. F. Barbieri, Arch. L. Tappi

Timbro e firma progettisti:



ACCORDO DEFINITIVO 21 DICEMBRE 2011

TAVOLA N° 0

Riccardo Barbieri
Viale Osservanza n.145 Cesena
Tel. 0547/611227 P.Iva 03329570406
NATALINI ARCHITETTI
via del Salvatino 10/a 50137 Firenze
t. 055.600400 natalini.architetti@tin.it

Studio
di
Architettura

PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DEL COMPARTO DI VIALE EUROPA E VIA PIAVE DENOMINATO "PARCO EUROPA"

SOGGETTI PROPONENTI

NUOVA MADONNINA S.r.l.
Via Cesenatico 5309
47024 Macerone-Cesena (FC)

BATTISTINI IMMOBILIARE S.r.l.
Via Europa 147
47023 Cesena (FC)

COMUNE DI CESENA
P.zza del Popolo 10
47023 Cesena (FC)

MANUZZI GILBERTO
Subb. Federico Comandini 126
47023 Cesena (FC)

MANUZZI PAOLO
Subb. Federico Comandini 126
47023 Cesena (FC)

MANUZZI MARIO
Subb. Federico Comandini 126
47023 Cesena (FC)

MERLONI MARINA
Viale Europa 475
47023 Cesena (FC)

MERLONI MARCO
Via Cerchia di S.Egidio 1694
47023 Cesena (FC)

PARTICELLE

Foglio 110

Part. 3300(parte), 3308(parte), 3294, 3292, 81, 3293, 3295, 3288, 3289, 3296, 3297, 757, 3287, 62, 858, 3311, 859, 3243, 3249, 3252(parte), 73, 391, 474 che sommano una superficie catastale totale di 57.841 mq, 364 mq in più di quella rilevata che misura mq 57.477.

PRESENTAZIONE DEL PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

Le aree comprese fra Via Piave, Viale Europa e la Ferrovia, oggetto della presente proposta di PRU, appartengono ad un ambito urbano evidentemente strategico per la riqualificazione di questo quadrante della città di Cesena.

Com'è stato indicato dal Piano Strutturale e successivamente recepito dal PRG vigente, esse costituiscono infatti, per la loro dimensione e la loro posizione, una risorsa preziosa utilizzabile per costruire un nuovo tessuto urbano dall'asse della Via Emilia a nord fino alla fascia ferroviaria, ad ovest fino al sistema dei nuovi insediamenti dell'ex Zuccherificio; non a caso, sono state oggetto anche in passato di diversi studi che si ponevano tale obiettivo.

Questo nuovo tessuto può rispondere ad esigenze importanti per la città: può permettere di estendere il sistema di percorsi, piazze e spazi verdi iniziato con la prima sistemazione del polo universitario e di servizi collocato nell'area centrale dell'ex Arrigoni; può dare qualità e dignità d'asse urbano al Viale Europa, percorso naturale di collegamento fra la Stazione ferroviaria e il nuovo centro universitario e polivalente dell'ex Zuccherificio, viale finora utilizzato (e "sentito") come strada di servizio per attività commerciali e produttive; può proporre elementi di riferimento per gli interventi da realizzare nella zona oltre la ferrovia interessata dal passaggio della Secante.

La proposta progettuale che sta alla base di questo Programma di Riqualificazione urbana si fonda su tali obiettivi e, naturalmente, tiene conto della consistenza (edilizia e patrimoniale) della zona.

Essa ha costituito per molto tempo (insieme all'Arrigoni e agli altri insediamenti "storici" del grande comparto ortofrutticolo cesenate) una fascia di attrezzature di rilevante interesse economico, allora opportunamente collocata intorno alla linea ferroviaria che costituiva la "porta" di queste attività a livello nazionale.

Oggi l'evoluzione dei mercati e della logistica hanno profondamente modificato le prospettive economiche del territorio cesenate, ed è interesse di tutti che questa area sia rapidamente utilizzata per funzioni urbane più utili e pregiate; ma ciò non può avvenire a scapito di proprietà che hanno finora mantenuto immobili di buona qualità, non degradati né dismessi, e che potrebbero utilizzarli con modesti interventi anche per nuove funzioni redditizie.

