

COMUNE DI PAVIA

Assessorato all' Urbanistica, Edilizia Privata,
Sportello Unico per le attività produttive, Ambiente, Decoro Urbano,
Verde e Politiche energetiche



DOCUMENTO DI PIANO

Adozione con Delibera di Consiglio Comunale n. __ del _____

Approvazione con Delibera di Consiglio Comunale n. __ del _____

ALLEGATO 1- CRITERI ATTUATIVI DELLE AREE DI TRASFORMAZIONE

Sindaco	Fabrizio Fracassi
Assessore	Massimiliano Koch
Segretario Generale	Dott. Riccardo Nobile
Dirigente del Settore 7	Ing. Giovanni Biolzi

GRUPPO DI LAVORO

Coordinamento: Ing. Alberto Lanati

Geom. Silvia Bonfante, P.I. Massimo Codecasa, Arch. Nicolò Crippa, Geom. Massimo Peveri, Arch. Matteo Ricotti, Arch. Sara Rognoni, Arch. Maria Seminara.

LE DETERMINAZIONI DI PIANO
Ambiti e Strategie di Trasformazione del Territorio
art. 8, comma 2, lettera e LR 12/05 e s.m.i.

Sommario

CRITERI GENERALI DI INTERVENTO.....	3
Le schede degli ambiti di Trasformazione	8
T.01.Arsenale.....	9
T.01.a - Arsenale Ovest	13
T.01b - Arsenale Est.....	16
T.02. GASOMETRO	20
T.03. Dogana	25
T.04. Snia	29
T.05. Neca.....	34
T.06. Chatillon	39
T.07. Necchi.....	42
T.07a - Necchi Nord.....	45
T.07b - Necchi Sud.....	47
T.08. Scali FS -Via Rismondo e via Trieste.....	49
T9. DISTRETTO DELLA SCIENZA, DELLA RICERCA E DEL SAPERE.....	53

CRITERI GENERALI DI INTERVENTO

SCHEDE D'AMBITO

Le superfici degli ambiti di trasformazione potranno essere precisate in sede di pianificazione attuativa, dimostrate mediante rilievo celerimetrico, senza che ciò costituisca variante allo strumento urbanistico qualora la differenza in aumento o in diminuzione sia non superiore al 5% delle superfici indicate nelle schede del Documento di Piano.

I progetti dovranno verificare i vincoli conformativi contenuti negli elaborati grafici Carta dei Vincoli del Piano delle Regole, nello Studio per la componente geologica, idrogeologica e sismica e le prescrizioni contenute nel Piano Urbano Generale dei Servizi in Sottosuolo allegato al Piano dei Servizi.

I progetti dovranno verificare la presenza di elementi della rete irrigua minore di cui deve essere previsto il mantenimento, la tutela e la valorizzazione.

La pianificazione attuativa dovrà essere corredata da un piano economico finanziario degli interventi che dimostri l'equilibrio tra i benefici pubblici e quelli privati.

I progetti dovranno essere corredata da un parere dell'Ente gestore degli impianti di depurazione e del sistema fognario che dimostri la sostenibilità della trasformazione rispetto alla capacità residua delle reti.

I progetti dovranno tener conto delle caratteristiche morfologiche del contesto per un loro corretto inserimento paesaggistico.

La realizzazione di barriere verdi con finalità mitigative dovrà essere accompagnata da un'accurata progettazione, che dovrà tener conto di tutte le specificità relative alla localizzazione e alle criticità ambientali del contesto in cui tali barriere verdi saranno realizzate.

Dovranno, in particolare, essere previsti profondità adeguate (almeno una decina di metri) e sesti d'impianto caratterizzati da una buona densità di alberi e arbusti. La progettazione delle barriere verdi, inoltre, dovrà porre particolare attenzione alla loro struttura, orientandola verso la realizzazione di impianti di densità e struttura verticale adeguata, tali da bilanciare la perdita fogliare.

Tutti gli interventi che incidono sull'esteriore aspetto dei luoghi e degli edifici sono soggetti al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di cui agli artt. 146 e 159 del D. Lgs. 42/2004, la quale sostituisce l'esame paesistico dei progetti.

I progetti dovranno verificare, in ragione delle attività che si vanno ad insediare, nonché della superficie territoriale interessata, l'eventuale inclusione nelle fattispecie individuate dalla normativa in materia di valutazione di impatto ambientale.

AREE PER ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI INTERESSE PUBBLICO O GENERALE

Ai fini del soddisfacimento della dotazione di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale saranno computabili:

- Aree in cessione
- Aree private di uso pubblico
- Aree in sottosuolo per parcheggi

Le aree a verde e spazi pubblici ceduti sono computabili ai fini della dotazione di aree a standard e realizzabili a scomputo oneri di urbanizzazione.

Le aree verdi dovranno essere distribuite tra le nuove urbanizzazioni e le edificazioni con dimensioni e strutture ecosistemiche in grado di contribuire alla riduzione dell'effetto di isola del calore e alla gestione sostenibile delle acque meteoriche.

Concorrono alla dotazione dei servizi quelli realizzati nell'ambito della pianificazione attuativa, ceduti al Comune o asserviti all'uso pubblico da parte dei privati, i servizi e le attrezzature, anche privati, di interesse pubblico o generale, regolati da atto di asservimento o da regolamento d'uso, ovvero da atto di accreditamento dell'organismo competente in base alla legislazione di settore, nella misura in cui assicurino lo svolgimento delle attività cui sono destinati, a favore della popolazione residente e/o di quella gravitante nel Comune.

Il privato trasferisce in proprietà all'Amministrazione Comunale le aree per attrezzature pubbliche o di interesse pubblico o generale, e/o le opere previste. In alternativa alla cessione della proprietà, il Comune potrà decidere, a sua discrezione, che per tali aree venga costituita una servitù perpetua di uso pubblico.

Il trasferimento delle aree, la realizzazione da parte del privato delle opere ivi previste e/o la costituzione di servitù ad uso pubblico, sono regolate dalla Convenzione inerente lo strumento attuativo.

