

PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA DELLA STAZIONE FERROVIARIA E DELL'AREA DI VIA PASUBIO DELLA CITTA' DI PARMA.

RELAZIONE

1. RIFERIMENTI URBANI DI CARATTERE GENERALE

Entrambi i progetti di riqualificazione urbana, sia quello dell'area a N e a S della stazione ferroviaria e quello dell'area ex Manzini tra via Pasubio e via Palermo, corrispondono concettualmente ad uno stesso obiettivo globale: riqualificare zone realmente centrali per la loro posizione cartografica rispetto al centro storico di Parma, ma in una condizione di disorganizzazione urbana e di qualità suburbana.

....OMISSIS....(Parte riguardante la Stazione Ferroviaria)

I progetti urbani di queste aree si devono focalizzare in uno stesso obiettivo di riqualificazione, applicando temi diversi. Nell'area della stazione si deve risolvere la connessione fisica, visuale e psicologica dei due settori della città a diversi livelli, sfruttando la ristrutturazione della stazione. Nell'altra area si deve ricomporre un quartiere intero dotandolo di un ordine urbano e servizi adeguati. Nell'insieme delle aree si deve risolvere il problema della viabilità generale che comunichi entrambi settori tra di loro e con il centro della città.

2. AREA DELLA STAZIONE FERROVIARIA

....OMISSIS....(Parte riguardante la Stazione Ferroviaria)

3. AREA DI VIA PASUBIO

3.1. Parco centrale

Il punto basilare di questa area sarà un grande parco centrale di circa 0.2 Ha, delimitato da vari edifici che, preferibilmente, dovranno essere adibiti a residenza. Questo parco dovrà essere il cuore verde non solo di questo settore, ma anche dei quartieri adiacenti che necessitano di spazi pubblici e di rappresentazioni urbane.

Nel senso longitudinale si traccia una strada con una successione di curve che permetterà una magnifica visione pittoresca del paesaggio. Lambendo la strada, una grande passeggiata alberata dirigerà gli utilizzi pedonali di tutto l'insieme.

Insieme a questo scenario unitario, si pianificano due piccole piazze contornate da edifici, nei settori che non sono direttamente legati al parco.

3.2. Parcheggi

Tutti gli edifici di nuova costruzione saranno dotati di parcheggi interrati e, in superficie, si disporrà di spazi per la sosta limitata con dimensioni che non interferiranno con l'uso prioritario dei parcheggi sotterranei.

4. SISTEMA DI VIABILITA' GENERALE

4.1. Sistema di base

Questo sistema sarà formato da strade E-O: da via Brennero e via Bottego. La prima è praticamente nuova, approfittando spazi attualmente non occupati, stabilendo una comoda e ampia unione tra via Europa e via Trento. La seconda è una modifica dell'attuale tracciato per ordinare correttamente lo spazio e facilitare le svolte.

Queste due strade si relazionano attraverso la grande piazza centrale che passa al di sotto della via ferrata e per la nuova via Trento arboreamente riconfigurata. Nel settore di via Pasubio l'asse circolatorio è la strada che attraversa il parco visto che unisce via Palermo con via Pasubio.

4.2. Sistema secondario

Partendo dal sistema di base si tracciano o si mantengono diverse linee in direzione E-O che permetteranno una omogenea penetrazione. Le restanti sono strade fondamentalmente pedonali con uso secondario e temporaneo per automobili e servizi.

Questo progetto non approfondisce la localizzazione dei possibili tracciati ciclabili, visto che capiamo che devono far parte di concetti generali di tracciato. Nonostante il progetto prevede grandi sezioni di marciapiedi che permetteranno ubicarle secondo i criteri generali da concretare.

5. RICONSIDERAZIONI E CONSEGUENZE URBANISTICHE

Il presente progetto urbano deve essere sviluppato globalmente e per parti come progetto definitivo e costruttivo. Nel realizzare queste tappe converrà comprovare alcuni dettagli e adeguare alcuni elementi alla realtà delle proprietà private e a possibili investimenti. In ogni modo si dovranno attendere i criteri programmatici definitivi delle FF.SS.

Bisogna tenere conto che quando incominci questa riqualificazione urbana in tutto l'intorno aumenteranno le aspettative e, pertanto, i proprietari di edifici di bassa qualità e scarsa occupazione solleciteranno numerose attuazioni e modifiche. Pertanto è urgente che il comune pianifichi un regolamento di attività e interventi in tutta la zona, affinché si migliorino gli spazi e si possano tracciare le strade con maggior ampiezza.

6. TABELLA DELLE SUPERFICI

....OMISSIS....(Parte riguardante la Stazione Ferroviaria)

Comparto Via Pasubio

	Commerciale-Direzionale	Residenza
Lotto A	3.895 mq	-
Lotto B	2.349 mq	9.670 mq
Lotto C	1.283 mq	4.020 mq
Lotto D	-	3.346 mq
Lotto E	esistente	
TOTALE	7.527 mq	17.036 mq
TOTALE GENERALE		24.563 mq

Standard

	<u>Standard</u>	<u>Progetto</u>
Urbanizzazione secondaria (verde pubblico e attrezzature collettive)	17.822 mq	18.312,41 mq
Parcheggio pubblico	5.566 mq	10.851,56 mq
Parcheggio privato	7.369 mq	26.328,18 mq

....OMISSIS....(Parte riguardante la Stazione Ferroviaria)