

**Marc'Aurelio
Santi
ingegnere**

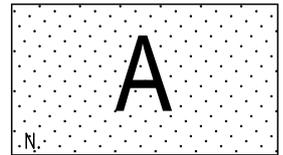
Committente: SIGG:VACCARI DONATELLA-VERTECHY FEDERICA-VERTECHY BARBARA-VERTECHY ROCCO-VERTECHY GIUSEPPE
SIGG:BERTOLANI PAOLA-BERTOLANI GIUSEPPE-BERTOLANI FRANCA-PELLACANI SERGIO

Oggetto: PIANO PARTICOLAREGGIATO DI INIZIATIVA PRIVATA
COMPARTO C5

Ubicazione: CARPI - VIA TRE PONTI ANG. VIA CORBOLANI

Tavola:

Note: RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA



N.

Rapp.:

Data: 10.12.21

Agg: 28.07.23

Studio Tecnico - Via C. Cattaneo n. 17 - Tel. 059/622.90.07 - Fax 059/622.09.99 - 41012 Carpi (MO) - E-Mail:ingsanti@ingsanticarpi.eu



PREMESSE

La proposta oggi presentata si è basata su un preliminare studio di ampia scala (masterplan), coordinato dal Comune di Carpi, che ha riguardato l'intera zona posta ad est della ferrovia e più in generale quelle finitime al tracciato ferroviario comprese le aree perimetrare dal piano e quelle contermini, affrontando il tema relazionale tra l'ambito di trasformazione in oggetto il comparto C6, recentemente approvato, ed il centro urbano, per una concreta riqualificazione della zona oggi definita "Oltre Ferrovia".

La ricucitura tra centro urbano, fascia verde ferroviaria, riqualificazione dell'area e dell'edificio del ex Consorzio Agrario, la realizzazione del sottopasso pedonale della Stazione Ferroviaria da parte dell'Amministrazione Comunale e Rete Ferrovie Italiane con il relativo collegamento dell'ex Consorzio Agrario e delle aree oggetto di intervento sono le principali tematiche affrontate dal "masterplan" verificando la possibilità di una prima connessione fisica fra l'Oltre ferrovia ed il centro urbano.



La presenza di diversi edifici dismessi od in via di dismissione, quali ex magazzino della dogana, edifici di proprietà di RFI insieme a quelli recuperati (Ferrovie creative), consentono una lettura privilegiata della capacità di ricucitura dei progetti futuri all'interno del "masterplan".

Ulteriore elemento di riflessione è l'annunciato studio di fattibilità dell'attraversamento viario della ferrovia, ipotizzato sull'asse "Manzoni- Tre Ponti", che ricucirà le aree di trasformazione che il vigente PRG ha posto a est della città, aree oggi in parte già urbanizzate o in corso di urbanizzazione con il centro urbano superando l'atavico problema dell'attraversamento a raso oggi presente su via Roosevelt.

Nel contempo troverà completamento la realizzazione dei nuovi percorsi di mobilità ciclopedonale che, in pratica, da via Griduzza raggiungono via Tre Ponti ed unitamente a quelli previsti dal progetto nell'ambito C6, C5 trovano il loro completamento raggiungendo il centro urbano di Carpi.

Analisi

La modalità di approccio adottata per l'avvicinamento alla definizione del progetto è stata l'attenta lettura a larga scala delle priorità, dei vincoli, dei punti significanti, insieme alle modalità di intervento finitimo del comparto C6 cercando di dare una lettura il più possibile coordinata di un luogo, posto a poche centinaia di metri dal Centro Storico e dalla piazza in direzione est oltre la ferrovia, ove di fatto la campagna si ricongiunge col centro.

Risulta evidente che lo sforzo progettuale non può tenere conto le istanze sociali ed aspirazioni collettive espresse negli ultimi anni, nel luogo nel quale il tessuto della campagna che circonda l'abitato di Carpi, territorio storicamente molto antropizzato si ricongiunge col centro all'interno della trama centuriale che regola il paesaggio;

Il Piano Regolatore prevede le aree poste ad est della linea ferroviaria - tra le quali è incluso il comparto C5 - "ambiti di trasformazione - Ambiti di trasformazione insediativo-ambientale C5, C6 e C14" - volte a consentire interventi edilizi organici con una fortissima quota di aree di cessione per rendere disponibili ampie aree di verde pubblico.