Qualora se ne ravvisasse la necessità, vi sarà sempre facoltà per il Comune di intervenire direttamente per la realizzazione delle opere pubbliche e di interesse pubblico o generale di cui sopra.

Le aree a verde e spazi pubblici di cui si propone il mantenimento della proprietà privata sono computabili ai fini della dotazione di aree a standard ma non sono scomputabili dagli oneri di urbanizzazione.

Le piste ciclabili di progetto dovranno garantire la connessione con la rete esistente, come indicato negli elaborati grafici del Piano dei Servizi.

PARCHEGGI

Dovranno essere favorite soluzioni di parcheggi dal minimo impatto ambientale, in accordo con le prescrizioni di carattere ambientale e di impatto paesistico, promuovendo interventi di riconosciuta qualità architettonica.

Per ogni edificio, a prescindere dalla destinazione d'uso, deve essere prevista una superficie per parcheggi ai sensi della Legge n° 122/89 quantificabile in 1 mq di parcheggio ogni 10 mc di volume edificato, assicurando, in caso di destinazione d'uso residenziale, la dotazione di almeno un posto auto per ogni unità immobiliare abitativa ovvero per le destinazioni non residenziali 1mq/3,3 mq di slp.

Tali parcheggi, definiti pertinenziali, non sono considerati nel computo dello standard urbanistico.

Potranno essere valutate, mediante la presentazione di uno studio specialistico redatto da soggetti competenti in materia di mobilità e trasporti, soluzioni che ottimizzino l'uso di parcheggi pubblici, anche con il ricorso a principi di contemporaneità, verificabili rispetto alle diverse funzioni insediabili, attrattori in tempi differenti, ecc., mirate al contenimento dell'uso del suolo e alla sostenibilità economico ambientale.

INTERVENTI SULLA VIABILITÀ

Le nuove strade di progetto dovranno essere indirizzate verso le intersezioni esistenti, eventualmente adeguate.

Come previsto dal D.P.R. n.142 del 30/03/2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare", a norma dell'articolo 11 della L. 26 ottobre 1995, n.447, i titolari che attueranno gli ambiti di trasformazione realizzando opere considerate ricettori all'interno della fascia di pertinenza acustica, dovranno individuare ed adottare opere di mitigazione sulla sorgente,

lungo la via di propagazione del rumore e direttamente sul ricettore per ridurre l'inquinamento acustico prodotto dall'esercizio dell'infrastruttura stradale, con l'adozione delle migliori tecnologie disponibili.

Ai sensi dell'art.8 del DPR 30 marzo 2004 n. 142, gli interventi di risanamento acustico per il rispetto dei limiti di legge sono a carico del titolare del permesso di costruire se rilasciato dopo l'entrata in vigore di tale decreto in caso di strade esistenti e se rilasciata dopo l'approvazione del progetto definitivo dell'infrastruttura stradale per la parte eccedente l'intervento di mitigazione previsto a salvaguardia di eventuali aree territoriali edificabili.

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

I progetti dovranno garantire un corretto orientamento degli edifici; la permeabilità del lotto non inferiore al 30%; l'introduzione di elementi di mitigazione ambientale a separazione dalle arterie viabilistiche; la realizzazione di recinzioni integrate con materiali vegetazionali; l'integrazione con la rete ciclopedonale esistente e di progetto nonché l'utilizzo di tecniche costruttive, materiali ed impianti finalizzati al risparmio energetico.

E' richiesta l'attuazione di interventi finalizzati a garantire prestazioni specifiche circa il drenaggio sostenibile delle acque meteoriche, il contrasto all'isola di calore e la creazione di habitat funzionali alla fauna autoctona, facendo ricorso a soluzioni basate sulla natura (NBS).

Per le nuove edificazioni è obbligatorio il raggiungimento della classe energetica A.

Come previsto dal DPR del 30/03/2004, i soggetti attuatori degli Ambiti di trasformazione che realizzeranno opere considerate ricettori all'interno della fascia di pertinenza acustica del Piano di Zonizzazione acustica comunale, dovranno individuare ed adottare opere di mitigazione sulla sorgente, lungo la via di propagazione del rumore e direttamente sul ricettore, per ridurre l'inquinamento acustico prodotto dall'esercizio dell'infrastruttura stradale, con l'adozione delle migliori tecnologie disponibili.

In tutte le aree di trasformazione non è comunque ammesso l'insediamento di industrie classificate dalla legge come insalubri si prima classe.

ATTUAZIONE

- L'attuazione degli interventi negli Ambiti di Trasformazione è subordinato alla verifica della salubrità del suolo e della falda mediante indagine ambientale preliminare sul sito
- Le trasformazioni di questi ambiti avvengono mediante pianificazione attuativa, P.I.I. - Programmi Integrati di Intervento e Accordi di Programma o Accordi Quadro.

- Dove specificato nelle schede degli Ambiti di Trasformazione è consentita l'attuazione per sub-ambiti, garantendo il corretto rapporto con il contesto di riferimento e con i restanti sub – ambiti
- La proposta di intervento dovrà essere corredata da un quadro economico finanziario sulla base del quale verranno verificati gli equilibri degli interessi pubblici/privati
- La pianificazione attuativa dovrà prevedere specifici approfondimenti di concerto con i soggetti erogatori di servizi del Trasporto Pubblico Locale che dimostrino l'accessibilità dell'area e garantiscano le opportune predisposizioni per la realizzazione delle fermate del trasporto pubblico locale. Il progetto di trasformazione e recupero di ogni area dismessa dovrà essere corredata da uno specifico studio sulla mobilità che verifichi scenari di traffico, sistemi infrastrutturali di accesso e l'analisi quantitativa dei reindirizzati itinerari di penetrazione in ingresso alla città, prima e dopo l'attuazione del progetto proposto
- Tenuto conto dello scenario n. 4 dello studio per la *"Valutazione degli impatti socio-occupazionali di nuovi insediamenti commerciali di medie e grandi dimensioni nel comune di Pavia"* e dello *"Studio specialistico del sistema infrastrutturale e della mobilità urbana a supporto della nuova pianificazione"*, entrambi allegati al Documento di Piano, a seguito dell'approvazione di ogni singola proposta di attuazione delle aree di trasformazione del Documento di Piano, il Consiglio Comunale procederà nel valutare l'aggiornamento degli scenari quantitativi dei nuovi insediamenti commerciali e degli indirizzi infrastrutturali al fine di garantire un costante monitoraggio delle ricadute e dei benefici attesi per una sostenibile e razionale trasformazione del territorio comunale.

