

c_g337.Comune di Parma - Prot. 13/12/2023.0274555.E Documento firmato digitalmente da: Capra Gian Luigi con certificato valido dal 17/12/2020 al 18/12/2023 e con firma qualificata Si attesta che la presente copia digitale è conforme all'originale digitale ai sensi dell'art. 23-bis de l D.lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento informatico originale è conservato negli archivi di Comune di Parma

REV.	DATA	DESCRIZIONE AGGIORNAMENTO	PRODOTTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	20 Dicembre 2021	emissione			
1	08 Agosto 2022	aggiornamento progetto in recepimento prime indicazioni uffici competenti			
2	03 Aprile 2023	adeguamento planimetria al recepimento delle osservazioni uffici e coordinamento con progetto RFI			
3	07 Luglio 2023	verifica carico antitropico e verifica con piano rischio aereoportuale			
4	23 Ottobre 2023	elaborato di controdeduzione			

INIZIAZIONE

Regione Emilia Romagna
Provincia di Parma
COMUNE DI PARMA
Settore Interventi Urbanistici

commessa
job

SCHEDA NORMA "A1"
CROCETTA

PIANO URBANISTICO
ATTUATIVO

committente
purchaser

Soggetti attuatori
proponenti

progettista
architect



Ing.
Gian Luigi Capra

via g. rossa 12/a, Parma
tel. 0521/253924
email info@capraepartners.it
pec gianluigi.capra@ingpec.eu

con la collaborazione di:

arch. Giulia Bia
geom. Massimo Zanon
ing. Francesco Botticini
arch. Alice Dall'Asta



Ing. Gian Lorenzo Bernini
I.S.I. Ingegneria e Ambiente

Via Martiri della Liberazione, 36 - 43126 Vicofertile (PR)



POLINOMIA srl
via Nino Bixio 40, 20129 Milano



EQUA srl
str. Borghetto 93, 43122 Parma

fase
phase

VARIANTE PUA
CONTRODEDUZIONI
appr. con delib. CC del

elaborato
elaborate

RELAZIONE TECNICA

elaborato n°

1^{REV}
1.4

Ci riserviamo a termini di legge, la proprietà di questo disegno, con divieto di riprodurlo e di renderlo comunque noto a terzi e Ditte concorrenti senza nostra autorizzazione.



c_g337.Comune di Parma - Prot. 13/12/2023.0274555.E Documento firmato digitalmente da: Capra Gian Luigi con certificato valido dal 17/12/2020 al 18/12/2023 e con firma qualificata Si attesta che la presente copia digitale è conforme all'originale digitale ai sensi dell'art. 23-bis del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento informatico originale è conservato negli archivi di Comune di Parma

RELAZIONE

c_g337.Comune di Parma - Prot. 13/12/2023.0274555.E Documento firmato digitalmente da: Capra Gian Luigi con certificato valido dal 17/12/2020 al 18/12/2023 e con firma qualificata. Si attesta che la presente copia digitale è conforme all'originale digitale ai sensi dell'art. 23-bis del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento informatico originale è conservato negli archivi di Comune di Parma

SOMMARIO

PREMESSA	3
TITOLO 1.	5
Articolo 1.1.	Inquadramento territoriale ----- 5
Articolo 1.2.	Attuazione dell'area di trasformazione ----- 5
Articolo 1.3.	Altezze di progetto ----- 7
Articolo 1.4.	I vincoli specifici dell'area di progetto ----- 8
Articolo 1.5.	Le scelte urbanistiche ----- 8
Articolo 1.6.	Le scelte edilizie ----- 10
Articolo 1.7.	Le quantità di PUA ----- 10
Articolo 1.8.	Le prescrizioni di PdRA ----- 11
TITOLO 2.	13
Articolo 2.1.	Viabilità veicolare e lenta ----- 13
Articolo 2.2.	Strade, Marciapiedi, Parcheggi ----- 13
Articolo 2.3.	Aree di Verde Attrezzato Pubblico ----- 13
TITOLO 3.	15
Articolo 3.1.	Rete Illuminazione pubblica ----- 15
Articolo 3.2.	Rete distribuzione acqua e gas ----- 15
Articolo 3.3.	Rete distribuzione energia elettrica ----- 15
Articolo 3.4.	Rete telefonica ----- 15
Articolo 3.5.	Rete smaltimento acque bianche e nere ----- 16
TITOLO 4.	17
Articolo 4.1.	Il progetto degli spazi aperti ----- 17

c_9337.Comune di Parma - Prot. 13/12/2023.0274555.E Documento firmato digitalmente da: Capra Gian Luigi con certificato valido dal 17/12/2020 al 18/12/2023 e con firma qualificata. Si attesta che la presente copia digitale è conforme all'originale digitale ai sensi dell'art. 23-bis del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento informatico originale è conservato negli archivi di Comune di Parma

PREMESSA

La presente variante urbanistica è relativa al PUA per l'attuazione della Scheda Norma A1 Crocetta già approvato con Del. C.C. n. 79 del 22/07/2010.

A fronte della non partecipazione di tutte le proprietà comprese all'interno del perimetro della Scheda Norma A1, il progetto urbanistico approvato ha individuato due SUBCOMPARTI (A e B) funzionalmente autonomi, ai sensi del comma 12 dell'art. 12 delle NTA del POC di riferimento.

I soggetti attuatori del SUBCOMPARTO A (già stralcio funzionale A, nell'approvato) hanno presentato all'Amministrazione Comunale in data 31/12/2021 istanza di variante al PUA volta a liberare da edificazione il corridoio di fattibilità ferroviaria nel quale dovrà essere realizzato il raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese, nonché a ridurre le infrastrutture presenti in tale corridoio.