Il comparto C5 risulta essere il nesso di congiunzione ad ovest, dell'ampia area (che include anche i (comparto C6, C14) che ha una posizione privilegiata e fortemente determinante, sulla quale si è concentrato l'impegno dell'amministrazione comunale con la redazione di un masterplan che diviene elemento di coordinamento e guida per la realizzazione di un grande spazio fruibile a verde di transizione tra il Centro e la campagna, aperto alla fruizione dei cittadini.

Un vero Parco Urbano che costituisce un primo ma fondamentale tassello del più ampio parco urbano e agricolo fortemente voluto dalla cittadinanza carpigiana che porterà l' Oltreferrovia ad avere aree e percorrenze dedicate al pubblico, dalla Stazione fino al Cavo Lama. (Parco Lama).

Il comparto C5 diviene quindi l'elemento di raccordo all'interno di una strategia, ampia e condivisa, che consenta di avere modalità e potenzialità fruibili degli spazi della città e del territorio di Carpi, con un maggiore attenzione ad una città accessibile, sostenibile, e connessa alla naturalità.

L'area dell' Oltreferrovia è da diversi anni al centro della attenzione e del dibattito cittadino, nella analisi delle diverse criticità - in primis la chiusura all'area determinata dalla ferrovia - così come delle grandi potenzialità e aspettative, quale appunto la possibilità di immaginare un Parco di dimensioni importanti nella parte di campagna che si protende in quel punto fino alla ferrovia.

Con l'approvazione del comparto C6 assieme al protocollo recentemente siglato tra Comune di Carpi ed RFI con l'accordo di prolungare il sottopassaggio pedonale della stazione consentendo il superamento della barriera dei binari consentire la naturale prosecuzione dell'asse Piazza dei Martiri - Stazione - spazi aperti ad est, oggi a campagna e domani anche con spazi dedicati a parco, con l'impegno della Fondazione Cassa di Risparmio di Carpi di recuperare l'edificio del Ex Consorzio Agrario da destinare a sede universitaria, all'interno di un accordo con Comune, e Università di Modena e Reggio Emilia per insediare un nuovo corso di laurea in ingegneria a Carpi che inciderà sullo sviluppo culturale e sulla competitività del territorio viene a costituirsi quell'elemento di unione e collegamento che costituisce al di là della ferrovia un luogo vitale, destinato ai giovani, alla formazione, alla cultura all'interno del parco previsto nella fascia centrale dell'area.

La proposta

Il percorso partecipato avviato negli ultimi anni, che ha visto come protagonisti proprio i cittadini, l'Associazione Parco Lama, la Consulta Ambientale di Carpi, il Comune stesso, ha confermato il forte orientamento ad annoverare il Parco Lama come uno dei progetti strategici per la sostenibilità dello sviluppo locale e della qualità dell'ambiente, nell'idea di poter coinvolgere in futuro un'area di circa 120 ha in cui promuovere l'integrazione fra città, campagna coltivata e campagna naturale, ma anche la rinaturalizzazione di parte dei luoghi (attraverso un ciclo più naturale delle acque ed una intensificazione delle parti boscate), in cui far convivere l'attraversamento delle campagne con altri ambiti destinati ad un uso più intenso, con luoghi attrezzati per la sosta, la socialità, le attività ricreative.

Il presente progetto di Piano Particolareggiato del Comparto C5 prende atto di tale nuovo quadro di riferimento per configurare l'intero ambito, definendo i pesi delle dotazioni urbanistiche, immaginando un diverso quadro di relazioni, tra spazi a parco, compatibili e definendo quasi un continuum con gli spazi approvati del comparto C6 pur con vocazioni diversificate, spazi pubblici, semipubblici e privati, attraversamenti pedonali, preesistenze, sistema della mobilità, organizzazione planivolumetrica e tipologica degli edifici, distribuzione delle funzioni sull'area che viene contenuta, per lasciare la maggior continuità al parco urbano a sud, sul lato nord est fronte via Tre Ponti, Corbolani.

Su tali direttrici quindi il parco si dilata e si restringe, di fatto arrivando anche ad attestarsi direttamente sugli estremi di via Tre Ponti e di via Corbolani, favorendo così una "infiltrazione" delle aree a verde pubblico anche attraverso o a margine delle aree edificate, e allargando ulteriormente la dimensione percepita del parco stesso.