Le schede degli ambiti di Trasformazione

T.01.Arsenale

Il compendio denominato "Ex Caserma Cairoli-Officina di costruzione del genio militare S. Mauro" noto anche come ex Arsenale di Pavia è un immobile di proprietà dello Stato, dismesso dal Ministero della Difesa il 15.05.2015 e retrocesso all'Agenzia del Demanio con decreto del MEF del 24 dicembre 2014, pubblicato sulla GU Serie Generale n.4 del 7-1-2015.

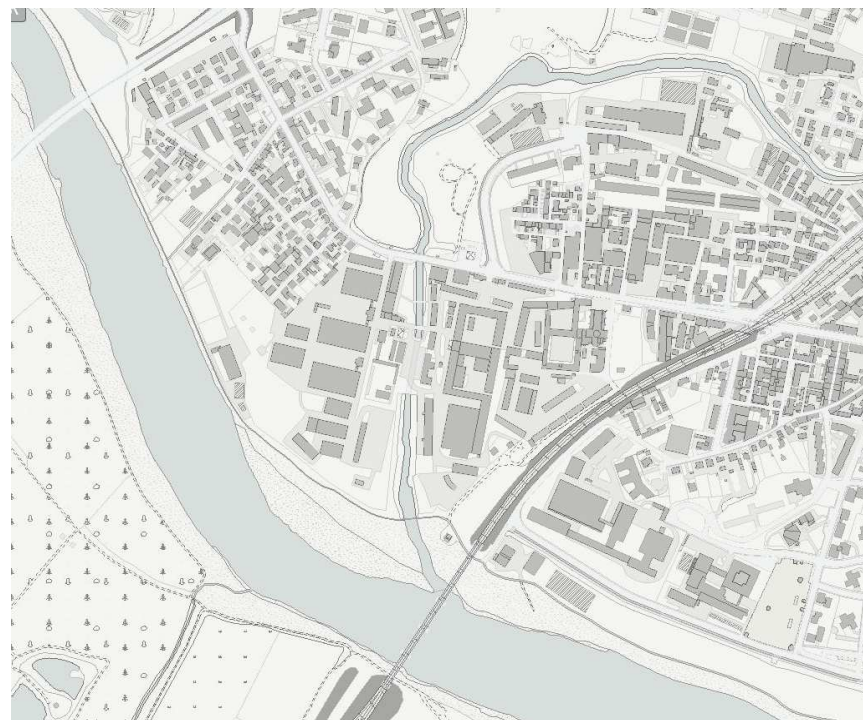
Si tratta di un ambito strategico confinante a sud con il fiume Ticino e delimitato a nord da Via Riviera, asse viabilistico di collegamento tra il centro storico e Pavia ovest, collocato a ridosso del centro storico poco distante dal raccordo autostradale e dalla stazione ferroviaria. L'area demaniale, di estensione territoriale pari a circa 140 mila mq, costituisce un ambito di rinnovamento paesaggistico e ambientale di singolare interesse per la città, in quanto direttamente affacciata sul fiume Ticino e sul corso del Navigliaccio ed è strettamente connesso ad un insediamento storico di grande interesse, la Chiesa di San Mauro e i suoi chiostri.

Il canale Navigliaccio divide l'area quasi a metà attraversandola da nord a sud; un secondo corso d'acqua, la Roggia Folla, vi scorre parallelo, più a est, interamente coperto.

L'edificato consiste in edifici diversi per dimensioni, epoca di costruzione, stato di conservazione e tipologia edilizia: magazzini, palazzine in linea ed edifici specialistici produttivi, anche di epoca recente; quelli più antichi si caratterizzano per le murature di mattoni pieni a vista e le coperture con orditura in legno a vista secondo un'impostazione che fu seguita anche per gli ampliamenti fino al 1920 circa. La superficie scoperta è caratterizzata da vaste aree verdi, attraversate da percorsi asfaltati e piazzali.

L'ex Arsenale era sede del 22° stabilimento a carattere tecnico industriale del Genio Militare di Pavia, specializzato nell'approvvigionamento e nel mantenimento di tutti i mezzi e materiali del Genio e nella formazione di sottufficiali meccanici di officina e capi di laboratorio. Con la fine degli anni '90 del Novecento le attività si ridussero progressivamente, limitandosi ben presto alle sole manutenzioni e cessando praticamente del tutto intorno al 2008.

Il compendio è stato inserito dall'Agenzia del Demanio in un percorso di valorizzazione di cui all'art.26 - D.L. n. 133/2014 recante Misure urgenti per la valorizzazione degli immobili demaniali inutilizzati.



Il 16/09/2016 è stato stipulato un Protocollo d'Intesa tra l'Agenzia del Demanio, il MiBACT, la Regione Lombardia e il Comune di Pavia finalizzato alla verifica della fattibilità per la realizzazione di un polo archivistico di interesse regionale.