Per questi motivi la proposta progettuale prevede un indice di utilizzazione relativamente elevato. In termini quantitativi il progetto riduce nettamente la volumetria esistente e, soprattutto, produce un forte miglioramento ambientale, ponendo al centro dell'insediamento previsto spazi pubblici ed aree verdi, e trasformando un comparto finora "esterno" al tessuto urbano in uno spazio "centrale", di elevata qualità e fruibilità.

Si sottolinea infine la concreta fattibilità del programma, sia per la capacità dimostrata dalle diverse proprietà interessate di accordarsi fra loro e con l'Amministrazione Comunale, sia per le caratteristiche del progetto che propone un'immagine fortemente unitaria del tessuto urbano e delle aree interessate, ma che può anche essere agevolmente realizzato per parti, come avverrà ad esempio per la parte relativa alla proprietà Battistini immobiliare S.r.l. all'incrocio di via Piave con Via Europa.

Le linee guida del progetto

Come anticipato nella presentazione, il progetto si è sviluppato partendo da un'analisi del quadrante urbano in cui l'area è inserita, e propone la realizzazione di un nuovo tessuto urbano caratterizzato da più assi di collegamento, funzionali e visivi:

- un viale urbano fortemente riconoscibile (il viale Europa riqualificato) fra la Stazione e le nuove aree universitarie, residenziali e di servizi, dell'ex Zuccherificio.
- un primo percorso alberato, interno al lotto, parallelo a via Piave,
- un secondo percorso, ortogonale a quest'ultimo, di accesso al nucleo dell'area residenziale anch'esso alberato.

Si sono quindi scartate altre soluzioni di forte suggestione, ma meno rispettose del contesto, che comportavano ad esempio l'interruzione di viale Europa, o il disegno di grandi isolati che esaltassero una nuova dimensione urbana più dilatata. Per quanto possibile, i segni storici presenti, compresa la linea ferroviaria usualmente sentita come oggetto estraneo alla città, sono stati rispettati e utilizzati per costruire il nuovo tessuto; e questo non solo per evitare soluzioni difficilmente attuabili, ma anche per affermare una scelta di continuità nel tempo delle trasformazioni urbane, secondo la classica lezione dei geografi e storici della città, da Lavedan, George a Rossi o Muratori.

Questa impostazione in concreto ha influenzato diverse parti del progetto e, innanzi tutto, l'inserimento del nuovo insediamento nel contesto:

Viale Europa è stato pensato come un grande boulevard, completando sui due lati le alberature esistenti dalla Stazione fino all'incrocio del Cavalcavia, e accompagnando questa struttura verde con una serie di edifici porticati che formano slarghi pedonali accoglienti intorno ad attività terziarie (mostre, ristorante, bar e altre attività commerciali). Si costituisce così una sorta di piazza lineare, ideale percorso per i giovani che frequentano le vicine facoltà, simile ai giardini lungo le antiche mura di Cesena, e insieme spazio di filtro/mediazione rispetto agli edifici più alti del comparto;

la riqualificazione di Viale Europa non nega la presenza della stazione e della linea ferroviaria, ma anzi consente di valorizzare le aree ferroviarie che potranno essere riutilizzate: lo schema generale concordato con l'Amministrazione Comunale propone la realizzazione di una nuova stazione per il trasporto pubblico su gomma in sostituzione dell'odierna stazione delle corriere;

l'asse di Via Piave viene fortemente riqualificato, con la presenza di residenze, negozi e uffici, ma senza alterare la sua immagine: vengono conservati gli allineamenti attuali e i volumi previsti mantengono sostanzialmente lo stesso rapporto con le imponenti alberature esistenti;

il rapporto fra il nuovo insediamento e gli edifici posti sulla Via Emilia è mediato attraverso volumi di peso confrontabile, e predisposto per eventuali penetrazioni pedonali, auspicando che la riqualificazione degli edifici preesistenti consenta tali penetrazioni;

nel comparto minore al di là di Viale Europa, compreso fra il viale, la ferrovia e Via Comandini gli edifici previsti lungo i bordi esterni completano e riqualificano il tessuto preesistente, lasciando spazio all'interno a un complesso direzionale e di edilizia convenzionata oltre a un fabbricato commerciale.