La mobilità carrabile, legata al funzionamento delle aree residenziali presenti sul solo lato nord del comparto, viene mantenuta come penetrazione all'interno del comparto da via Corbolani che è stata oggetto di studio e di intervento da parte del comparto C6 con "alcuni trattamenti volti a impedire ogni traffico di attraversamento e a limitare comunque la velocità di transito per tutta la parte centrale del tratto nord-sud, quella che attraversa la fascia centrale a verde, il progetto prevede un rialzamento della carreggiata e una finitura diversa per materiale e cromia, a definire uno spazio a velocità ridotta".

Il piano prevede la grande presenza di residenza e la scarsa presenza e dimensionamento delle funzioni commerciali – direzionali inserite nelle possibilità d'uso, con un numero ridotto di unità abitative

Il disegno del piano risulta fortemente caratterizzato dalla presenza di una casa ex colonica di ampia dimensione, prevista nel PRG come elemento non riconoscibile e di scarso valore storico testimoniale, sul quale però l'amministrazione comunale ha consentito un recupero con finanziamento pubblico in quanto danneggiato dal sisma 2012 e quindi oggi non più demolibile.

La sua posizione baricentrica all'interno dello spazio su via Tre Ponti insieme all'ampia dotazione privata di terreno a parco richiesto dal proprietario dell'immobile ha di fatto condizionato lo sviluppo progettuale che, dovendo mantenere quanta più possibile area di cessione sul lato sud per consentire lo sviluppo est ovest del parco urbano, si è dovuta limitare all'utilizzo delle aree di contorno della preesistenza attraverso uno schema aggregativo non dispersivo che tuttavia garantisce le caratteristiche di privacy e intimità.

Alla fine il disegno del piano con due strade "30" di penetrazione a "cul de sac", consente di pensare al comparto, come una sorta di cluster dedicato e legato alla residenza con predisposizione di parcheggi pubblici in attestazione sulle strade, anche a servizio del parco che viene ricollegato nell'angolo sud ovest dell'edificato con una piazzola che consente il collegamento con la pista ciclabile di bordo che da via Corbolani scende in sede propria nel tratto est ovest fino a connettersi con il ciclo-pedonale da e verso la Stazione. I percorsi pedonali, i collegamenti ciclabili e le strade dovranno essere realizzate in piattaforma unica secondo gli indirizzi

del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 91 del 05/11/2020;

I corpi prospicienti il parco sono mantenuti più bassi (max 2 piani), a generare un fronte più modesto sul lato parco e ad assicurare al contempo la massima permeabilità visiva dagli spazi e dai corpi di fabbrica retrostanti; per tale fascia si prevedono prevalentemente edifici mono o bifamiliari.

Così come a due piani con sottotetto risultano essere i corpi delle villette a schiera posizionati ad ovest dell'edificio ex colonico

I corpi intermedi e poi quelli posti sul bordo est costituiscono invece dei volumi più rilevanti (tra i 3 e i 4 piani richiesti per analogia con il comparto C6), di schermatura su via Corbolani hanno la funzione di mantenere bassi i volumi sul fronte parco.

La scelta di prevedere edifici anche di 4 piani (per la sola prima fascia più esterna sul lato ovest ossia per i n.3 blocchi residenziali in affaccio su via Corbolani posti ad una distanza minima di 10 mt dalla stessa) è dettata dalla volontà di ridurre l'impronta degli edifici a terra, a favore di un miglioramento della permeabilità dei suoli.

Tutto il fronte di affaccio sul parco non costituisce una barriera ma rimane al contrario "filtrante", rendendo la percezione dei corpi in primo piano in una sorta di percorso visivo "terrizzato" dei volumi costruiti, sui quali idealmente il parco stesso tende a "salire" verso via Tre Ponti.



I progetti futuri esecutivi potranno infatti prevedere il ricorso a giardini pensili e terrazze piantumate come mitigazione del costruito con l'ambiente naturale del Parco.

Tutti i corpi costruiti potranno inoltre essere caratterizzati da un arretramento dei piani più alti rispetto al filo facciata definito dalle logge, con la possibilità di diversificare materiali ed arretramenti, per contenere l'altezza percepita e ridurre l'impatto visivo generale.

Planimetria del piano

Intervento extra comparto

Su esplicita richiesta

dell'amministrazione viene richiesta l'intervento sul fronte stradale sud di via Tre Ponti relativamente alla porzione della proprietà Vaccari Vertechy per la definizione di un percorso ciclabile.