A seguito di tale istanza è stato emesso il provvedimento autorizzativo di cui alla Determina Dirigenziale n. 1266 del 24/05/2022 in forza del quale si è proceduto alla redazione della presente VARIANTE.

Il comparto è interessato dal corridoio di fattibilità ferroviaria (vincolo urbanistico) funzionale alla realizzazione da parte di RFI del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma – La Spezia (cosiddetta Pontremolese), che lo attraversa in direzione nord-sud. In data 29/12/2016, trascorsi 7 anni dall'approvazione del progetto preliminare dell'infrastruttura ferroviaria, è decaduto il vincolo preordinato all'esproprio e con delibera di Giunta Comunale n. 160/2020 è stata concessa ai soggetti attuatori una proroga di altrettanti 7 anni del termine di validità del PUA, stabilendo al 18/08/2027 il termine di vigenza dello strumento attuativo. Si specifica che RFI ha inteso reiterare il vincolo preordinato all'esproprio per il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma – La Spezia, tratta Parma – Vicofertile, nell'ambito della quale la Regione Emilia Romagna ed il Comune di Parma si sono espressi rispettivamente con Delibera di Giunta Regionale n. 596 del 21/04/2022 e con Delibera di Consiglio Comunale n. 27 dell'11/04/2022, auspicando di definire congiuntamente gli interventi da realizzare nelle aree interessate dall'infrastruttura ferroviaria, ivi comprese quelle all'interno del comparto A1.

La VARIANTE al PUA approvato si è resa necessaria conseguentemente alle mutate condizioni interferenti con le previsioni del PUA precedentemente approvato e cioè:

- la mancata approvazione del progetto definitivo della linea ferroviaria "Pontremolese" e la conseguente decadenza del vincolo preordinato all'esproprio connesso al progetto di completamento del raddoppio della linea Pontremolese sopra richiamato;
- la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio da parte di RFI sulle aree interessate dal progetto ferroviario in data 15/11/2022, con delibera pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 135 il successivo 19/11/2022;
- l'aggiornamento del Piano di Rischio Aeroportuale dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" (PRA) adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 42 del 07/06/2021;

- l'atto di C.C. 2022-44 del 21/04/2022 col quale è stata approvata la deliberazione avente ad oggetto "Variante al Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) e al Piano Operativo Comunale (POC) in adeguamento al Piano di Rischio Aeroportuale dell'Aeroporto Giuseppe Verdi di Parma (Art. 4 comma 4 L.R. 24/2017 ss.mm e Artt. 33 e 34 L.R. 20/2000 ss.mm)".

Tali vincoli, condizioni e fasce di tutela hanno comportato la necessità di modifica dell'intero assetto del PUA principalmente per quanto concerne la viabilità, prima prevista sul percorso ora destinato ad ospitare il futuro asse ferroviario, e conseguentemente la collocazione delle edificazioni; anche l'approvazione del Piano Rischio Aeroportuale, che a sua volta introduce limitazioni alle quantità delle previsioni antropiche in alcune zone del comparto, unito al vincolo determinato dalle DPA dell'elettrodotto ad alta tensione che attraversa l'area, condizionano fortemente la progettazione urbanistica che risulta, di fatto, obbligata a collocare l'edificazione nelle restanti porzioni libere da condizionamenti di vario tipo con il conseguente spostamento e adattamento degli ambiti di edificazione.

Il tutto ha portato ad una sostanziale riorganizzazione dell'area.

In particolare, la viabilità è stata modificata con i seguenti interventi:

- eliminazione del tratto stradale in corrispondenza dell'asse ferroviario, sostituito da un "traversante nord-sud" in grado di drenare i flussi di traffico indotti dalla nuova edificazione;
- collegamento dello stesso asse alla via Pini per la quale si prevede il completo risezionamento da strada Valera di Sopra fino a via di Nanni allo scopo di adeguarla al nuovo volume di traffico previsto;
- previsione di una rotatoria nel lato est del comparto in corrispondenza dell'intersezione tra via Ferrarini e strada Valera di Sopra (di competenza RFI);
- completamento del risezionamento della strada Valera dalla rotatoria sulla via Pini fino al limite della zona di intervento RFI il cui progetto già ne prevede il risezionamento e il contestuale tombamento del canale scolmatore ora in fregio, per tutta la sua zona di influenza;
- previsione di una rotatoria di accesso al comparto nel lato ovest del comparto in corrispondenza dell'intersezione tra via di Nanni e via Pini;
- previsione di una viabilità che si conclude con una rotatoria di dimensioni adeguate (secondo il C.d.S. e DM 5.11.2001) sia per il ritorno anche di mezzi pesanti e di soccorso (V.V.F.) sia a consentire un utilizzo futuro in funzione dell'assetto definitivo che prenderà la strada Valera, a seconda dell'esito che avrà il progetto di raddoppio della Pontremolese e le previsioni in questo contenute.
- adeguamento della rotatoria di accesso dalla via Emilia per consentire un accesso al comparto con caratteristiche geometriche delle strade coerenti con la normativa;

Queste modifiche nel loro complesso sono in grado di interconnettere direttamente la via Emilia col nuovo quartiere fino alla Valera di Sopra e alla via Pini distribuendo a rete il traffico oggi gravante esclusivamente su queste due infrastrutture.

Il nuovo assetto viabilistico è supportato da un apposito "studio del Traffico" che ne conferma le previsioni.

Conseguentemente alla modifica della viabilità, sono state apportate modifiche alle reti tecnologiche e sono state implementate ove necessario le opere fuori comparto.

TITOLO 1. RELAZIONE TECNICA

Articolo 1.1. Inquadramento territoriale

L'area in oggetto si colloca all'interno del Comparto nord-ovest della città e risulta classificata come **"Scheda norma A1 CROCETTA"**.