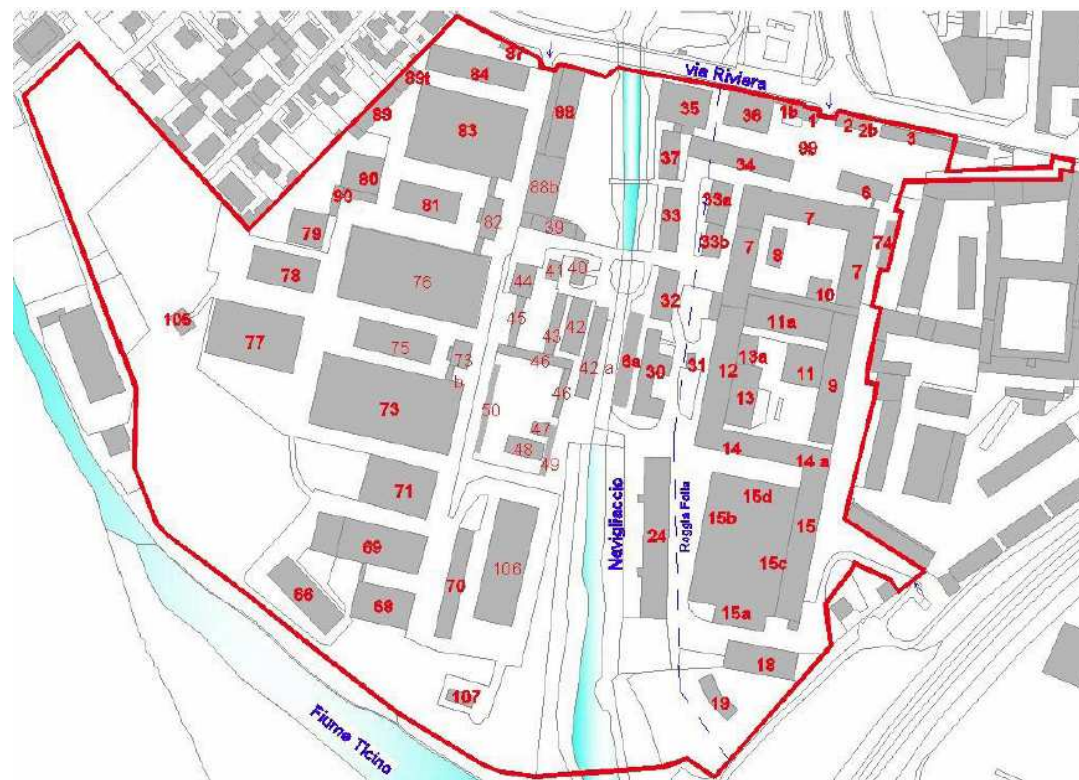
In data 30.3.2017 sono state concluse le procedure ex art. 15 del D.Lgs. 42/2004, avviate il 29.06.2015, con l'emanazione da parte del MiBACT del decreto di tutela che dichiara il compendio di interesse storico artistico ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del "Codice dei beni culturali" e sottoposto a tutte le disposizioni in esso contenute.

Nell'area del complesso architettonico sono compresi alcuni fabbricati che non rivestono interesse culturale, in quanto non presentano caratteristiche materiali, architettoniche e compositive di rilievo che presuppongono una qualità progettuale e costruttiva intrinseca e significativamente rapportata al contesto. Tali fabbricati sono individuati come segue:

- area a est del Navigliaccio: Fg. B/11 , particella 62/subb 3, 4, 9/parte, 10, 11, 12, 17;
- area a ovest del Navigliaccio: Fg. B/6, particella 1229/subb 4/parte, 5, 6, 9, 11/parte, 13, 15, 16, 17,18, 19.

Sono presenti inoltre alcuni fabbricati privi del requisito di vetustà per il riconoscimento dell'interesse culturale e, pertanto, non assoggettabili a tutela, pur rientrando nel sedime dichiarato di interesse culturale e comunque privi di qualità architettonica. In particolare risultano costruiti da meno di settanta anni i seguenti edifici:

- area a est del Navigliaccio: capannone che chiude a est la seconda corte con struttura prefabbricata in calcestruzzo armato, presumibilmente edificato nel decennio 1980-1990 (Fg. B/11, particella 62/sub 13, CF 13); due capannoni con struttura prefabbricata e tettoia, edificati negli anni '80 del secolo scorso (Fg. B/11 , particella 62/subb 5 e 16, CF 6 e 16);
- area a ovest del Navigliaccio: capannone prefabbricato (Fg. B/6, particella 1229/sub 10, CF 17);
- tettoia ad elementi prefabbricati di calcestruzzo armato (Fg. B/6, particella 1229 sub. 7).



Obiettivi Generali

L'Ex Arsenale di Pavia è un grande contenitore di valori storico-architettonici ed urbani che merita di essere tutelato.

Un progetto di riuso correttamente guidato potrà portare alla sua valorizzazione nel rispetto delle sue caratteristiche storiche e architettoniche.

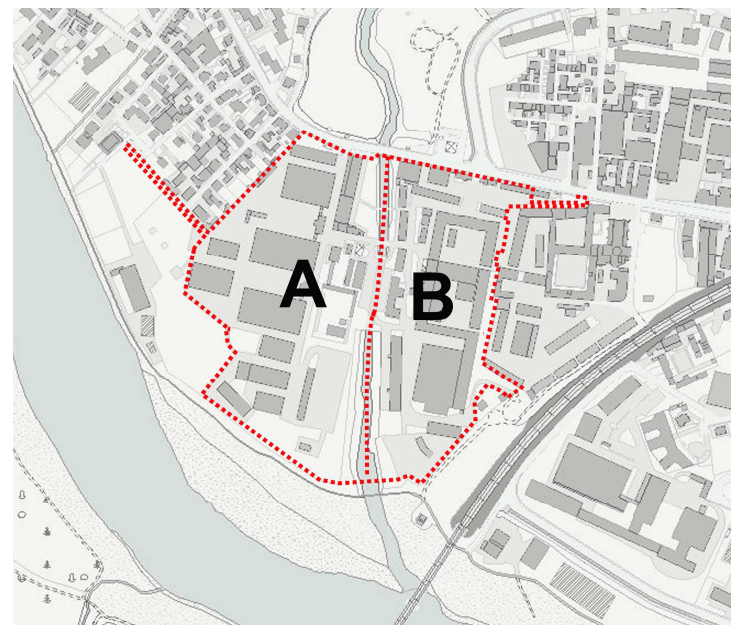
L'intervento previsto dovrà orientarsi verso un mix funzionale, in cui il legame con l'acqua dovrà costituire l'elemento di assetto morfologico e insediativo. In particolare, gli insediamenti futuri si dovranno confrontare con la realtà complessa della parte urbana, con la ferrovia e con gli insediamenti residenziali adiacenti. L'intervento di trasformazione costituirà quindi l'occasione per generare una nuova qualità urbana all'interno dell'intero tessuto edificato di questa parte di città.

