



CITTA' DI RECANATI

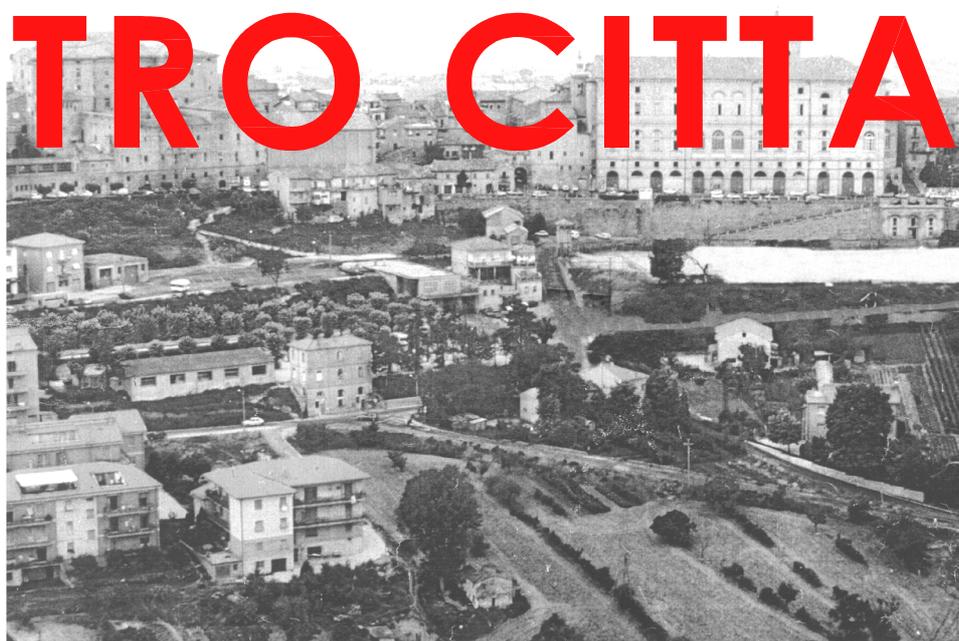
AREA TECNICA

PROJECT FINANCING

PARCHEGGIO INTERRATO DI PIAZZALE
ADRIATICO DENOMINATO CENTRO CITTA'
ELEMENTI DI PROGETTO

STRALCIO DEL PROGRAMMA URBANO COMPLESSO

CENTRO CITTA'



Nucleo di Progetto dell'Area tecnica:

Geom. Angelelli Laura
Geom. Biagiola Vincenzo
Amm. Bracalenti Cinzia
Geom. Campagnoli Alfredo
Geom. Dionisi Luciano
Seg. Lorenzetti Onorina
Geom. Marconi Francesco
Geom. Magnaterra Marco
Ing. Moretti Maurizio
Geom. Vitali Michela

Direzione area tecnica:

Dott. Arch. Mario Sensini

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA			TAV N.
			R
DATA	RAPP.	AGG.	
05/05/2007			
\\server\principale\PROGETTI\CENTRO CITTA'\2007\TAV 01.dwg			



Comune di RECANATI

PROGRAMMA URBANO COMPLESSO “CENTRO CITTA”

(Progetto di massima di Piano Particolareggiato di risanamento e conservazione)

STRALCIO DELLA RELAZIONE ILLUSTRATIVA CON INDICAZIONI PER LE PROPOSTE DEL PROJECT FINANCING

1. Premesse

L'Amministrazione Comunale di Recanati, ha inteso avviare la Formazione di un programma urbano complesso definito “CENTROCITTA”, attraverso la redazione di un progetto di Massima di P.P. di risanamento e conservazione basato sull'ipotesi proposta dagli architetti Morpurgo-Volpe, estensori del Piano dei Servizi del Comune di Recanati, recepita in fase di osservazione al P.R.G.

“...CENTRO CITTA' con questa definizione si indica una serie integrata di strutture pubbliche ... che andrebbero a costituire un polo di servizi complementari..... Parcheggio...Stazione autolineeServizi officine Campeggio roulotte ” (Dall'osservazione al P.R.G. degli architetti Morpurgo Volpe)

Il Piano dei servizi del 1990 dei suddetti architetti Morpurgo e Volpe evidenziava la necessità di intervenire sull'area sottostante il Palazzo comunale, ritenuta strategica per la riorganizzazione funzionale della città, con il doppio obiettivo di valorizzare il centro storico e trasformare un'area di avanzato degrado in elemento di attrazione.

Il P.R.G. del Comune di Recanati, adeguato al P.P.A.R. esecutivo dal 14.04.1997, individua nell'area sita a valle del Centro Storico, versante nord-est, una vasta zona classificata “AREE PER SERVIZI PUBBLICI DI INTERESSE COMUNALE” che comprende al suo interno l'attuale Campo sportivo, l'ex Foro Boario e l'area di sosta del piazzale di Viale Adriatico, oltre all'area dell'ex Mattatoio classificata AREE PER SERVIZI PUBBLICI DI INTERESSE GENERALE – IMPIANTI SPECIALI”.