Considerato che la situazione esistente che vede la recinzione su via Tre ponti arretrata rispetto al nastro stradale ed alla ciclabile in progetto viene proposta la permuta di cessione volontaria della zona al di fuori della recinzione con la realizzazione del tombamento fosso e di pista ciclabile. con oneri a scomputo

La cessione volontaria della zona extra comparto trova compensazione con una striscia di terreno di medesima superficie sul lato sud della proprietà Vaccari Vertechy che viene annessa all'insediamento identificato nel dal PRG art 46 bis .

La ciclabile che viene poi estesa oltre la proprietà privata sul terreno interno al comparto ha comportato la realizzazione di una striscia di verde pubblico su via Tre Ponti per rispetto delle alberature esistenti cresciute a ridosso del fosso stradale.

Il parco

La proposta progettuale indicata nel piano risulta essere prescrittiva in quanto la progettazioni di larga scala dell'Amministrazione comunale non prevede l'intervento unitario sul comparto C5 .

Si è quindi ritenuto nel progetto di tenere conto della presenza del comparto C6 e delle esigenze di tenere fermo l'elemento di congiunzione tra la città storica e la zona a conduzione agricola consente la nascita di un nuovo disegno complessivo , una sorta di storia che si racconta nel percorso parco centrale che si sviluppa sino al cavo Lama partendo praticamente dal cuore storico della città.

Lo studio preliminare di ampia scala (masterplan), coordinato dal Comune di Carpi, che ha riguardato l'intera zona posta ad est della ferrovia e più in generale quelle finitime al tracciato ferroviario comprese le aree perimetrare dal piano e quelle contermini, ha affrontato il tema relazionale tra città e campagna , tra memorie paesaggistiche del territorio padano ed elementi più strutturati come i percorsi e le attrezzature tipici del sistema urbano.

Questa mediazione continua che tenta di tenere insieme gli elementi caratteristici di forte naturalità come il bosco, i filari e la presenza dell'acqua, tipici di un tempo passato con i percorsi e le attrezzature tipici del sistema urbano viene interpretata attraverso la compresenza di ambienti diversi: dai corsi d'acqua dalle zone umide (in tradizione dialettale prèè d'acquadoòr) sino ai boschi planiziali, modificati ed antropizzati dall'uomo attraverso le bonifiche, con una agricoltura specializzata basata fundamentalmente su monoculture.

Il progetto potrà ritenersi riuscito se riuscirà a tenere insieme questa multiforme varietà di ambienti definendo un paesaggio nuovo dentro al quale si rincorrono le matrici agricole interrotte dai filari alberati, le aree boscate che si inseriscono e rompono i margini delle zone edificate.

Carpi, lì 31/7/2023

Dati del progetto

COMPARTO C5					
PRG			PROGETTO		
superficie reale del comparto St mq			36.874,00	36.874,00	% permeabilità
Sc = Stx0.15		5.531,10	5.531,00		
verde pubblico	Vp	18.437,00	19.165,52		
	VPerm 90%	16.593,30	17.248,97		97%
verde condominiale	Vc	7.374,80	7.407,17		
	vc perm. 70%	5.162,36	5.094,33		69%
concentrazione edificazione	SE	11.062,20	10.301,31		
piani ft		3	4		
densità arborea		295	55+218		
densità arbustiva		442	46+590		
parcheggi P2 1 mq. / 4 mq SC		55	55		
parcheggi p1 10 mq./ 35 mq. SC		63	63		
capacità insediativa teorico 1 alloggio/130 mq Art.8.1 NTA		43	43		

TAB 1

COMPARTO C5 - LOTTI							28/07/2023
lotto	superficie	indice Uf	SC	Vc	SE	piani	
1	655,00	0,626	410,00	105,79	549,21	4	
2	635,00	0,646	410,00	88,46	546,54	4	
3	934,00	0,567	530,00	128,42	805,58	4	
4	770,00	0,292	225,00	199,12	570,88	2	
5	694,00	0,324	225,00	100,74	593,26	2	
6	617,00	0,365	225,00	169,13	447,87	2	
7	532,00	0,423	225,00	165,76	366,24	2	
8	951,00	0,237	225,00	243,81	707,19	2	
10	1.532,00	0,359	550,00	255,64	1.276,36	2	
11	894,00	0,357	319,00	162,55	731,45	3	
12	3.228,00	0,348	1.122,80	1.959,14	1.268,86	3	
13	602,00	0,548	330,00	68,87	533,13	3	
14	620,00	0,532	330,00	71,51	548,49	3	
15	870,00	0,465	404,30	32,25	837,75	3	
totali	13.534,00	0,409	5.531,10	3751,19	9.782,81		
superficie max		5.531,10	UF		0,41		