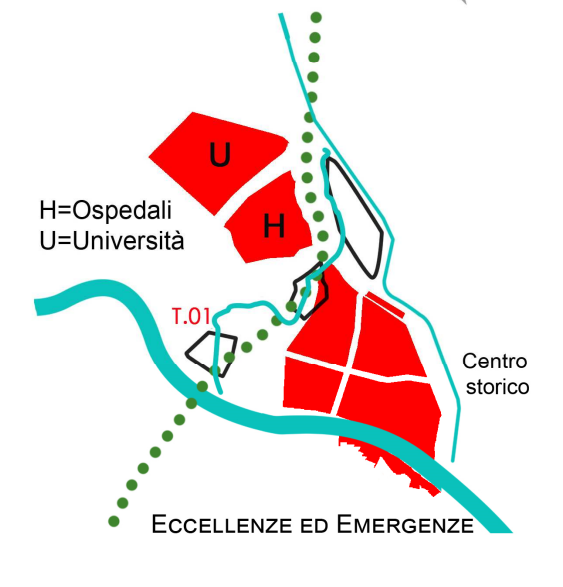
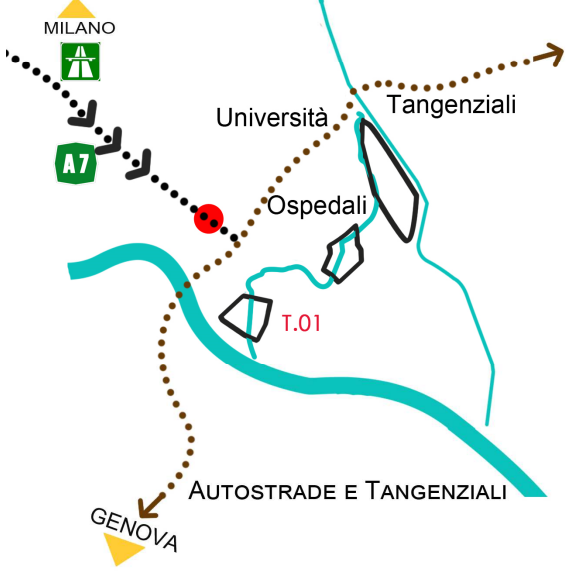
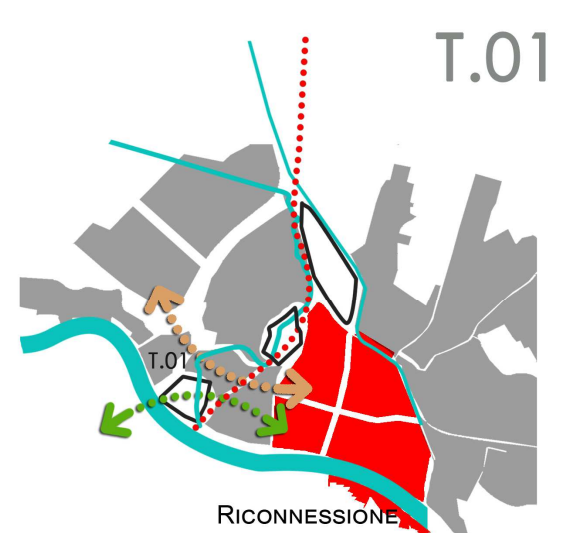
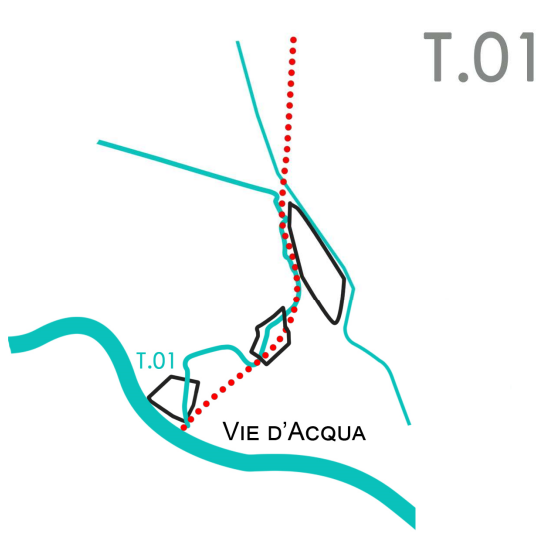
Il progetto di recupero non solo dovrà prevedere la sua rifunzionalizzazione, ma stabilire un nuovo assetto urbano che preveda il mantenimento degli edifici di pregio e/o di valore culturale, in accordo con la Soprintendenza, ma anche la demolizione della maggior parte dei manufatti produttivi e la definizione di una nuova rete infrastrutturale.

Gli interventi dovranno garantire un assetto planimetrico congruo che valorizzi le caratteristiche morfologiche ed architettoniche del compendio e che aumenti le dotazioni ai aree verdi ed ecologiche.

Resta fondamentale la salvaguardia dell'unitarietà e la leggibilità dell'assetto urbanistico del compendio, essenziale l'eliminazione delle cesure fisiche e fruibili prodotte dai muri di recinzione dell'ex caserma, la permeabilità sia verso la Caserma Rossani sia verso il quartiere residenziale a ovest e il superamento della barriera della ferrovia con un percorso ciclopedonale di collegamento al parcheggio di Ticinello.

La progettazione di dettaglio potrà cogliere le opportunità attraverso una serie di interventi improntati a valorizzare, connettere e mettere in relazione infrastrutture e aree pubbliche, promuovere una connessione estesa e continua dal centro alla periferia, individuare nuovi spazi pubblici a cerniera tra zone urbane attualmente divise, promuovere interventi che restituiscano il valore originario e valorizzino il paesaggio, ricercando uno spazio "permeabile", completamente attraversabile e disponibile alla fruizione quotidiana che si innesti in una rete ecologico - paesaggistica Ticino - Navigliaccio.