Per servizi pubblici di interesse comunale il P.R.G. indica quelle aree destinate ad assicurare agli insediamenti la dotazione di spazi pubblici e attrezzature per attività collettive.

Per impianti speciali il P.R.G. indica le attrezzature per l'erogazione di pubblici servizi di carattere tecnologico.

A valle del campo sportivo una Zona di tutela definita "RISPETTO ALL'ABITATO" nella quale il P.R.G. Vieta la nuova edificazione ed impone il mantenimento dell'ambiente naturale esistente

Infine l'intera zona è interessata dalla riorganizzazione della viabilità di accesso alla Città prevista sia dal P.R.G. che da nuove ipotesi di intervento contenute nel Piano della Mobilità e della Sosta elaborato dalla Società "Sintagma S.r.l.";

Allo stato attuale l'ambito urbano di cui sopra può essere articolato in due sub zone:

1. La zona del campo sportivo, che unitamente a quella dell'ex Foro Boario costituiscono un insieme ambientale, quasi totalmente pubblico, vincolato ai sensi della Legge 1497/39, con evidenti condizioni di degrado, costituisce un insieme di rilevanza strategica sia rispetto la città storica che per l'intera riorganizzazione del quartiere.

2. L'area dell'ex Mattatoio, completamente circondata dall'edificazione residenziale puntiforme dell'espansione recente, che, risultando dimessa e sottoutilizzata, può essere trasformata in polo di attrazione per l'intero quartiere residenziale;

Le due suddette zone, unitamente alla razionalizzazione delle infrastrutture viarie, definiscono una parte della Città la cui riqualificazione urbanistica, la riorganizzazione del sistema dei servizi, delle urbanizzazioni, delle infrastrutture ed il recupero del Patrimonio edilizio hanno una consistenza tale da incidere sulla riorganizzazione urbana e soprattutto sulla valorizzazione del centro storico.

L'ambito di riferimento considerato presenta pertanto tutte le condizioni previste dalle seguenti normative:

a) Programmi integrati di intervento, di cui dall'art. 16 della legge 179/92,

b) Programmi di recupero urbano di cui all'art. 11 della Legge 493/93,

c) Programmi di riqualificazione urbana di cui ad D.M. n°1169/98

e pone le condizioni per la predisposizione di un Programma che, nel rispetto delle suddette norme, sia caratterizzato da una pluralità di funzioni, da una pluralità di tipologie di intervento, da una pluralità di operatori pubblici e privati e quindi da una pluralità di risorse da mettere in campo per il raggiungimento degli obiettivi.

In sintesi un **Piano urbano complesso**, inteso come strumento di programmazione economica e territoriale, da attuare, con il concorso di

Privati, attraverso la predisposizione di progetti unitari ed integrati di opere di pubblico interesse.

2. Temi di progetto

Sulla base del confermato concetto di Centro Città, espresso dagli architetti Morpurgo – Volpe, dell'evoluzione urbana del decennio scorso e dei numerosi studi e proposte di intervento sull'area sono stati definiti i seguenti temi di progetto, riferimento per l'elaborazione del Piano:

2.1 - la bretella stradale di collegamento tra la viabilità primaria extraurbana e l'area di progetto già realizzata ;

2.2 – Il centro servizi plurifunzionale, sede di strutture per la sosta, servizi ed attività economiche, come elemento di risanamento della zona e riqualificazione del Centro storico – opera da realizzare con il ricorso a capitali privati;

2.3 – Il recupero dell'area dell'ex mattatoio come nuovo centro delle attività di quartiere da realizzare attraverso la parziale cessione a privati.

il Piano programma si concentra ed elabora il tema del Centro Città selezionando le funzioni pubbliche primarie del centro servizi che, unitamente ad attività private di interesse collettivo, costituiscono la piattaforma progettuale.

3. Cenni storici

(dal Volume "RECANATI Area denominata Centro Città – Piani e proposte di Francesca Filippetti, edito dalla Banca di Credito Cooperativo di Recanati e Colmurano – Giugno 1996)

In età medievale l'area interessata al progetto "Centro Città" presenta alcuni caratteri molto marcati.