Si tratta di un vasto appezzamento rimasto libero a ovest della città compreso tra la via Emilia -in località Crocetta-, la via Valera, la via Pini e il quartiere di via Ferrarini.

La previsione urbanistica di "area di trasformazione" deriva dal PRG 95 e rappresenta il completamento del quadrante di città compreso fra le quattro strade citate andando a concludere un brano di città, determinando, alla luce dei nuovi disposti della LR 24/2017, un vero e proprio "limite della città".

Articolo 1.2. Attuazione dell'area di trasformazione

Si interviene sull'area individuata nel PSC come "SCHEMA NORMA VIGENTE" e si interviene sull'area attraverso lo strumento del Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa privata in osservanza alle disposizioni dell'art 12 del POC, previo provvedimento autorizzatorio del Comune di Parma. Il progetto di variante al piano urbanistico attuativo, così come quello originario, pur esteso all'intero comparto, non coinvolge tutte le proprietà delle aree perimetrate, pertanto è stata ritualmente notificata alle proprietà non proponenti, ai sensi dell'art. 12, commi 8 e ss., NTA del POC, la comunicazione della manifestazione di volontà di dare attuazione al PUA, con l'invito alle stesse ad aderire alla presentazione del piano.

A fronte dell'espletamento delle procedure di notifica non si sono avute adesioni per quanto concerne le aree di cui al Subcomparto B del PUA 2010, che pertanto viene mantenuto autonomo nella realizzazione.

Successivamente ai sensi dell'art. 12, comma 10, NTA del POC, è stato ritualmente ulteriormente notificato alle proprietà non proponenti il progetto del PUA con l'invito alle stesse ad aderirvi, per il successivo decorso dei termini previsti.

Si prevede come detto l'attuazione parziale (il Subcomparto A) del Piano Urbanistico Attuativo in relazione alla mancanza della disponibilità alla trasformazione da parte di alcune delle proprietà interessate dalla perimetrazione (il "Subcomparto B").

Pertanto si sono poste in essere le condizioni previste per la fattispecie.

In particolare sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) sono garantiti in proporzione alla dimensione della Slu (per le destinazioni d'uso previste e in quota anche per eventuali altre possibili necessitanti maggiori dotazioni) i parametri

urbanistici ed i rapporti medi di cessioni, di superfici fondiarie e verde privato fissati per l'intera area oggetto d'intervento;

- b) è garantita in proporzione alla dimensione della Slu la quota di aree necessarie alla realizzazione delle infrastrutture e dei servizi;
- c) sono rispettate le "prescrizioni di progetto" e le "prestazioni aggiuntive" così come definite nella Scheda Norma;
- d) l'attuazione è coerente con la connessione al sistema delle urbanizzazioni esistenti;
- e) il sistema delle urbanizzazioni a rete è dimensionato sull'intera area oggetto d'intervento;
- f) la Slu e le aree per standard relative al Subcomparto A superano il 90% di quelle previste complessivamente nell'area oggetto di intervento.

In particolare laddove non siano state rispettate le proporzionalità fra i due subcomparti di alcuni parametri quali cessioni, maggiori dotazioni, quota di aree necessarie alla realizzazione delle infrastrutture e dei servizi, cessione di aree per ERP, l'accollo dell'onere è rimasto principalmente in capo ai proponenti.

Per l'attuazione del Subcomparto A sono inoltre previsti stralci funzionali con tempi di realizzazione differenti che saranno regolati attraverso la presentazione di appositi Permessi di Costruire relativi alle OO.UU.

Lo strumento del Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa privata ha tenuto in debito conto gli "indirizzi operativi inerenti i contenuti da sviluppare e analizzare nei progetti di Trasformazione Urbana e Piani Urbanistici Attuativi e Piani di Riqualificazione I.E." di cui alla deliberazione n.15/3 dell'adunanza della giunta comunale in data 17.01.2013.

L'attuazione del PUA, relativamente ai parametri urbanistici ed edilizi, sarà regolata dal **RUE - Variante n. 253 approvata con atto di C.C. n. 52 del 22.07.2019**, come disciplinato dall'art. 3.2.52 delle NTA del RUE vigente.

Le funzioni individuate dal piano sono, quelle previste dalla "Scheda Norma" così come definite dagli "Usi del suolo e standard" del RUE di riferimento.

a. Funzione CARATTERIZZANTE:

Uf Residenza;

b. Funzioni Ammesse:

Ug Usi per attività commerciali, artigianali e di intermediazione connesse alla residenza
Uga, Ugb, Ugc, Ugd, Uge (esclusi Riparazioni di auto e motoveicoli -exUge6)

Uea esercizi e strutture commerciali di medie dimensioni con Sv fino a 1.500 mq (l'area è ritenuta idonea per strutture commerciali medio-piccole alimentari e non, con Slu fino a mq 6.250)

c. Servizi Pubblici:

Ui Usi per altri servizi sociali (esclusi Uig)

Le quantità previste dalla "Scheda Norma" e dal POC rilevanti per il PUA sono:

- a. Sc (ora STER) = 308.971 mq verificata da rilievo in 310.524 mq**
- b. Slu totale = 41.554 mq;**

- c. Slu per ERP = 15.888 mq;
- d. G = 58.986 mq
- e. I/2 = 29.493

Coerentemente col PUA approvato e con la Scheda di POC la presente variante pur non individuando fin da ora nelle tipologie proposte insediamenti commerciali nel SUBCOMPARTO A), ne consente l'insediamento -nei limiti massimi previsti dal POC e regolati dalla normativa sul Commercio della Regione Emilia Romagna- alla sola condizione del reperimento delle corrispondenti dotazioni nel PUA; queste già in parte sono dimensionate per poter accogliere le destinazioni commerciali.