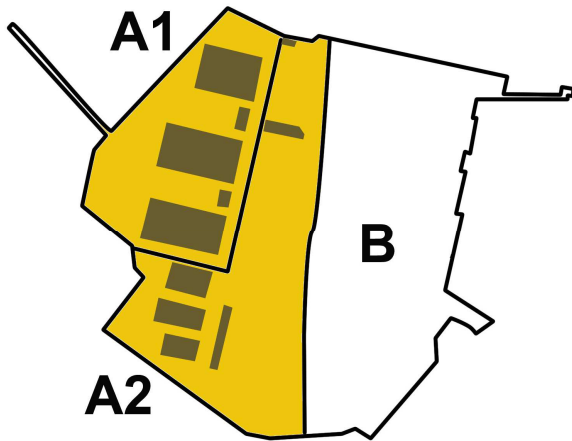


AMBIENTALE

INFRASTRUTTURALE

INSEDIATIVO

T.01.a - Arsenale Ovest



Questa parte del compendio si estende oltre il canale ed è attraversata da un secondo asse con ingresso da Via Riviera 60. Il tratto del corso d'acqua al centro dell'area è coperto per una lunghezza di circa 70 m, permettendo il collegamento interno.

La presenza più cospicua ed interessante di questa parte è un insieme di tre vasti capannoni con struttura puntiforme di calcestruzzo armato con coperture a shed e coppi e ampie vetrate (Fig. B/6, particella 1229/sub 14, CF 16 e 19); l'uso era ad officina. Questi edifici sono intercalati da due corpi di fabbrica per uffici con unitarie caratteristiche architettoniche, costituendo un unico allineamento che definisce il lato occidentale. Sono inoltre presenti altri capannoni più piccoli con caratteristiche costruttive simili ma disposti senza un disegno planimetrico unitario, oltre a diverse tettoie aperte con strutture verticali e di copertura di travi stirate.

All'interno del comparto A vengono individuati due sub comparti A1 e A2, la cui perimetrazione può essere rivista o precisata in fase attuativa.

Obiettivi

Il primo obiettivo, dal punto di vista architettonico ed edilizio, è la conservazione e rifunzionalizzazione degli edifici di interesse storico documentale individuati dal decreto di tutela del Mibact n°1979 del 30.3.2017.

Il loro allineamento e l'accesso da Via Riviera 60, individuano un asse naturale che regola questo lato occidentale del compendio, costituendone la dorsale.

Il subcomparto A1 è attualmente oggetto di valutazione da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per la realizzazione di un Polo archivistico lombardo polifunzionale, che raccolga i materiali documentali contenuti nell'attuale polo archivistico di Morimondo e di altri archivi regionali.

Lo stesso Ministero con decreto del 2 dicembre 2016, nell'ambito del Piano Strategico "Grandi Progetti Beni Culturali", annualità 2017-2018, per questo progetto ha stanziato 10.000.000,00 Euro.





In particolar modo, nello studio di fattibilità condotto dal Mibact, sono stati individuati di interesse gli edifici identificati catastalmente al foglio 6 mappale 1229 del subcomparto A1:

EDIFICIO 87 - sub. 17, EDIFICIO 84 - sub. 15, EDIFICIO 89 - sub. 15, EDIFICIO 83 - sub. 14, EDIFICIO 82 - sub. 14, EDIFICIO 81 - sub. 13, EDIFICIO 80 - sub. 13, EDIFICIO 76 - sub. 14, EDIFICIO 79 - sub. 13, EDIFICIO 78 - sub. 18, EDIFICIO 75 - sub. 13, EDIFICIO 73 - sub. 14, EDIFICIO 73b - sub. 14, EDIFICIO 77 - sub. 19

EDIFICIO 88 - sub. 4, EDIFICIO 88b - sub. 4, EDIFICIO 39 - sub. 4, con la possibilità di ampliare l'area di interesse anche agli edifici del sub comparto A2:

EDIFICIO 71 - sub. 12; EDIFICIO 69 - sub. 11; EDIFICIO 68 - sub. 11; EDIFICIO 66 - sub. 10.



Attuazione

Gli approfondimenti condotti sull'intero compendio consentono di definire due sub compartimenti di intervento A1 e A2 da attuare anche distintamente, garantendo le indispensabili coerenze tra le due aree.

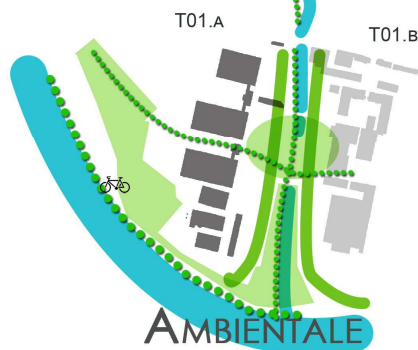
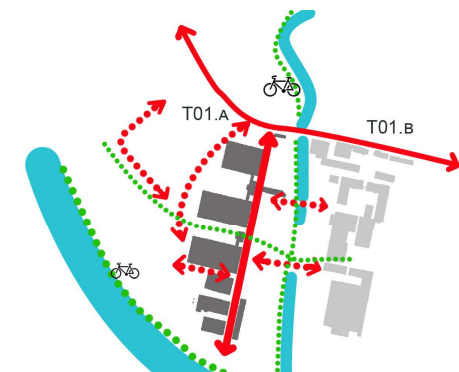
Il subcomparto A1 rappresenta il nucleo del Polo archivistico regionale del Ministero della Cultura.

Il subcomparto A2 potrà accogliere funzioni complementari sia a carattere pubblico che privato.

L'attuazione avviene mediante "Convenzione Quadro (Masterplan)", ai sensi della lett. d) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, a cui dovrà seguire la presentazione del titolo edilizio con modalità diretta (convenzionata qualora i dettagli relativi alle urbanizzazioni ed alle cessioni non siano disciplinate nella Convenzione Quadro) oppure mediante piano attuativo esteso a tutto il comparto d'intervento, ai sensi della lett. c) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, che garantisca una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche.