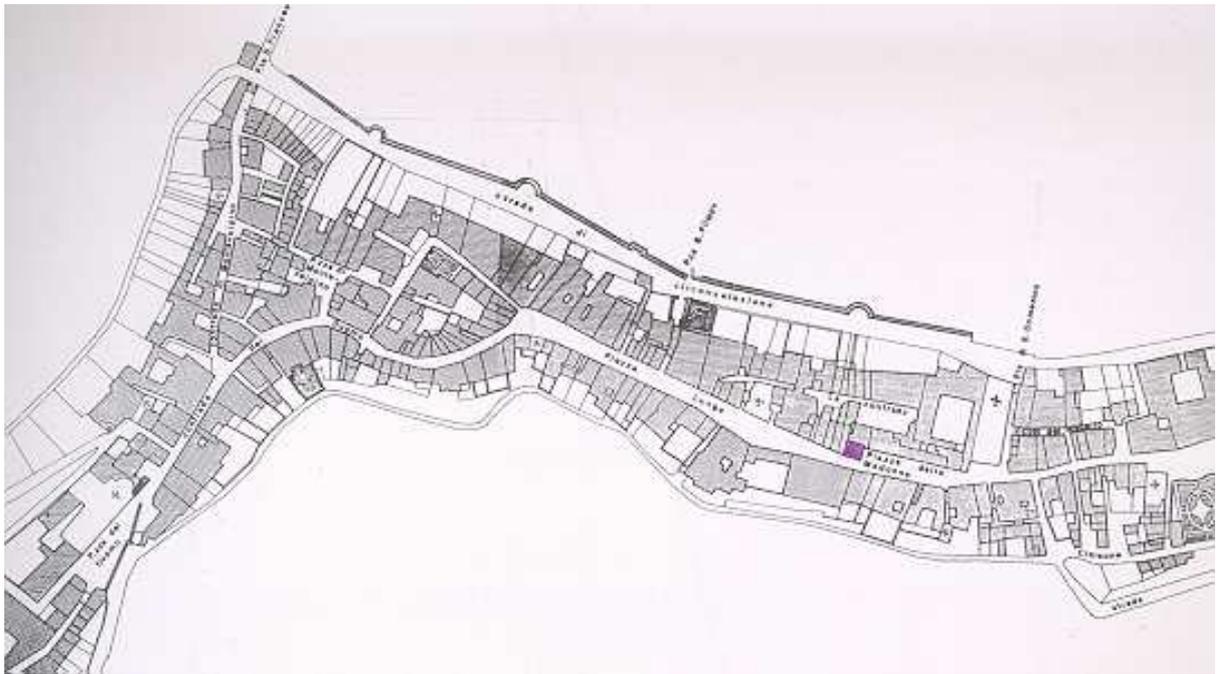
E' innanzitutto un'area ben individuabile perché posta a ridosso delle mura cittadine e compresa tra la via del mare, da una parte, e la strada vecchia di Loreto dall'altra. La prima collegava la Città al Castrum Maris ed al porto; lungo questa strada, poco lontano da porta Marina, sorgeva la Chiesa di Santa Maria di Varano; a metà quattrocento, per iniziativa di San Giacomo della Marca, la Chiesa fu ceduta ai Padri Minori Osservanti che vi eressero il loro convento, il cui orto, dopo l'Unità, venne utilizzato come cimitero comunale. La seconda era detta la Via dei Ponticelli; usciva da Porta San Francesco e, dopo aver toccato il Convento dei Minori Conventuali e la Cappellina del Crocefisso, si dirigeva verso la Chiesa di Santa Maria di Loreto.

Su quest'area, così delimitata, si aprivano due porte: Porta San Domenico e Porta del Mercato; quest'ultima, che poi prenderà il nome di Porta San Filippo, conduceva al Mercatale, cioè al luogo del mercato, dove fino dal duecento si era sviluppato un piccolo borgo, sorto non lontano dal Convento di San Francesco.

In età medievale quella in questione era, poi, un'area molto ricca d'acqua. Via si vi si trovavano perciò una grande conca (la Conca di Sant'Antonio gestita dalla confraternita dei calzolari) e numerose fonti: le più note erano Fonte grande, Fonte piccola ed infine Fonte nuova presso la quale sorgeva la Chiesa di Santa Maria degli orti. Quella che ancora oggi viene detta "Fonte del marmotto" sembra sia stata eretta solo nel Settecento, ma non si può escludere che essa sia il rifacimento di una fonte preesistente. Proprio per la considerevole ricchezza d'acqua tutta la zona era coltivata ad orto. Non lontano da Fonte nuova, vi era anche il Palazzo di San Matteo, così chiamato perché posto nei pressi del Monastero di San Matteo; doveva trattarsi di un pozzo importante perché dai verbali delle sedute consiliari risulta che nel 1442 il Comune "fece mattonare la strada che dalla Porta di San Domenico conduceva al pozzo di San Matteo".