A fronte della scelta dei proponenti il PUA di non inserire inizialmente le funzioni ammesse, non si è posta la stessa condizione al SUBCOMPARTO B per lasciare ai "non proponenti il PUA" ampia scelta sulle destinazioni d'uso. Pertanto, le dotazioni territoriali del SUBCOMPARTO B sono state dimensionate in modo da poter soddisfare anche l'intera disponibilità di funzioni ammesse. Nel caso di insediamento di funzioni commerciali dovrà essere verificata la dotazione di parcheggi pertinenziali.

Il PUA vede la previsione di:

- funzioni caratterizzanti per una quota superiore al 65% della SLU di progetto;
- il reperimento, la cessione e la realizzazione in loco di standard minimi di legge relativi alle quantità di Slu di progetto, per le funzioni di progetto previste nel PUA;
- il reperimento, la cessione e la realizzazione in loco anche delle ulteriori dotazioni di aree pubbliche (G) e delle ulteriori aree funzionali (I);
- un'altezza massima dei fabbricati differenziata per i diversi lotti di progetto: di 10,50 m, 14,50 o di 17.50 m a seconda dei casi.
- la realizzazione del comparto per stralci funzionali;
- la realizzazione delle necessarie opere fuori comparto aventi natura principalmente viabilistica e generalmente di connessione alle reti e servizi esistenti.

Articolo 1.3. Altezze di progetto

Coerentemente col PUA approvato, che già lo prevedeva limitatamente all'ERP, e con quanto consentito in condizioni specifiche dal POC, la possibilità di un maggior sviluppo in altezza dei fabbricati è stata estesa anche a diversi lotti di edilizia libera, in particolare a quelli che si affacciano sull'ampio (80m) "corridoio RFI" che conclusa l'opera sarà sistemato a verde attrezzato e costituirà un grande polmone verde e un corridoio di visuale sulla città.

La scelta di maggior sviluppo in altezza, oltre a essere in linea con la limitazione dell'utilizzo di nuovo suolo e della sua impermeabilizzazione, è fortemente giustificata dal regime vincolistico dell'area interessato dalla presenza del corridoio di rispetto della galleria ferroviaria, delle DPA relative alle linee elettriche di alta tensione e delle fasce di rispetto del piano di rischio aeroportuale.

Articolo 1.4. I vincoli specifici dell'area di progetto

L'area di intervento risulta interessata da diversi elementi di vincolo, per i quali si rimanda alla TAVOLA 14 e di cui si citano qui i maggiormente determinanti per lo sviluppo del progetto.

Ci si riferisce in primis al corridoio di fattibilità relativo alla previsione di una infrastruttura ferroviaria in galleria artificiale prevista in attraversamento al PUA. In tale fascia non sono previste edificazioni ma soltanto G (in parte) e I/2 pubblico (per la parte interessata dalla galleria e dall'area di cantiere).

Altro vincolo determinante una limitazione nelle previsioni edificatorie è costituito dal Piano gestione Rischi Aeroportuali, a cui il PUA si è attenuto nelle quantità e posizioni consentite.

Sono presenti due elettrodotto che attualmente tagliano l'area l'uno da nord a sud, diagonalmente, e l'altro lungo la strada Valera. Per ambedue sono state fornite le DPA rispettate nelle previsioni di PUA.

L'area è inoltre soggetta a zona di rispetto stradale della viabilità esistente lungo un tratto di via Pini e lungo via Valera, e a seguito di una campagna di indagini archeologiche, i sondaggi hanno evidenziato la presenza di un suolo archeologico di epoca romana e la presenza di una frequentazione protostorica: in entrambe le zone non è prevista edificazione.

Articolo 1.5. Le scelte urbanistiche

Il progetto del P.U.A. per l'attuazione della "Scheda norma A1" definisce il completamento residenziale del quartiere denominato "Crocetta". Le riflessioni progettuali hanno riguardato il contesto ambientale e paesaggistico, le necessità funzionali richieste, la salvaguardia e l'attenzione dei requisiti ecologici dei manufatti e degli spazi aperti, gli impatti visivi che le nuove edificazioni determineranno, la volontà di costruire nuovi spazi urbani con una specifica identità, il trattamento del verde come elemento architettonico e di rilievo paesaggistico soprattutto per le aree pubbliche, la volontà di rendere fruibile a tutti e con qualsiasi mezzo i nuovi luoghi dell'abitare e del tempo libero. Il progetto propone la trasformazione in luogo urbano di un'area che per lungo tempo è rimasta un vuoto urbano incompiuto nello sviluppo della parte a ovest della città, caratterizzato per la sua localizzazione da una mixité funzionale di servizi (via Emilia: poliambulatori, commercio, banche - a sud: campagna e influsso determinato dalla prossimità del plesso Ospedaliero) e di residenza (tutto il quartiere di via Ferrarini).

La presenza di una molteplicità di vincoli ha determinato un condizionamento risolto con un'impostazione degli spazi aperti e dei segni sul territorio (filari, segni di centuriazione, piantata nel territorio agricolo) che hanno disegnato la collocazione dell'edificato all'interno di un grande spazio caratterizzato da un imponente equipaggiamento vegetazionale e arboreo, pur mantenendo le caratteristiche di "spazio urbano" trovandosi in zona fortemente antropizzata (Ospedale Maggiore/ via Emilia) e dovendo costituire un "limite della città" verso sud.

La progettazione, partendo da un'approfondita analisi del contesto in cui va ad inserirsi, ha individuato le linee guida del completamento di questa porzione urbana nel suo disegno planimetrico e altimetrico, delineando un chiaro principio insediativo che rispetta il più possibile la morfologia dei luoghi, la sua altimetria e le direttrici ancora presenti sul territorio.