Da questa forte definizione dei rapporti con l'esterno sono derivati quasi naturalmente gli elementi che caratterizzano il progetto del comparto maggiore:

il sistema della viabilità e dei parcheggi utilizza i tracciati già esistenti; la riqualificazione di Viale Europa come percorso urbano, come si è anticipato, conserva ed anzi accresce le alberature esistenti ed offre quote consistenti di parcheggi a raso; nel complesso il progetto libera dalle auto grandi spazi pubblici e privati interni.

Per quanto riguarda, infine, l'impatto dell'insediamento sul paesaggio urbano, nonostante la presenza di edifici alti costruiti in passato e posti a sud della Via Emilia sarà possibile riconoscere questa "cifra" del nuovo insediamento dai punti panoramici della città, ad esempio dalla Rocca.

Per quanto riguarda invece la visibilità a media distanza, dal tessuto circostante o dalle strade, la linea degli edifici di spina sarà riconoscibile, ma il loro impatto sarà mediato dalla presenza degli edifici minori previsti lungo i bordi dell'isolato.

Funzioni previste e tipologie adottate

Per quanto riguarda le attività previste nell'insediamento, dalle indicazioni del Piano Strutturale e dal confronto con i competenti Uffici Comunali è derivata la scelta di una prevalenza della funzione residenziale.

-Attività terziarie e spazi attrezzati

Il fronte commerciale lungo il boulevard di Viale Europa è costituito, come già accennato, da edifici porticati direttamente affacciati sul marciapiede, fra cui si formano ampie zone di sosta pedonale.

Gli edifici costituiscono, in particolare, il fronte di uno spazio commerciale che si espande sotto la costruzione maggiore arretrata.

All'angolo fra Viale Europa e Via Piave, nell'area di proprietà della S.r.l. "Carrozzerie e Officine F.lli Battistini", sono previste altre attività commerciali, l'area è oggetto di una disciplina specifica.

Nel comparto minore, compreso fra Viale Europa, la ferrovia e Via Comandini sono infine previsti due edifici a destinazione terziaria, di cui uno in parte residenziale.

- Residenza

Gli edifici residenziali sono previsti per abitazioni di elevata qualità, di tipo adeguato alla loro localizzazione urbana centrale e alla densità relativamente alta, che hanno naturalmente fatto scartare l'ipotesi di residenze mono/bifamiliari a schiera o a blocchi isolati.

La densità relativamente alta e l'esigenza di garantire ottima qualità dell'abitare hanno portato ad un'accurata definizione delle tipologie edilizie: le sagome planovolumetriche indicate non possono essere tradotte in banali edifici in linea, ma il progetto prevede di articolare i tipi edilizi mediante attici, loggiati e terrazzi a gradoni che consentano agli utenti di godere degli affacciamenti sul verde, in genere esposti a sud, secondo una disposizione studiata proprio per favorire l'adozione di questo genere di tipologie. Si segnala in particolare una gamma molto ampia di dimensione degli alloggi, sempre dotati di doppio affacciamento e nella quasi totalità di terrazze e loggiati "abitabili", ossia di profondità tale da permettere di considerarli come vere e proprie "stanze" all'aperto, qualificate dalla presenza di arredo verde permanente. Anche nella scelta dei materiali e degli impianti è prevista la stessa attenzione alle ultime disposizioni in materia di sostenibilità ambientale.

IL LUOGO

Le aree tra Via Piave, Viale Europa e la ferrovia sono state a lungo occupate dalle attrezzature del comparto ortofrutticolo cesenate, oggi parzialmente in dismissione. Queste attrezzature intersecano un sistema urbano con residenze di vari periodi, strade e viali alberati. E' un'area di bordo del centro storico che trova nella ferrovia un elemento di chiusura, ma contemporaneamente è arricchita come nodo di relazioni dalla stazione ferroviaria e da quella delle autocorriere. Come tutte le aree dismesse richiede di esser restituita alla città e costituisce una straordinaria risorsa.

IL PROGETTO: GLI ISOLATI E LE AREE VERDI

Il progetto suddivide l'area in tre parti: la prima, a nord di viale Europa e parzialmente affacciata su via Comandini, è caratterizzata dal nuovo edificio commerciale, la seconda, tra viale Europa e la ferrovia, è occupata dall'autostazione, la terza, tra viale Europa e via Piave, è a funzione principalmente residenziale. Quest'ultima area, su cui è localizzata la maggior parte dell'intervento di riqualificazione urbana, ha al centro un parco circolare contornato da residenze. Sul viale Europa e su Via Piave si ricostruiscono due fronti urbani con diverse caratteristiche: più private su Via Piave, più pubbliche su Viale Europa con gli edifici che ospitano al piano terra attività commerciali e, al primo piano, direzionali e l'edificio scolastico e l'autostazione.