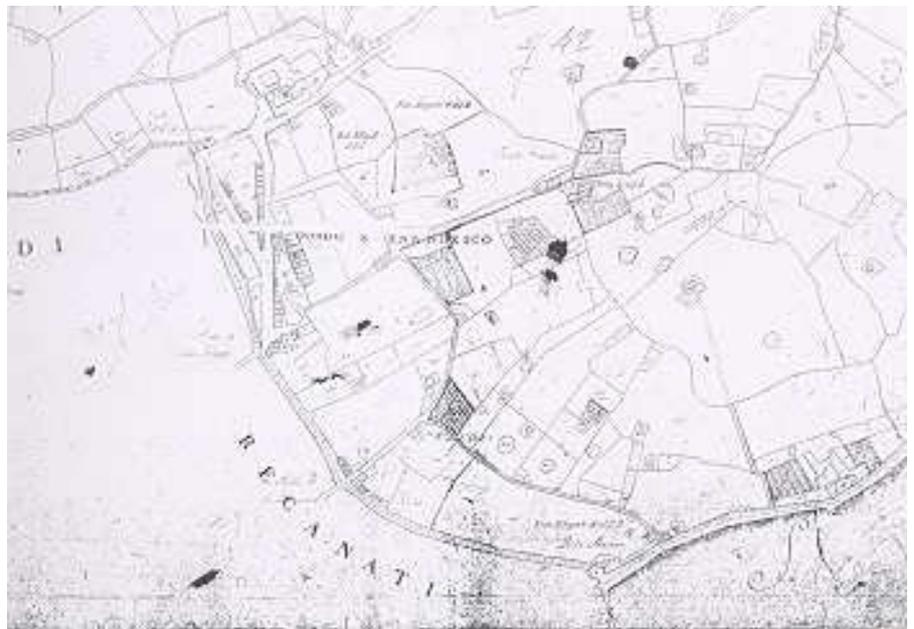
Risolti nel Novecento, dopo la costruzione dell'acquedotto comunale, i problemi dell'approvvigionamento idrico della Città, la rete di fonti e pozzi dell'era medievale e moderna è stata inopinatamente abbandonata a se stessa; chiusi tutti i pozzi, Fonte piccola è stata murata, mentre Fonte grande, dopo la costruzione di una nuova strada, risulta ormai pressoché interrata.

Infine l'ultima peculiarità: quella in esame, essendo la meno acclive, era l'area dalla quale la città poteva subire gli attacchi più pericolosi; per questo negli anni quaranta del Quattrocento, al tempo dello Sforza, era stata costruita una seconda cortina muraria che, come emerge con chiarezza da una pianta del 1817, iniziava a Porta San Francesco e giungeva fino a Porta San Domenico. In tale occasione, proprio per motivi di sicurezza, come scrive Monaldo Leopardi, "si decretò di demolire tutti gli edifici esterni tanto ecclesiastici che laici, dalla porta del Mare a quella di San Francesco, pagandone il giusto prezzo ai proprietari. Furono così abbattuti, tra il 1442 ed il 1444, tre piccoli monasteri, posti nei pressi di Fonte nuova: si trattava dei Monasteri di San Nicolò, di Sant'Elia e di San Matteo".



Mappa catastale del 1817

Dopo tali vicende, nella zona non vennero costruite molte case coloniche; aumentarono semmai le dimensioni del borgo del mercato e si formò un altro piccolo nucleo di poche case fuori porta San Domenico, ma tutta l'area continuò ad essere caratterizzata dalla presenza di un gran numero di orti. Così risulta da catasto Gonfalonari e Beni del 1761 e dal catasto Gregoriano del 1835.



Mappa catastale del 1835

Nel frattempo, nel 1811, come si legge dagli atti consiliari di quell'anno, era stata aperta "una nuova strada suburbana verso levante" collegando Porta della Pesa a Porta Marina ed a Porta del Mercato, essa offriva " su questo erto colle il non comune e finora inutilmente desiderato vantaggio di un passaggio piano per quasi un miglio e più".

Ben più importanti, però, le trasformazioni che si ebbero dopo l'Unità, quando l'ingegnere Pietro Collina iniziò la costruzione del nuovo Palazzo Comunale. In tale occasione il Collina fece espropriare alcuni piccoli poderi confinanti con le mura sforzesche per realizzarvi Campo di Marte. L'abbattimento di uno dei torrioni e la costruzione di un nuovo fabbricato dal quale si dipartono le due rampe di accesso al Campo di Marte modificarono radicalmente l'aspetto di tutta l'area, sulla quale oltretutto oramai incombe l'imponente prospetto posteriore del nuovo palazzo comunale.

Le ultime trasformazioni si hanno negli anni tra le due guerre mondiali, con la costruzione prima del campo boario e poi del mattatoio. Nel secondo dopoguerra si sono aggiunti altri edifici, in una caotica frammistione di unità produttive e di unità residenziali, ma ancora oggi l'area è caratterizzata da ampi spazi non costruiti ed attende una organica sistemazione: essendo proprio a ridosso del centro storico, può davvero divenire il nuovo centro della città.

Marco Moroni

3.1 Richiami storici

I segni delle modificazioni che hanno caratterizzato la storia dell'area, che costituiscono indispensabili riferimenti progettuali, possono essere così sintetizzate:

A - La zona di progetto, Luogo di attività economiche organizzate fin dal 1200 (Mercato, conce)

B – La via del mare che collegava in epoca medievale la Città, attraverso Porta Marina, al Castrum maris e quindi con il Porto.

Oltre al ruolo strategico del collegamento viario da Porta Marina, è la comunicazione visiva tra la città ed il Porto che costituivano fatti strategici per la vita e la sicurezza della Città, comunicazione visiva che ancora oggi, nonostante le notevoli trasformazioni, mantiene i suoi varchi.

C – Nel 1442 il Comune “fece mattonare la strada che dalla Porta di San Domenico conduceva al pozzo di San Matteo”. Strada fuori le mura indispensabile per il necessario approvvigionamento idrico.