L'attuazione è subordinata Valutazione della compatibilità idraulica e verifica condizioni di pericolosità e in approfondimento degli esiti derivanti dal Piano di Gestione del Rischio Alluvione ai sensi della DGR 19 giugno 2019 - n. X/6738 riguardante le disposizioni regionali sul PGRA e successive modifiche o integrazioni





Parametri

Consumo di suolo = 0 mq

St (mq) A = 62.180 mq, di cui A1 = 29.500 mq e A2 = 32.680

It: 0,6 mq/mq, fatto salvo il mantenimento del Volume esistente se superiore; i volumi esistenti alla data del 01.01.2022, qualora demoliti, saranno conteggiati nella volumetria di progetto.

Altezza massima: 5 piani

Parcheggi Pubblici: min 30% della SL; quantità diverse potranno essere valutate mediante idoneo studio di accessibilità in relazione ad un complessivo intervento di rigenerazione con funzioni pubbliche o di interesse pubblico.

Aree verdi: min 30% della St

Destinazioni d'uso escluse: C1 limitatamente alle attività industriali: C4 – D1.2 - D1.3 - D1.4 - D1.5 –D2 - E

Spazi aperti

Il progetto del verde dovrà prevedere:

- la riqualificazione del giardino “delle feste” situato nella corte definita dagli edifici 88 e 39 e il Navigliaccio;
- la realizzazione di uno spazio di connessione tra i comparti A e B che valorizzi la componente paesaggistica e ambientale lungo il Navigliaccio e la realizzazione delle necessarie connessioni e integrazioni con il Parco lineare della sponda sx del Ticino.

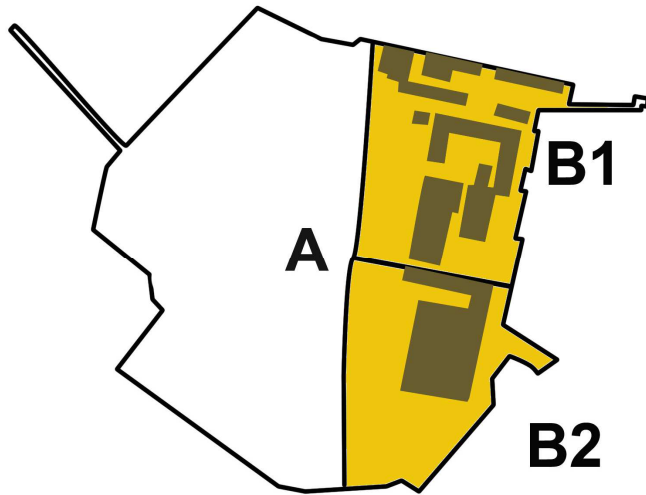
Interventi sulla viabilità e le infrastrutture

Dovrà essere previsto il ridisegno della viabilità locale mediante studio specialistico dedicato e garantite le necessarie connessioni con il comparto B a est e con Via Guffanti a ovest.

Bonifica

Si dovrà provvedere prioritariamente ad eliminare le sostanze inquinanti riducendo le concentrazioni delle stesse nel suolo, nel sottosuolo e nelle acque sotterranee attraverso interventi di bonifica e ripristino ambientale, da effettuarsi ai sensi e per gli effetti del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. parte IV, Titolo V. L'esito dell'indagine ambientale da effettuarsi in contraddittorio con gli Enti territorialmente competenti al fine di accertare la presenza o meno di sostanze contaminanti preliminare, determinerà la necessità di attivare l'iter tecnico amministrativo di bonifica previsto dal D.lgs 152/2006 e s.m.i. parte IV Titolo V.

T.01b - Arsenale Est



La parte del compendio a est del Navigliaccio, confinante a ovest con il convento di San Lanfranco (ex Caserma Rossani), è caratterizzata da un nucleo principale, che comprende i fabbricati più antichi, è organizzato lungo l'asse di ingresso con una certa simmetria, frutto più di aggiustamenti degli anni 1900-1920 che dell'impostazione iniziale (Fig. B/11, particella 62/sub 8). Nello spazio subito dopo l'ingresso principale trova posto, sulla destra, il piccolo fabbricato della pesa caratterizzato dall'apertura ad arco con cornice di mattoni pieni a vista e decorazione graffita sul profilo superiore e all'imposta dell'arco e sotto la gronda. (Fig. B/11, particella 62/sub 4). Due edifici quasi simmetrici (corpi di fabbrica 1 e 7, Fig. B/11, particella 62/subb 6 e 7) creano le quinte verso la facciata monumentale in asse. Si tratta di due fabbricati ad uso deposito edificati nel periodo 1900-1920, a pianta rettangolare a due piani fuori terra, con copertura a padiglione in legno con abbaini.

Le facciate sono cadenzate dalle sporgenze strutturali verticali. Verso sud una sequenza di corti chiuse edificate nella seconda metà dell'Ottocento e nel periodo 1900-1920 costituita da corpi di fabbrica sviluppati su uno/due piani fuori terra destinati ad uffici nella parte verso nord e ad officine e magazzini nella parte restante (Fig. B/11, particella 62/sub 8). L'ala verso l'ingresso (CF 11) è in muratura con facciate in mattoni pieni a vista, definite da una intelaiatura di cornici e lesene entro le quali si aprono portali ad arco con finestre semplici.

La facciata "monumentale" verso nord, attribuibile a Gino Chierici, ha un profilo centrale a capanna, in uno stile che rielabora liberamente richiami neoromanici con inflessioni liberty. Gli ambienti interni si presentano con finiture che possono essere riferite ad una ristrutturazione generale degli anni '80-'90 del secolo scorso.

All'interno della corte sono presenti una tettoia con struttura verticale puntiforme in calcestruzzo armato e copertura in legno con rivestimento in coppi ed un corpo di fabbrica, edificato negli anni '80 del Novecento, a pianta rettangolare, con struttura puntiforme in calcestruzzo armato, copertura lignea e rivestimento in cemento-amianto, utilizzato come autorimessa.