TAB 2

Comparto C5 Calcolo VP					
park	numero park	verde aiuole	Vp profondo	Vp rotonda	Vp cabina enel
142,50	11	65,42	1.040,60	0	18,95
75,00	6	58,21	16.509,38		
103,50	8	15,20	49,85		
50,00	4	54,03	49,00		
53,50	4	50,53	64,00		
50,00	4	54,03			
66,00	5	44,31			
50,00	4	72,28			
53,50	4	54,03			
67,50	5	50,53			
		72,53			
		3,86			
		7,28			
			120,00	extracomparto	
	55,00				
711,50		602,24	17.832,83	0,00	18,95
TOTALE	19.165,52				

TAB 3

Comparto C5 Calcolo VC					
marciapiedi ciclabili	strade	condominiali	lotti		
			n.	mq	
81,24	2.096,33	226,00	1	105,79	
68,98		223,00	2	88,46	
15,42		723,70	3	128,42	
15,00			4	199,12	
23,00			5	100,74	
			6	169,13	
			7	165,76	
			8	278,80	
			10	336,96	
			11	162,55	
			12	1.959,14	
			13	68,87	
			14	71,51	
	67,00	extracomparto		15	32,25
270,64	2.096,33	1.172,70		3.867,50	
TOTALE	7.407,17				

Comparto C5 Calcolo SE			
strade	lotti		
	n.	mq	
634,81	1	549,21	
	2	546,54	
	3	805,58	
	4	570,88	
	5	593,26	
	6	447,87	
	7	366,24	
	8	672,20	
	10	1.195,04	
	11	731,45	
	13	1.268,86	
	13	533,13	
	14	548,49	
	15	837,75	
634,81		9.666,50	
TOTALE		10.301,31	

TAB 5

Comparto C5 Calcolo delle dotazioni di parcheggi						19/12/2022
PRG				PROGETTO		
destinazione	usi	superficie	mq			
parcheggi di P2						
residenza	U1/1	SC	4.977,99	1 mq. / 4 mq SC	50	55
terziario	U2/1 < 150mq	SC	553,11	1 mq. / 10 mq SC	2	
	U2/4 < 150mq			1 mq. / 10 mq SC		
	U2/5 < 250mq			1 mq. / 10 mq SC		
	U2/6 < 250mq			1 mq. / 10 mq SC		
residenza	U1/1	SC	5.531,10	1 mq. / 4 mq SC	55	55
parcheggi di P1						
residenza	U1/1	SC	4.977,99	1 mq. x 10 mq/35 SC	57	63
terziario	U2/1 < 150mq	SC	553,11	1 mq. / 100 mq SC	2	
	U2/4 < 150mq			1 mq. / 100 mq SC		
	U2/5 < 250mq			1 mq. / 100 mq SC		
	U2/6 < 250mq			1 mq. / 100 mq SC		
residenza	U1/1	SC	5.531,10	1 mq. x 10 mq/35 SC	63	63

TAB 6

Comparto C5 Calcolo delle ripartizioni e delle permeabilità							28/07/2023
	superficie	ind perm	sup perm	sup imp	% permeab	sup totale	
VP							
park	711,50	0,2	142,30	569,20			
verde profondo	17.832,83	1	17.832,83				
aiuole	602,24	1	602,24				
rotonda	0,00	0		0,00			
cabina enel	18,95	0	0,00	18,95			
	totale VP		18.577,37	588,15	97%	19.165,52	
VC							
marciapiede	270,64	0,2	54,13	216,51			
strade interne	2.096,33	0		2.096,33			
interno lotti	3.867,50	1	3.867,50				
condominiale	1.172,70	1	1.172,70				
	totale VC		5.094,33	2.312,84	69%	7.407,17	
SE							
SE interna lotti	9.666,50			9.666,50			
strade interne	634,81			634,81			
	totale SE			10.301,31		10.301,31	
	TOTALE			23.671,70	64%	36.874,00	

C5 relazione

TAB 7