Costante interscambio tra i residenti all'interno del Centro storico e le risorse esterne, la strada può recuperare, anche simbolicamente, la sua funzione nel costante dialogo tra centro storico e nuovo centro servizi

D – La costruzione per esigenze difensive della seconda cinta muraria al tempo dello Sforza con tre bastioni da porta San Filippo a Porta San Domenico e la distruzione di tutte le costruzioni esistenti

L'esigenza di difesa tende ad evidenziare la frattura tra città e campagna, sicuramente la strada “mattonata” che saliva fino a Porta San Domenico fu interrotta ed un piccolo nucleo costruito si viene formando oltre la porta San Domenico al di sotto delle mura sforzesche.

E- Dopo il 1861 la Zona subisce una seconda e forte trasformazione con la Costruzione del Palazzo Comunale; fu abbattuto il Torrione posto tra porta San Filippo e Porta San Domenico e realizzato il Campo di Marte con la sovrapposizione alle mura dello Sforza di una costruzione con doppia rampa per il raccordo tra la sottostante spianata, realizzata si dice con le macerie dell'edificio demolito e degli scavi realizzati per la costruzione del Palazzo.

F – Sicuramente più rispettosi del sito gli interventi del primo novecento per la realizzazione del Campo boario e del Mattatoio, mentre nel dopoguerra la zona, pur mantenendo una sua sostanziale caratteristica agricola, si caratterizza per alcuni segni di degrado ancora oggi leggibili ed evidenti, rappresentati da alcuni edifici lungo la discesa di Porta San Domenico, attuale Via del Campo sportivo, destinati ad allevamenti di bestiame, mai completati che lasciano il primo segno di quel degrado, oggi molto visibile anche a margine del piazzale di parcheggio di Viale Adriatico

4 – Assunti progettuali

La soluzione di progetto trae i suoi fondamenti dalla storia della zona ed è impostata sui seguenti concetti guida:

Valorizzare la zona Ridandole quel ruolo produttivo che da sempre la ha caratterizzata collocandovi tutte quelle attività economiche che non risultano compatibili con le esigenze di tutela del centro storico, secondo il giusto principio che la morfologia del “castello” non è più rispondente, nè adeguata alle attività che richiedono facilità di accesso, notevole presenza di persone e cose.

Tutelare il varco percettivo, fortunatamente salvo, tra la Città e la campagna, quell'affaccio sul mare, che al tempo del Castrum Maris svolgeva un ruolo strategico ai fini della sicurezza, e che oggi può continuare a svolgere un ruolo, altrettanto strategico, di tutela ambientale da concretizzare attraverso il Restauro conservativo del Foro Boario e del Campo di Marte: parco urbano e piazza polivalente come componenti dello spazio vuoto non costruito all'interno dell'area di progetto.

Risanare la parte di maggiore degrado concentrata lungo la discesa dell'antica Via della Marmotta e rappresentata da un lato da piccole costruzioni eredità del primo nucleo fuori le mura, da edifici recenti mai completati e dal piazzale parcheggio di Viale Adriatico; dall'altro lato, verso il Campo sportivo, un muro di sostegno, una cabina a torre, la scarpata di raccordo con il piano di campagna costituiscono tutti elementi di forte caratterizzazione del degrado che in queste aree di margine si accentua per la non presenza di elementi di interesse e la conseguente scarsa attenzione collettiva.

Il recupero del concetto di strada come sede della comunicazione, elemento primario di riferimento di tutti i percorsi con il ripristino della continuità interrotta dalle mura sforzesche, tra la Porta San Domenico e la sottostante campagna.

In questo quadro di progetto ben si colloca la proposta di trasferire l'attuale scuola Elementare B.Gigli sull'area del Vecchio Mattatoio trasformando l'attuale edificio in funzione dell'insediamento di adeguate attività economiche ben rapportate al centro storico.

I riferimenti storici, il Piano della Mobilità e della sosta, unitamente agli indirizzi dell'Amministrazione comunale si sintetizzano in un programma, definito complesso, in quanto riguarda molteplici aspetti della città, che prevede la realizzazione di un articolato centro civico, definito “**Centro Città**”; con parcheggi interrati e terminal dei bus del trasporto pubblico, nodo di

scambio gomma-gomma con servizi di accoglienza e accesso facilitato al centro storico integrato con attività economiche di forte relazione con l'area storica.

5. Il progetto urbanistico

Dal punto di vista urbanistico l'intera zona presa in esame mantiene le sue caratteristiche principali, già indicate nel P.R.G., a meno di piccoli aggiustamenti derivanti dal nuovo disegno urbanistico scaturito dall'approfondimento progettuale.

Si conferma, come già accennato, l'impianto della viabilità con alcuni adeguamenti funzionali a migliorare l'accessibilità all'area di progetto e tesi a produrre l'effetto città di una zona di margine come la previsione di un viale in asse con l'impianto edilizio del vecchio mattatoio.