Il parco è configurato come un grande prato rotondo con un diametro di 80 mt bordato da alberi e circondato da un percorso pedonale e ciclabile collegato con le strade che definiscono l'area. Il grande prato e gli alberi definiscono uno spazio calmo e sereno disponibili alla sosta, alla contemplazione e ai giochi dei bimbi.

Attorno al parco si dispongono ad anello le residenze, divise in due blocchi.

Gli edifici su via Piave, uniformati dal trattamento dei fronti strada, hanno diverse configurazioni a isolati aperti: il centro di ognuno di questi isolati è occupato da giardini tematici, in parte ricavati sulla copertura del parcheggio sotterraneo. Questi giardini saranno variamente disegnati ed avranno zone pavimentate e attrezzate per il gioco.

L'apertura sulla strada li rende spazi semiprivati e raccolti ma non segregati ed esclusi dai percorsi cittadini.

Si creano così diversi tipi di spazi verdi che aumentano la varietà tipologica degli edifici.

Gli edifici hanno diverse altezze che rispondono alle diverse situazioni urbane. La disposizione degli edifici risponde a un duplice obiettivo: disegnare una parte urbana coerente con le strutture del quartiere (dando una nuova dimensione agli isolati) ed ottenere le migliori condizioni di esposizione per gli edifici, per la massima parte disposti secondo l'asse eliotermico con i soggiorni schermati da logge e con l'orientamento più favorevole.

Il progetto cerca di conciliare le esigenze dell'architettura bioclimatica con quelle del decoro urbano, fornendo fronti dignitosi sulle strade principali e più domestici verso l'interno.

Le auto scompaiono nel sottosuolo. I parcheggi privati sono in un piano sotto le residenze (e a due piani sotto l'anello centrale, l'edificio ad uso terziario e sotto l'edificio della proprietà Battistini), quelli pubblici sono sotto l'edificio ad uso terziario, sotto l'edificio della proprietà Battistini e sotto l'autostazione.

GLI EDIFICI

Gli edifici ad anello per appartamenti sono a cinque piani con un ulteriore piano parzialmente occupato da attici con terrazze-giardino. Gli edifici sulle strade hanno una simile morfologia. Tutti gli edifici hanno una forma compatta e classica. la volumetria è semplice, il sistema delle aperture è assolutamente regolare con forature tutte uguali che di volta in volta sono finestre o logge.

Gli edifici hanno una struttura portante a setti in cemento armato, murature esterne autoportanti in mattoni faccia a vista con elementi decorativi in pietra.

Verranno impiegati diversi tipi di rivestimenti, caratterizzando cromaticamente i diversi edifici con laterizio faccia vista in diverse tonalità (rosso, rosato, ocra) e klinker bianco.

Le coperture sono inclinate e rivestite in rame.

Gli edifici sono stati progettati con particolare attenzione al regolamento per incentivare l'edilizia ecosostenibile: spazio verde continuo, edifici compatti, murature a forte spessore, dimensionamento delle aperture, aumento fronte S-SE, diminuzione fronte O. Sono stati previsti spazi di alta qualità ambientale, cercando il massimo soleggiamento e il diritto al sole, con logge con schermi solari e antirumore, spazi giorno a S-SE. Nel progetto saranno inseriti camini di areazione nei monoaffaccio,

tetto ventilato, tetti verdi sul lastrico del blocco commerciale che si affaccia su Viale Europa. Tutti gli edifici prevedono materiali naturali ed ecocompatibili.

IL VERDE

Il centro ideale del progetto è un piccolo parco circolare. Gli assi di penetrazione sono trattati come viali e vialetti alberati bordati di giardini tematici.

Una nota sui giardini e sui loro nomi: Il parco centrale potrebbe chiamarsi parco Europa mentre i quattro giardini potrebbero diventare “i giardini delle quattro stagioni”, ognuno con un diverso tema legato di volta in volta all'estate, all'inverno, alla primavera e all'autunno.