In virtù del fatto che questo comparto rappresenta l'ultimo lembo di città prima della campagna, molta attenzione è stata data allo studio delle tipologie architettoniche, che in linea di massima decrescono man mano che si procede verso sud, e al verde sia privato che pubblico.

Il progetto riconosce gli elementi preesistenti quali fondamentali presenze con cui rapportarsi per trovare allineamenti e assialità che individuano le ragioni di radicamento in sito del planivolumetrico. Le due viabilità, nel costituire il margine est (via Ferrarini al di là di una cortina di edilizia minuta) e il margine ovest (via Pini), nonché il grande asse ortogonale di via Di Nanni, pressoché inconcluso, assumono il ruolo di elementi ordinatori coi quali l'assetto dei fabbricati stabilisce le direzioni di riferimento.

Sul versante di via Pini i fabbricati sono principalmente disposti in modo da consentire una frantumazione delle loro fronti, così da stabilire una continuità spaziale con gli spazi pubblici del parco che filtrano tra edificio ed edificio, accessibili da un varco appositamente collocato a trapiantare il fabbricato rurale posto all'estremità opposta.

All'interno di questi margini (est e ovest), il progetto individua delle unità residenziali che contengono diverse declinazioni tipologiche residenziali.

La regola geometrica continua a dominare, compatibilmente col regime vincolistico introdotto, l'impianto generale del nuovo insediamento: il modulo ortogonale di matrice centuriale appare tuttora riconoscibile sulla cartografia di rilievo archeologico così come le suddivisioni poderali, le perimetrazioni, la disposizione degli approvvigionamenti idrici, nonché l'antico margine sud della centuria romana, solcato da un canale e lambito da un filare di pioppi, oggi per lo più in condizioni da dover essere sostituiti con altri di nuova piantumazione a testimonianza dell'impianto antico.

Gli edifici di tre e quattro piani, ubicati a sud-est del sistema del parco urbano, costituiscono degli episodi residenziali compatti nel paesaggio.

Il verde privato circonda l'edificato e ne rafforza la delimitazione attraverso un terrazzamento del suolo, che raccorda il giardino di pertinenza all'edificato con l'intorno a matrice rurale posto naturalmente in leggera depressione, permette la sistemazione, ai piani seminterrati, di autorimesse e contribuisce alla qualità spaziale del sistema insediativo.

Nella parte meridionale, il progetto assume una configurazione aperta sulla campagna, l'insediamento residenziale diviene via via più rarefatto, alternando, lungo la viabilità parallela al margine meridionale della centuriazione, residenze unifamiliari.

L'idea progettuale, riorganizzando i percorsi meccanizzati con accessi regolati da rotatorie, prevede una viabilità interna con caratteristiche secondo i recenti dettami per i nuovi quartieri (carreggiate ampie, posti auto diffusi lungo il percorso), determina la collocazione dell'edificato (nelle zone non assoggettate a vincolo) e garantisce il collegamento a rete fra la via Emilia e la strada Valera e la via Pini.

L'accessibilità dalla via Emilia, nodo nevralgico, è garantita attraverso un innesto veicolare rivisto in funzione del nuovo carico antropico dell'insediamento e dal prolungarsi del parco determinato dalla fascia di tutela che si estende dalla strada Valera fino alla via Emilia, appunto.

Le piste ciclabili, i percorsi pedonali e la mobilità lenta disseminata in tutte le aree del PUA garantiscono una molteplicità di collegamenti e possibilità di spostamento nel quadrante cittadino.

L'enorme striscia di verde definita dal tracciato della ferrovia interrata diventerà il principale segno sul territorio, che si interseca diagonalmente con i vecchi filari ortogonali e una volta attrezzato con percorsi potrà costituire un vero e proprio cannocchiale verso la campagna e percorso dolce verso la città.

Articolo 1.6. Le scelte edilizie

Il progetto prevede lotti autonomi con accessi diretti dalle strade pubbliche, lotti di edificazione per edilizia libera e per edilizia ERP, in alcuni casi dotati di parti comuni, adibite a viabilità e parcheggio privati.

La recinzione, in alcuni lotti, è prevista arretrata di 60 cm rispetto al confine del lotto per consentire la posa di una siepe arborea esterna alla recinzione stessa. L'arretramento della siepe garantisce nel progetto la necessaria omogeneità del fronte privato quando lo stesso si attesta sullo spazio pubblico. Affinché il margine sia solido ed omogeneo sono state individuate le specie da piantumare.

Il Piano prevede una edificazione caratterizzata da una differenziazione tipologica che individua quasi una sfumatura di densità edificatoria dal margine nord, che intende completare un sistema urbano già consolidato, e quello maggiormente diradato a meridione verso la struttura agricola della campagna.

Il sistema residenziale individua come modello aggregativo e spaziale le residenze circondate da giardini privati, all'interno di un paesaggio di relazione collocato in un sistema di percorsi di collegamento pedonali.

Alcuni edifici multipiano (max 5 livelli con Slu) si distribuiscono nel comparto permanendo tra loro raggruppati in ambiti omogenei mentre le residenze unifamiliari, a due livelli fuori terra, caratterizzano gli ambiti meridionali del comparto.

Articolo 1.7. Le quantità di PUA

Per le quantità di progetto definite dal PUA nonché per la verifica delle dotazioni di standard dovute si rimanda alla "PLANIMETRIA CON DESTINAZIONE DELLE AREE".

In merito all'attribuzione della capacità edificatoria dei due subcomparti attuativi, occorre evidenziare che il Subcomparto "A" comprende interamente la Slu destinata ad edilizia residenziale pubblica (ERP di attuazione pubblica) anche del Subcomparto "B", in quanto il lotto sul quale è individuata detta Slu sarà oggetto di cessione già in sede di attuazione del Subcomparto "A".