Sono mantenute le aree di rispetto dell'abitato come zone di tutela ambientale finalizzate a garantire il varco percettivo in direzione del mare. In tali zone si ritiene opportuno prevedere contenuti interventi sugli edifici esistenti al fine di assicurarsi la permanenza in sito dei residenti, sicura garanzia per la cura e manutenzione dei terreni interessati.

Sempre nell'ambito della tutela ambientale si collocano le aree vincolate ai sensi della Legge 1497/39 secondo il decreto del 1955 che si riporta in stralcio:

*“Decreto Ministeriale 25 marzo 1955
Dichiarazione di notevole interesse pubblico di alcune zone site nell'ambito del Comune di Recanati:
- Zona comprendente il campo sportivo ai piedi del Palazzo comunale e cioè le partite catastali 187, 239, 188, 246 del foglio n° 42 e nello stesso foglio le particelle 230 e 236. Detta zona riveste un particolare carattere per il vasto panorama che si gode dalla strada comunale soprastante e dal Palazzo comunale verso le colline ed il mare.”*

Le variazioni catastali avvenute dal '55 ad oggi non consentono di ricostruire l'esatta perimetrazione dell'area vincolata con le particelle 230 e 236 corrispondenti alla zona terminale di Viale adriatico e all'ex Foro boario, mentre ben definita risulta la dimensione del vincolo sull'area del campo sportivo.

In ogni caso l'obiettivo di progetto è quello interpretare la motivazione posta alla base del vincolo in rapporto alla reale situazione dei luoghi allo stato attuale, concentrando l'edificazione a ridosso dell'ex strada comunale marmotta, attuale Via del Campo sportivo e mantenendo il varco percettivo

dal Viale Cesare Battisti sia sul fronte delle rampe del Collina che in corrispondenza dell'area piantumata del Foro Boario.

Le nuove volumetrie previste nel progetto "Centro Città" costituiscono un insieme edilizio organico ed unitario all'interno di un Piano di recupero con previsioni di ristrutturazione urbanistica dell'intera zona.

Le destinazioni previste sono le seguenti:

- Servizio accoglienza;
- Parcheggio a più livelli interrati per auto;
- Attività di servizio connesse: stazioni di servizio per autoveicoli;
- Servizio box-auto per residenti dell'area storica;
- Attività economiche indirettamente connesse al programma di valorizzazione del Centro storico;
- "Alloggi di sostituzione per i residenti" nelle aree da espropriare.

Sulla base del nuovo disegno urbanistico della zona sono state adeguate le N.T.A. del P.R.G.

B.1) Area del CENTRO CITTA'

Comprende tutta l'area interessata dal piano urbano complesso definito "CENTRO CITTA" che allegato alle presenti norme ne costituisce parte integrante al fine dell'attuazione diretta ai sensi del quarto comma dell'art. 15 della Legge regionale 34/92

6. Il progetto edilizio

Il progetto edilizio costituisce l'ambito normativo d'intervento con la precisazione delle destinazioni d'uso, la definizione planivolumetrica delle tipologie edilizie, l'individuazione degli immobili da espropriare e delle opere di urbanizzazione da realizzare.

Nel rispetto dell'obiettivo strategico di valorizzazione della zona e del centro storico attraverso la realizzazione di un complesso polifunzionale e la tutela ambientale della aree del campo di Marte e del Foro Boario, i principali fatti edilizi si articolano sull'asse di Porta San Domenico, lungo la strada comunale della Marmotta rimarcandone il ruolo di elemento di connessione con la Città murata.

Le attuali quote di sistemazione del campo sportivo e di viale Adriatico costituiscono il piano terra di riferimento per le nuove destinazioni che si articolano su due livelli interrati, per le strutture del parcheggio e due livelli fuori terra per le altre destinazioni di attività economiche; il terzo livello fuori terra viene riservato alla cosiddetta "residenza di sostituzione" di cui al successivo punto 6.7.

6.1 – Il parcheggio interrato.

L'area definita dalle scarpate di raccordo tra il piazzale di Viale Adriatico ed il Foro Boario, a valle, Viale Battisti, a monte, e Via del Campo sportivo costituisce l'ambito di intervento per la realizzazione della piastra del parcheggio interrato

Il dislivello del rilevato consente di contenere i due piani di parcheggio all'interno dell'attuale andamento dei luoghi senza alterarne la loro conformazione.

Il parcheggio avrà una capacità complessiva di sosta per circa 250 autovetture, distribuite su due livelli con rampa elicoidale interna di collegamento:

- al Secondo livello interrato, oltre all'impianto di esazione, nella zona di uscita, fuori dal parcheggio, è prevista la realizzazione di una stazione di servizio per autovetture con impianto per la distribuzione dei carburanti e locali connessi al servizio manutenzione delle autovetture;
- al primo livello interrato i servizi igienici generali in corrispondenza del collegamento tra il percorso pedonale e l'impianto di risalita.

6.2 – Il terminal del trasporto pubblico, originariamente previsto al di sotto del terrapieno dell'attuale campo sportivo, a margine della via omonima, è stato sostituito con due livelli di parcheggi privati da cedere ai residenti del centro città e dell'intera area storica.