L'AUTOSTAZIONE

La stazione degli autobus verrà spostata da Piazzale Karl Marx alla nuova area adiacente alla stazione ferroviaria e affacciata su Viale Europa. La stazione è caratterizzata da una grande copertura metallica strallata ed è parzialmente schermata sul viale da un muro traforato e dal piccolo fabbricato biglietteria e da quello per l'accesso al parcheggio sotterraneo.

L'autostazione e il progetto di sistemazione per il Viale Europa contribuiscono a creare un nuovo grande boulevard, ideale percorso per i giovani che frequentano le vicine facoltà simile ai giardini lungo le antiche mura di Cesena e insieme spazio di filtro e mediazione rispetto agli edifici del comparto.

IL LINGUAGGIO DELL'ARCHITETTURA

Il progetto propone un'immagine classica e rassicurante. Sono edifici che sembrano case già conosciute, vicine all'immagine che le persone hanno della casa nella loro esperienza e nei ricordi. Un progetto realistico, senza nessuna “nostalgia per il futuro”.

E' questa un'architettura che può sembrare nostalgica, rivolta al passato. Non è così: è un'architettura realistica, basata sul “razionalismo critico”, un'architettura che fa uso di quanto meglio esiste: tipologie, morfologia (immagine), tecnologia...

Non aspira nostalgicamente al passato ma ne usa l'eredità e l'esperienza, a differenza degli esperimenti “contemporanei”, architetture intrise di “nostalgia del futuro”, tese verso un futuro che non possiamo conoscere e quindi piene di tutti quei rischi che l'ignoto (la non conoscenza) comporta: rischi non accettabili per un abitare sereno.

I luoghi della città storica hanno un alto grado di complessità che gli deriva dall'integrazione tra le diverse funzioni, dalla gerarchia degli spazi pubblici e privati e dalla compresenza e sovrapposizione di edifici che hanno diversi linguaggi. Le trasformazioni storiche sono state lente e continue nel tempo fino alla metà del '900, così da avere un'evoluzione del linguaggio che permette ai diversi edifici di stare insieme come in una grande famiglia. I nuovi interventi nella città storica devono essere sotto il segno della continuità usando il nuovo solo quando è strettamente necessario.

I materiali della tradizione e quelli contemporanei potranno mescolarsi e sovrapporsi sempre secondo una legge di necessità. L'architettura che proponiamo aspira a una città serena e dignitosa analoga alla città storica per complessità e umanità. L'architettura che proponiamo non cerca l'effetto sorpresa ma vuol costruire la scena fissa per lo svolgimento di una vita di tutti i giorni dove passeggiare, incontrarsi, acquistare e consumare, lavorare e abitare avvengano pacificamente. Forse la nostra aspirazione alla felicità non è quella dell'architetto, ma vorremmo ricordare che le architetture sono fatte “dagli” architetti e non “per” gli architetti e che nelle città storiche non si costruisce “nella” città ma “per” la città o “contro” la città e noi siamo per la prima ipotesi.

Alla contrapposizione tra centro storico e periferia senza regole e senza memoria, vogliamo opporre un'idea di città tutta ugualmente portatrice di senso. Alla contrapposizione tra architettura e natura vogliamo opporre una integrazione dove ognuno dei due termini trovi la miglior qualità.

Infine contro la proliferazione dei linguaggi possiamo tentare la creazione di una lingua comune basata sulle metamorfosi della tradizione.

Il nostro progetto propone architetture diverse ma ugualmente solide e dignitose, accomunate non solo dal materiale ma anche dalla volontà d'essere appropriate ai luoghi e agli abitanti, resistenti al tempo e alle mode, rassicuranti contro il transito veloce del tempo e capaci di proteggerci dalle offese delle stagioni e degli uomini, accomunate da un disperato bisogno di normalità.

I COMPARTI

L'intervento si sviluppa su un'area idealmente suddivisa in due comparti, il comparto "Nuova Madonnina" e il comparto "Battistini". Questa suddivisione è dettata dal fatto che si vuole lasciare la possibilità di realizzare gli edifici in momenti diversi. Il comparto Battistini è composto dalle proprietà battistini immobiliare s.r.l e carrozzerie e officine f.lli battistini & c s.r.l.. Mentre il comparto Nuova Madonnina comprende tutte le altre proprietà ad esclusione di quelle di proprietà comunale. Per le aree non intestate ad essa, sono allegate le procure dei relativi proprietari.