Le dotazioni territoriali corrispondenti alla Slu di cui sopra, sono comunque interamente individuate nel relativo subcomparto attuativo.

Articolo 1.8. Le prescrizioni di PdRA

Il "Carico Antropico" di PUA in rapporto alle prescrizioni di PdRA è il seguente:

CARICO ANTROPICO x PdRA Fascia B				
D - VILLE URBANE				
LT	DESTINAZIONE		SF+I/2 priv.	SLU
	Residenza		11.740,00	
18	Residenza.		1.884,00	843,30
19	Residenza		2.112,00	843,30
20	Residenza		1.848,00	843,30
21	Residenza		1.848,00	843,30
22	Residenza		2.112,00	843,30
23	Residenza		1.936,00	843,30
	SLU TOTALE			5.059,80
volume progetto x PdRA Fascia B		5.060,00	3,30	16.698,00
PRESCRIZIONE da PdRA zona tutela B sud				23.450,00

CARICO ANTROPICO x PRA Fascia D				
D - VILLE URBANE				
LT	DESTINAZIONE		SF+I/2 priv.	SLU
9	area comune		495,00	
9.1	Residenza		1.803,00	819,50
9.2	Residenza		1.950,00	819,50
10	Residenza		2.948,00	936,00
11	Residenza		2.376,00	936,00
12	Residenza		2.492,00	936,00
13	Residenza		1.924,00	1.032,00
14	Residenza		4.158,00	2.064,00
15	Residenza		2.339,00	1.032,00
16	Residenza		2.465,00	1.032,00
17	area comune		451,00	
17.1	Residenza		2.062,00	819,50
17.2	Residenza		1.816,00	819,50
17.3	Residenza		1.665,00	819,50
17.4	Residenza		1.613,00	819,50
28	area comune		2.952,00	
28	Residenza Funz.Ammesse		2.923,00	1.329,20 1.163,10
	SLU TOTALE	RESIDENZA		14.214,20
	SLU TOTALE	FUNZ.AMM.		1.163,10

c_g337.Comune di Parma - Prot. 13/12/2023.0274555.E Documento firmato digitalmente da: Capra Gian Luigi con certificato valido dal 17/12/2020 al 18/12/2023 e con firma qualificata. Si attesta che la presente copia digitale è conforme all'originale digitale ai sensi dell'art. 23-bis del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento informatico originale è conservato negli archivi di Comune di Parma

volume progetto x PdRA Fascia D			
RESIDENZA	14.214,20	3,30	46.906,86
FUNZIONI AMMESSE	1.163,10	5,00	5.815,50
PRESCRIZIONE da PdRA zona tutela D laterale est			
residenziale			60.518,00
commerciale			25.425,00

Si precisa che le funzioni ammesse individuate dal progetto, pur non essendo specificatamente attribuite a funzioni commerciali, sono state verificate in via cautelativa con i parametri attribuiti a tale funzione (più gravosi in termini di volume previsto).

volume progetto x PdRA Fascia C			
RESIDENZA	0,00	3,30	0,00
PRESCRIZIONE da PdRA zona tutela C sud			0,00

La fascia C non prevede incremento di carico antropico.

Le previsioni di PUA rimangono entro quanto consentito dal PdRA.

c_g337. Comune di Parma - Prot. 13/12/2023.0274555.E Documento firmato digitalmente da: Capra Gian Luigi con certificato valido dal 17/12/2020 al 18/12/2023 e con firma qualificata. Si attesta che la presente copia digitale è conforme all'originale digitale ai sensi dell'art. 23-bis del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento informatico originale è conservato negli archivi di Comune di Parma

TITOLO 2. LE AREE DI CESSIONE

Articolo 2.1. Viabilità veicolare e lenta

La rete stradale è stata concepita in modo da regolare i flussi interni al nuovo insediamento innestandoli nella viabilità cittadina nel modo più razionale ed efficace possibile, andando anche ad eliminare criticità oggi esistenti. È prevista l'iterconnessione con la viabilità di via di Nanni (oggi interrotta) e sarà anche possibile, se ritenuto necessario in futuro, realizzare agevolmente un collegamento con la via Valera di sopra, creando l'iterconnessione a rete per l'intero sistema viabilistico della zona. Tutte le strade del PUA sono dotate di percorsi pedonali/marciapiedi posti in fregio, oltre a una quota di stalli di parcheggio lungo strada per consentire una migliore fruizione delle residenze e del verde.

A tale scopo è stato predisposto e inserito nel PUA un apposito elaborato (V.3) - DISPONIBILITA' di SOSTA e CARICO ANTROPICO che verifica il numero di posti auto privati, di garage, di parcheggi pubblici in rapporto all'insediamento.

Le piste ciclabili svolgono la funzione di connettere i percorsi esistenti nella zona via. Pini/Valera -via Emilia/Crocetta e con le ampie zone di verde pubblico prevista nel PUA.

Articolo 2.2. Strade, Marciapiedi, Parcheggi

Le strade sono previste in aderenza alle disposizioni in uso da parte degli enti che ne entreranno in possesso.

Per le sedi stradali sono previste dimensioni e caratteristiche secondo le vigenti normative e i dettami degli uffici preposti ai pareri di conformità, caratteristiche peraltro già indicate e applicate in fase preliminare di PUA.

I marciapiedi posti ovunque in fregio strada, in corrispondenza degli accessi carrabili presenteranno gli opportuni raccordi con la sede stradale; tutti i raccordi e le pendenze saranno coerenti coi disposti del DPR 503/1996.