I disegni di progetto contengono ancora le previsioni del terminal-bus solo ai fini della definizione esterna a valle delle caratteristiche dell'intervento.

6.3 – La viabilità carrabile di servizio

L'ambito del "Centro Città" è, nella sua globalità, concepito come terminale della Viabilità primaria di penetrazione al Centro storico.

Volendo distinguere i livelli di mobilità in urbano ed extraurbano: per chi arriva al Centro da fuori Città, utilizzando la nuova bretella di raccordo esterna, attraverso Via Stirolo, potrà raggiungere il parcheggio senza interferire con la mobilità urbana; a livello cittadino i differenti livelli di sosta del centro potranno essere raggiunti da più direzioni al fine di agevolarne l'utilizzo e ottenere il massimo della funzionalità.

- Dal Viale Cesare Battisti, l'attuale rampa di Via del Campo sportivo potrà essere utilizzata solamente in ingresso per raggiungere il primo livello interrato dei parcheggi privati per i residenti;
- Da Viale Adriatico si potrà raggiungere la Piazza parcheggio del Piazzale omonimo e, attraverso una rampa elicoidale, raggiungere i due livelli interrati del parcheggio;

- Da via Stirolo, attraverso Via del Campo Boario ed il primo tratto in salita di Via del Campo sportivo, si arriverà, con ingressi separati lungo la rampa a tutti i livelli del Parcheggio.

6.4 – L'area per le attività economiche

Le attuali quote medie di sistemazione del Piazzale di Viale Adriatico e del Campo sportivo definiscono il massimo livello altimetrico della piastra interrata sede del parcheggio e del terminal.

Al di sopra della piastra, sede delle Piazze-parcheggio, i volumi di progetto si compongono sulla trama dei riferimenti urbanistici del sito enfatizzando, con due edifici in linea paralleli, l'asse di Porta San Domenico.

Le volumetrie previste sono raccordate dal piano dei percorsi pedonali che ne costituisce l'ambito delle relazioni, sia dal punto di vista architettonico che funzionale.

E' questa l'area delle attività economiche che daranno vita al "Centro Città" e diventeranno il punto di riferimento di quelle funzioni che il Centro Storico tende ad espellere perché non compatibili con la sua conformazione ed esigenza di tutela.

Qui il rapporto tra spazio e funzione è dinamico e flessibile, l'accessibilità con il mezzo meccanico privilegiata e resa compatibile con quella pedonale caratterizzata da percorsi orizzontali semplici e verticali facilitati.

6.4.1 – Le piazze parcheggio costituiscono il livello di sosta breve, a servizio delle attività presenti. Sono dimensionate per l'esigenza minima ed integrate con il parcheggio interrato.

6.5 – I percorsi pedonali e l'accesso facilitato

Il recupero del concetto di strada come sede della comunicazione ed elemento primario di riferimento di tutti i percorsi, già simbolicamente evidenziato con l'accostamento dei nuovi fabbricati lungo l'antica strada comunale della marmotta, si rafforza con l'inserimento di nuove funzioni derivanti dalla concentrazione di tutti i flussi del traffico veicolare e degli accessi alla struttura di sosta; inoltre si arricchisce di un nuovo elemento simbolico che, nell'articolazione dei percorsi pedonali, consentirà il ripristino della continuità dell'antico itinerario fuori della città, interrotto dalle mura sforzesche.

Tra la Porta San Domenico e la sottostante campagna si ripropone un bastione sulle mura che, nel rispetto dell'antico manufatto, ne consenta il suo superamento attraverso una rampa elicoidale pedonale che ripristini il

dialogo, non solo percettivo, tra la città murata e le attività economiche oltre le mura.

All'interno del bastione un impianto di elevazione costituito da due ascensori permetterà un facile collegamento tra tutti i livelli del "Centro Città" e la Porta San Domenico.

6.6 – La "residenza di sostituzione"

All'interno della destinazione residenziale del "Centro Città", prevista al primo e secondo piano degli edifici in linea che fiancheggiano Via del Campo sportivo, è prevista la residenza di sostituzione in quanto funzionale alla realizzazione dell'intervento.

La scelta deriva dal fatto che lungo la citata via insistono alcuni edifici di antica costruzione che per esigenze di funzionalità complessiva dell'impianto urbanistico, dovranno essere demoliti e le relative proprietà trasferite nei nuovi edifici.

6.7 - Le nuove mura urbane - Integrazione degli edifici del "Centro Città" con l'intorno urbanistico-ambientale.

Il progetto affronta il tema dell'inserimento ambientale del nuovo complesso sia in rapporto al centro storico che ai principali elementi che caratterizzano l'area di intervento.

Le scarpate del Campo sportivo e del piazzale di Viale Adriatico, pur realizzate con scopi diversi ed epoche lontane:

- . la prima in occasione della costruzione del Palazzo comunale,
 - . la seconda scaturita sicuramente come area di margine dell'edificazione recente,
- rappresentano ancora oggi le maggiori modificazioni del versante dopo le mura difensive dello Sforza.