L'intervento futuro si sviluppa su 10 lotti ed è così composto:

Edificio "A1" (lotto 5): l'edificio a forma di spicchio circolare è collegato da un portico al piano terreno con Via Piave e ha una destinazione d'uso residenziale

Destinazione d'uso= U1/1

S.U.L. U1/1= 7507mq

S.U.L. Totale= 7507 mq

N° piani fuori terra= 6

N° piani interrati= 2

Hr max= 22,5 m

Edificio "A2-D1-D2" (lotto 4): l'edificio A2, a forma di spicchio circolare, è collegato da un portico al piano terreno con Via Piave, e si differenzia dalla sua "gemella" per una foratura a doppia altezza che parte dal piano terra e arriva al piano secondo, questo per consentire la visibilità da ogni punto dell'anello verde circondato da questi fabbricati. Inoltre è unito al piano primo anche al blocco D, che è l'edificio che si affaccia su Viale Europa e in parte sul percorso alberato che attraversa l'intervento. Il portico a doppia altezza accompagna sul prospetto principale ripara la passeggiata sul fronte commerciale.

Destinazione d'uso= U1/1, U3/1, U3/5, U3/6, U3/9

S.U.L. U1/1= 11364 mq

S.U.L. U3/1, U3/5, U3/6= 2370 mq

S.U.L. U3/9= 1553 mq

S.U.L. Totale= 15287 mq

N° piani fuori terra= 7

N° piani interrati= 2 (A2), 1 (D)

Hr max= 24 m

Edificio "B1" (lotto 1): l'edificio è il primo che si affaccia su Via Piave in direzione stazione, è a forma di elle ed è collegato al blocco "B2" e al blocco "A" tramite un portico al piano terreno che ne fiancheggia il lato

più corto. La destinazione d'uso del blocco "B1" è completamente residenziale.

Destinazione d'uso= U1/1

S.U.L. U1/1= 5500 mq

S.U.L. Totale= 5500 mq

N° piani fuori terra= 6

N° piani interrati= 1

Hr max= 22,5m

Edificio "B2" (lotto 2): l'edificio è il secondo che si affaccia su Via Piave in direzione stazione, anch'esso è a forma di elle ed è collegato al blocco "B2" e al blocco "A" tramite un portico al piano terreno che ne fiancheggia il lato più corto. La destinazione d'uso del blocco "B2" è residenziale

Destinazione d'uso= U1/1

S.U.L. U1/1= 3946 mq

S.U.L. Totale= 3946 mq

N° piani fuori terra= 6

N° piani interrati= 1

Hr max= 22,5 m

Edificio "C" (lotto 3): Nell'angolo tra Via Piave e Viale Europa svetta l'edificio a forma di "C" completato da una parte più corta collegata con un portico al piano terra. La destinazione d'uso è prevalentemente residenziale, ad eccezione del piano terra che è destinato ad attività commerciali.

Destinazione d'uso= U1/1, U3/1, U3/5, U3/6

S.U.L. U1/1= 7185mq

S.U.L. U3/1, U3/5, U3/6= 1220 mq

S.U.L. Totale= 8405 mq

N° piani fuori terra= 7

N° piani interrati= 2

Hr max= 24 m

Questo edificio facente parte del comparto "Battistini" si realizzerà con un permesso di costruire che l'amministrazione valuterà nel rispetto del progetto preliminare allegato e degli indici specificati.

Edificio "E" (lotto 8): Il supermercato vicino alla ferrovia è l'edificio più basso di tutto l'intervento.

Destinazione d'uso= U3/2

S.U.L. U3/2= 1596 mq

S.U.L. Totale= 1596 mq

N° piani fuori terra= 1

N° piani interrati= 1

Hr max= 7,00 m

Edificio "F" (lotto 6): E' previsto un insediamento residenziale con i seguenti requisiti

Destinazione d'uso= U1/1

S.U.L. U1/1= 360,00 mq
S.U.L. Totale= 360,00 mq
N° piani fuori terra max= 3
N° piani interrati= possibilità di realizzare parcheggi interrati
Hr max= 10,00 m

Questo si realizzerà con un permesso di costruire che l'amministrazione valuterà nel rispetto del progetto preliminare allegato e degli indici specificati.