I parcheggi sono stati collocati principalmente in posizioni baricentriche nei punti in cui si prevede la maggiore fruizione e in sinergia con i parcheggi pertinenziali, ma anche diffusi lungo tutto l'asse stradale a servizio del verde pubblico. I parcheggi, distribuiti in varie posizioni del comparto a servire i lotti di edificazione, sono dotati di idonee piantumazioni secondo le disposizioni della Scheda Norma, della Valsat e ai sensi dell'art.3.2.59 del RUE di riferimento.

Nei parcheggi sono stati individuati stalli per l'utilizzo da parte di persone disabili, come prevede la vigente normativa in materia di abbattimento delle barriere architettoniche e la pavimentazione dei posti auto è prevista del tipo permeabile, ad eccezione di quelli riservati ai diversamente abili.

Articolo 2.3. Aree di Verde Attrezzato Pubblico

L'area di standard destinata a verde pubblico attrezzato, progettata ai sensi del "Regolamento comunale del verde Pubblico e Privato", è determinata esclusivamente dalla

porzione più interna del comparto e trova collocazione nella zona compresa fra la via Pini e la via Di Nanni come naturale completamento delle funzioni prevalentemente residenziali previste perimetralmente in questa porzione di comparto.

L'altra grande area di verde (ulteriore dotazione) è sicuramente rappresentata dal "corridoio" di tutela per l'opera ferroviaria, oggi non attrezzato per ovvi motivi legati alle tempistiche di realizzazione dell'opera pubblica, che se ne farà carico secondo gli accordi stipulati col Comune di Parma e che in futuro potrà rappresentare un grande ulteriore polmone verde.

Il progetto prevede numerose zone destinate al gioco e al tempo libero realizzate con sia la modellazione del terreno sia con la vegetazione a sottolinearne la forma.

L'area inoltre si correla sia a percorsi pedonali sia a piste ciclabili, creando così un nuovo spazio di relazione con il resto della città.

Verranno mantenute per quanto possibile le alberature esistenti integrandole, con un notevolissimo numero di nuove piantumazioni, in coerenza con la dotazione arboreo-arbustiva richiesta dalla Scheda Norma, determinando così zone con caratteristiche boschive e naturali (non giardini), secondo i recenti dettami del servizio manutenzione del verde tesi a limitarne i costi di mantenimento.

L'impianto di irrigazione è progettato in funzione del minimo utilizzo idrico e con valore temporale limitato. Secondo le più recenti direttive regionali, si intende perseguire il risparmio della risorsa idrica e se possibile deve essere limitato l'utilizzo di risorse idriche pregiate (acque potabili). L'impianto riportato nell'elaborato degli "Schemi" si estende con dorsali principali e reti d'irrigazione puntuali a partire dal pozzo preesistente (unico punto di presa d'acqua). E' previsto con approvvigionamento diretto, verificato l'orientamento dell'A.C. di non prevedere vasche di accumulo a questo scopo, data la loro sostanziale inefficienza nei periodi siccitosi.

All'interno del comparto, in fregio alla viabilità e in prossimità delle aree verdi, sono stati previsti idonei spazi per la collocazione dei "cassonetti verdi" per il conferimento degli sfalci e di campane per la raccolta del vetro.

TITOLO 3. LE RETI IMPIANTISTICHE

Le reti impiantistiche saranno realizzabili per stralci funzionali anche se dimensionate per l'intero comparto e prevedono il collegamento con le reti pubbliche esistenti.

Articolo 3.1. Rete Illuminazione pubblica

Preliminarmente alla stesura del PUA sono state effettuate le necessarie verifiche con gli enti gestori dei servizi per verificare le preesistenze e le modalità degli estendimenti.

Trattandosi di "schemi degli impianti" la definizione tipologica dei corpi illuminanti è demandata alla fase edilizia (trattandosi di componentistica in continua e rapida evoluzione), oggetto di specifico titolo abilitativo; in ogni caso sono verificate da apposita relazione illuminotecnica le rispondenze di quanto ipotizzato in questa fase rispetto alla normativa oggi vigente. Si rimanda al progetto del Titolo Edilizio per i dettagli delle opere.

Lo sviluppo della rete è verificabile nella TAVOLA I.05 del PUA.

Articolo 3.2. Rete distribuzione acqua e gas

Le reti saranno realizzate partendo dalle linee principali poste sulla sede stradale delle vie Guerci /Valera/Ferrarini/ Pini / Rotatoria Pini-Valera e si distribuiranno ad anello e con dorsali lungo le strade di PUA per diramarsi a pettine a servire tutti gli edifici di progetto e ricollegarsi alla rete esistente creando anelli chiusi.

Si rimanda al progetto del Titolo Edilizio per i dettagli delle opere.

Lo sviluppo della rete è riscontrabile nella TAVOLA I.07 - I.08 del PUA.

Articolo 3.3. Rete distribuzione energia elettrica

Le reti saranno realizzate partendo dalle linee principali poste sulla sede stradale delle vie Ferrarini/ Pini /Di Nanni e si distribuiranno con le dorsali lungo le strade di PUA per diramarsi a pettine a servire tutti gli edifici di progetto e ricollegarsi alla rete esistente creando anelli chiusi. È prevista la realizzazione di cabine di trasformazione fuori terra in posizioni definite nello specifico elaborato di PUA.

Si rimanda al progetto del Titolo Edilizio per i dettagli delle opere.

Lo sviluppo della rete è verificabile nella TAVOLA I.01 del PUA.

Articolo 3.4. Rete telefonica

La progettazione delle infrastrutture da predisporre per le reti di telecomunicazione si basa sulle disposizioni tecniche fornite dall'ente gestore (Telecom Italia) e nel rispetto delle leggi vigenti.

Si rimanda al progetto del Titolo Edilizio per i dettagli delle opere.