Le scarpate suddette, anche se assunte da sempre come veri fatti edilizi, testimoniati da alcuni tentativi di integrazione come la scalinata di raccordo tra il Foro Boario ed il sovrastante piazzale e i diversi interventi di contenimento del campo sportivo, non hanno subito una vera e propria integrazione di tipo urbanistico risultando, di fatto, come evidenti fratture, documentate dal livello di degrado presente, significativo non dello stato di abbandono ma tipico delle zone di margine.

Il programma di progetto, attraverso la lettura delle fasi storiche di trasformazione della Zona e le valutazioni sulle esigenze di funzionalità del Centro, fornisce indicazioni planovolumetriche, funzionali all'approfondimento progettuale, che, oltre a tenere in considerazione il tema del risanamento e recupero complessivo della zona, dovrà tentare la trasformazione dei suddetti elementi di margine in fatti urbani di rilievo,

operando quella necessaria integrazione urbanistico-ambientale indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi derivanti dagli assunti di progetto.

In questo quadro vengono indicate alcune prime ipotesi di approccio al tema che trovano la loro massima espressione nelle nuove mura urbane: tutto il complesso del "Centro Città" è pensato, come già descritto in precedenza, come una piastra interrata il cui fronte a valle, costituito da una doppia parete verticale, sede degli elementi tecnici di funzionalità e sicurezza del parcheggio, risolve il dislivello delle scarpate segnando un nuovo margine sul naturale andamento dei luoghi, margine che non enfatizza l'esistente frattura, ma rappresenta l'elemento di riferimento della trasformazione che restituisce il carattere urbano eliminando le condizioni di margine prima esposte.

Le nuove mura, elemento tecnico di progetto omogenee dal punto di vista architettonico, si articolano in funzione del nuovo rapporto spazio-funzione dettato dalle condizioni "interne":

- diventano un semplice elemento di sostegno e recinzione al di sotto dell'area di tutela del conservato "Campo di Marte",
- si curvano per far posto alle rampe carrabili di servizio,
- si aprono in corrispondenza dell'asse di Porta San Domenico,
- si ritagliano per dar luce alla stazione di servizio,
- si spezzano per adeguarsi al terreno al di sopra del Parco urbano del Foro Boario,
- si ripropongono come nuovo affaccio sulla campagna, in sintesi una sorta di simbolico accorpamento alla città di un'area caratterizzata da forti elementi di storia urbana, ma rimasta per molto tempo "esterna".

7. Modalità di attuazione

L'intervento è previsto con attuazione diretta.

Le modalità attuative sono quelle previste all'art. 153 del D.Lgs. 163/2006.

Il soggetto privato presenterà la propria proposta tenendo conto degli elementi di progetto così come schematizzati negli elaborati allegati e secondo quanto di seguito precisato:

- 7.1 La realizzazione dell'intervento deve prevedere l'attuazione per fasi al fine di realizzare nella prima fase tutte le opere necessarie al trasferimento delle proprietà e delle attività presenti all'interno dell'area d'intervento che condizionano la realizzazione dello stesso.
- Per le proprietà, individuate con i numeri 1 -2 - 3 e 4 nella tavola 2, dovranno essere realizzati nuovi alloggi nella misura massima di mq. 500.
- Per la proprietà contraddistinta con il n° 5 dovrà essere prevista la possibilità di cedere una superficie pari a quella dell'edificio esistente

per l'edificazione diretta da escludere dai dati dimensionali indicati nella tavola 8.

Per l'attività esistente nell'edificio contraddistinto con il n° 6, dovrà essere realizzato un nuovo locale attraverso la ristrutturazione dell'edificio esistente nell'area indicata con il n° 7;

Il sovrastante magazzino esistente e le vecchie pensiline del foro boario dovranno essere ristrutturate, all'interno della sistemazione del parco parcheggio, per il ricovero dei mezzi comunali.

- 7.2 Tutte le indicazioni planimetriche contenute negli elaborati, costituenti gli elementi di progetto relative al nodo di scambio, possono essere sostituite con parcheggi privati; il terminal urbano può essere individuato all'esterno del complesso costruito, nei pressi del parco parcheggio dell'ex foro boario.
- 7.3 Il programma di gestione dei parcheggi pubblici realizzati deve prevedere, oltre alla soluzione per il Parco parcheggio dell'ex foro boario, anche la gestione di tutte le aree di sosta a pagamento dell'intera città stimate in fase preliminare per un minimo di 250 posti auto.

8. Avviso di project financing

Allegati alla presente relazione (elaborato R) ai fini dell'attuazione:

- 8.1 Stralcio del Piano regolatore generale
- 8.2 Stralcio della planimetria catastale
- 8.3 Schema planivolumetrico di progetto
- 8.4 Schema planimetrico di progetto – Primo livello interrato
- 8.5 Schema planimetrico di progetto – Secondo livello interrato
- 8.6 Profili e sezioni di progetto
- 8.7 Inserimento ambientale
- 8.8 Dati di progetto