Edificio "G" (lotto 7): Il fabbricato antistante si affaccia sulla strada nuova e in parte su Viale Europa. L'uso è in parte residenziale e in parte direzionale.
Destinazione d'uso= U1/1, U 3/9
S.U.L. U1/1= 2125 mq
S.U.L. U3/9= 1644 mq
S.U.L. Totale= 3769 mq
N° piani fuori terra= 5
N° piani interrati= 2
Hr max= 21,00 m

Edificio "H" (lotto 9): L'edificio esistente su Via Sobborgo Federico Comandini ha il piano terra destinato a magazzino (doppio volume), per gli ultimi due piani la destinazione d'uso è esclusivamente residenziale. Si lascia ai proprietari la possibilità di aggiungere un solaio intermedio al doppio volume del piano terra, previo demolizione della tettoia esistente nel cortile del fabbricato stesso, dando allo stesso una destinazione residenziale.

Destinazione d'uso= U1/1
S.U.L. U1/1= 853,00 mq
S.U.L. Totale= 853,00 mq
N° piani fuori terra= 4
N° piani interrati= 1 (possibilità di ampliarlo sotto il cortile)
Hr max= 13,00 m (esistente)
P.a. fuori terra= nel rispetto degli standards
Tutto questo si realizzerà con un permesso di costruire che l'amministrazione valuterà nel rispetto del progetto preliminare allegato e degli indici specificati.

Oltre ad i fabbricati in elenco, come già specificato, è prevista la realizzazione di una stazione delle corriere con annessa una struttura adibita a biglietteria e un blocco servizi integrato ad una cortina in muratura che segue la curva di viale Europa e filtra la vista dei bus all'interno di essa

Lo standard pubblico di verde e parcheggi è così calcolato (come da Tav 7):

CONTEGGIO VERDE PUBBLICO STANDARD

<u>COMPARTO-A "Nuova Madonnina e Manuzzi"</u>	STANDARD	PROGETTO
S.U.L. Residenza = 31.655 mq (20mq/55mq SUL)	11.511	
S.U.L. Com.le/direzionale = 7.163 mq (60mq/100mq SUL)	4.298	
TOT mq	15.809	9.159

Totale Verde mq **9.159** < mq 15.809
 (-6.650 mq, da realizzare su altra area specificata in convenzione o da monetizzare)

<u>COMPARTO-B "Battistini" (Lotto 3)</u>	STANDARD	PROGETTO
S.U.L. Residenza = 7.185 mq (20mq/55mq SUL)	2.613	
S.U.L. Com.le/direzionale = 1.220 mq (60mq/100mq SUL)	732	
TOT mq	3.345	2.612

Totale Verde mq **2.612** < mq 3.345
 (-733 mq, da realizzare su altra area specificata in convenzione o da monetizzare)

CONTEGGIO P2 STANDARD

<u>COMPARTO "Nuova Madonnina e Manuzzi"</u>	STANDARD	PROGETTO*
S.U.L. Residenza (U1/1) = 31.655 mq (1 mq/ 5,5mq SUL)	5.756	
S.U.L. Terziario alimentare (U3/2) = 1.596 mq (1 mq/ 2,5mq SUL)	638	
S.U.L. Terziario diff., art. di servizio e pubb. esercizi (U3/1,U3/5,U3/6) = 2370 mq (2,5 mq/ 5,5mq SUL)	1.077	
S.U.L. Centro Direzionale (U3/9) = 3197 mq (5,5 mq/ 5,5mq SUL)	3.197	
TOT mq	10.668	11.068

PROGETTO

Primo piano interrato Lotto 7	=1.040	mq
Piano interrato autostazione	=7.367	mq
P2a+P2b+P2c+P2d=150+875+215+766	=1.946	mq
Via Europa e Via Piave	=715	mq
TOTALE P2 PROGETTO	=11.068	mq > 10.668 mq (+400 mq)

COMPARTO "Battistini" (Lotto 3)

STANDARD PROGETTO*

S.U.L. Residenza

(U1/1) =7185 mq (1 mq/ 5,5mq SUL) 1.306

S.U.L. Terziario diff., art. di servizio e pubb. esercizi
(U3/1,U3/5,U3/6) =1220 mq (2,5 mq/ 5,5mq SUL) 555

TOT mq **1.861** **2.377**

PROGETTO

Primo piano interrato Lotto 3 =2.000 mq

Via Europa e Via Piave =377 mq

TOTALE P2 PROGETTO =2.377 mq >1861 mq (+516 mq)