Lo sviluppo della rete è verificabile nella TAVOLA I.06 del PUA.

Articolo 3.5. Rete smaltimento acque bianche e nere

Per dimensionare la rete di smaltimento dei reflui del comparto secondo i principi dell'invarianza idraulica e i principi del regolamento vigente che prevede un tempo di ritorno raddoppiato rispetto a quanto considerato nel PUA approvato, è stato redatto (e allegato) un apposito studio idraulico funzionale alla definizione del nuovo assetto idraulico che l'urbanizzazione e il conseguente incremento delle superfici impermeabili rendono necessario all'interno del perimetro di comparto.

Le acque meteoriche saranno raccolte e laminate idraulicamente così che l'intera area in oggetto possa collettarsi in regime di invarianza idraulica al recapito, già a suo tempo individuato dagli enti preposti nel Cavo Cava e regolato dalla CONCESSIONE n°6681 del 16/9/2009.

Lo sviluppo della rete di acque meteoriche è verificabile nella TAVOLA I.03 del PUA, a cui si rimanda per una descrizione dettagliata del dimensionamento effettuato.

Per quanto concerne le acque "nere" la dorsale principale recapita nel collettore principale sulla via Emilia e sono inoltre previsti impatti sulle reti esistenti lungo via Pini e via Ferrarini.

Per entrambe le reti si rimanda al progetto del Titolo Edilizio per i dettagli delle opere.

Lo sviluppo della rete nere è verificabile nella TAVOLA I.02 del PUA.

c_g337.Comune di Parma - Prot. 13/12/2023.0274555.E Documento firmato digitalmente da: Capra Gian Luigi con certificato valido dal 17/12/2020 al 18/12/2023 e con firma qualificata. Si attesta che la presente copia digitale è conforme all'originale digitale ai sensi dell'art. 23-bis del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento informatico originale è conservato negli archivi di Comune di Parma

TITOLO 4. IL PROGETTO PAESAGGISTICO

Articolo 4.1. Il progetto degli spazi aperti

Il sistema del verde, essendo parte integrante del progetto, organizza lo spazio e nella sua continuità ospita percorsi pedonali e ciclabili che si collegano con l'intero sistema della viabilità lenta della città costruita, consentono un'importante connessione tra edificato e spazi pubblici (scuole /chiesa/ supermercati/commercio di vicinato/trasporto pubblico/ecc.) e rappresentano una efficace alternativa per l'accesso ai servizi esistenti senza dover utilizzare l'automobile.

Particolare attenzione e cura è stata posta nella configurazione della rete dei percorsi pedonali e ciclabili, illuminati lungo il loro sviluppo, che raggiungono tutti i luoghi pubblici e privati presenti nell'area consentendo collegamenti con gli spazi di sosta e di socializzazione con particolare attenzione alla comoda fruizione di anziani, bambini e portatori di handicap.

In tal modo i percorsi deboli, e da qui al sistema delle piste ciclabili, risultano continui e pressoché privi di interferenza con i veicoli.

Al tema del verde è stata dedicata particolare attenzione nella progettazione, con puntuale censimento delle essenze esistenti e attenta collocazione dei nuovi impianti riservati a specie autoctone e a bassa manutenzione. Per le valutazioni di merito più approfondite si rimanda agli elaborati di PUA.

Gli spazi a verde individuati nel progetto presentano un'estensione ragguardevole rispetto all'area del comparto di cui una buona parte è costituita dal "corridoio" soprastante la galleria ferroviaria sul quale sono stati progettati il verde, le attrezzature e i percorsi, la cui realizzazione è attribuita alla competenza RFI nell'ambito del progetto dell'opera pubblica.

Il manto vegetale attuale dell'area a prato stabile è, dove possibile, mantenuto in essere, in particolare lungo il "corridoio ferroviario".

È stato effettuato un preciso rilievo delle essenze presenti ed è stata fornita l'indicazione delle dotazioni arboree progettuali con indicazioni di specie botaniche e varietà. Il tutto indicato nel "progetto degli spazi aperti".

L'inserimento di un filare alberato, assume la funzione di segnare il percorso del corridoio dalla campagna alla città con un'azione di rinaturazione. Il progetto riconosce nei segni degli elementi preesistenti (filari, scoline, piantata) presenze fondamentali con cui rapportarsi per trovare allineamenti e assialità della progettazione del comparto.

La conservazione dei filari di pioppi, col ripristino di quelli mancanti e la sostituzione di quelli non in grado di sopravvivere, assume la funzione di segnare il tracciato del canale esistente configurandosi come un'azione che riporta alle morfologie originarie del territorio circostante e più in generale di quello podereale.

Anche i percorsi affiancati ai filari contribuiscono al ripristino del paesaggio naturale della zona.

I parcheggi pubblici saranno adeguatamente piantumati per operare una mitigazione dell'impatto delle auto parcheggiate rispetto ad una posizione di visuale del pedone/ciclista che attraversa il comparto. Sono comunque presenti parcheggi diffusi lungo le viabilità principali.

La distribuzione delle essenze arboree oltre che essere diversificate per mantenere la presenza di verde anche nella stagione invernale e per mitigare l'impatto all'irraggiamento solare nella stagione calda, è prevista in modo da garantire una varietà di colorazione del fogliame tale da rendere il paesaggio con visioni sempre suggestive in ogni stagione per l'occhio del fruitore.

c_g337.Comune di Parma - Prot. 13/12/2023.0274555.E Documento firmato digitalmente da: Capra Gian Luigi con certificato valido dal 17/12/2020 al 18/12/2023 e con firma qualificata. Si attesta che la presente copia digitale è conforme all'originale digitale ai sensi dell'art. 23-bis del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento informatico originale è conservato negli archivi di Comune di Parma