Chiude la corte a Sud un corpo di fabbrica posto come diaframma verso la successiva corte (Fig. B/11, particella 62/sub. 8, CF 14), costituito da una campata centrale a doppia altezza e dalle due laterali di altezza minore. La struttura portante è in muratura a vista in mattoni pieni, la struttura di copertura in capriata in legno e rivestimento in coppi; la parte centrale è aperta e collega le rispettive aree e fabbricati contrapposti.



Sullo spazio oltre la seconda corte si affacciano le testate di quattro lunghi corpi di fabbrica a campate parallele, a pianta rettangolare ad un piano fuori terra con copertura a doppia falda, posti in parallelo tra loro congiunti da struttura lignea sopraelevata di copertura. (Fig. B/11, particella 62/sub 15, CF 15).

La struttura portante è in muratura, facciate a vista in mattoni pieni, bucatore ampie con arcata superiore, struttura interna di copertura in capriate in legno. All'interno sono interessanti le scaffalature fisse di legno grezzo con piccolo passo, destinate all'immagazzinamento di piccoli pezzi meccanici, ed ancora recanti le etichette identificanti il contenuto.

Obiettivi

Dal punto di vista architettonico ed edilizio, l'obiettivo è la ricomposizione dei caratteri storico architettonici e la valorizzazione dell'assetto tipologico, anche mediante eliminazione delle superfetazioni e di eventuali elementi incongrui rispetto alla caratterizzazione storico architettonica del bene e il ripristino delle corti.

Gli edifici di interesse storico documentale da conservare e rifunzionalizzare sono individuati dal decreto di tutela del Mibact n°1979 del 30.3.2017.

In questo subambito è prioritaria la polifunzionalità e la realizzazione di servizi di scala urbana e di quartiere al fine di consolidare ed estendere l'integrazione sociale e degli usi nelle diverse parti del tessuto urbano e rafforzare l'identità dei quartieri.

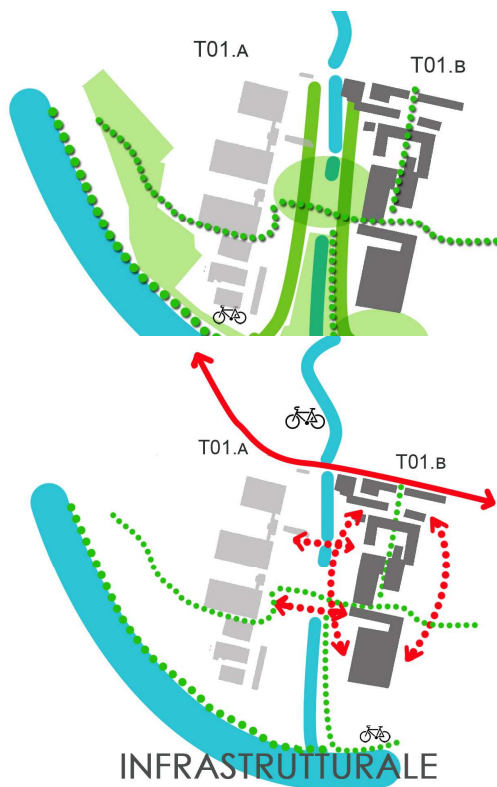
Attuazione

Gli approfondimenti condotti sull'intero compendio consentono di definire due sub comparti di intervento B1 e B2.

L'attuazione avviene mediante "Convenzione Quadro (Masterplan)", ai sensi della lett. d) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, a cui dovrà seguire la presentazione del titolo edilizio con modalità diretta (convenzionata qualora i dettagli relativi alle urbanizzazioni ed alle cessioni non siano disciplinate nella Convenzione Quadro) oppure mediante piano attuativo esteso a tutto il comparto d'intervento, ai sensi della lett. c) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, che garantisca una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche.

L'attuazione è subordinata Valutazione della compatibilità idraulica e verifica condizioni di pericolosità e in approfondimento degli esiti derivanti dal Piano di Gestione del Rischio Alluvione ai sensi della DGR 19 giugno 2019 - n. X/6738 riguardante le disposizioni regionali sul PGRA e successive modifiche o integrazioni





In fase di pianificazione attuativa è obbligatoria la valutazione previsionale di clima acustico e l'acquisizione del parere di ARPA.

Parametri

St (mq) B = 48.400 mq, di cui B1= 27.800 mq e B2= 20.600 mq

It: 0,6 mq/mq, fatto salvo il mantenimento del Volume esistente se superiore; i volumi esistenti alla data del 01.01.2022, qualora demoliti, saranno conteggiati nella volumetria di progetto

Altezza massima: 5 piani

Parcheggi Pubblici: min 30% della SL; quantità diverse potranno essere valutate mediante idoneo studio di accessibilità in relazione ad un complessivo intervento di rigenerazione con funzioni pubbliche o di interesse pubblico.

Aree verdi: min 30% della St

Destinazioni d'uso escluse: C1 limitatamente alle attività industriali: C4 – D1.2 - D1.3 - D1.4 - D1.5 –D2 - E

Spazi aperti

Il progetto del verde dovrà prevedere:

- la riqualificazione delle corti, di tali spazi dovrà essere garantita la fruizione pubblica;
- la realizzazione di uno spazio di connessione tra i comparti A e B che valorizzi la componente paesaggistica e ambientale lungo il Navigliaccio;
- la realizzazione delle necessarie connessioni e integrazioni con il Parco lineare della sponda sx del Ticino.



Interventi sulla viabilità e le infrastrutture

Dovrà essere previsto il ridisegno della viabilità locale mediante studio specialistico dedicato e garantite le necessarie connessioni con il comparto A a ovest e con il compendio Rossani a est. Deve essere valutata la possibilità di realizzare una nuova connessione di mobilità dolce tra la via Montebello e l'ambito di intervento.

Il progetto dovrà prevedere adeguate azioni per il contenimento dei fattori di problematicità potenziale per traffico indotto.

Bonifica

Si dovrà provvedere prioritariamente ad eliminare le sostanze inquinanti riducendo le concentrazioni delle stesse nel suolo, nel sottosuolo e nelle acque sotterranee attraverso interventi di bonifica e ripristino ambientale, da effettuarsi ai sensi e per gli effetti del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. parte IV, Titolo V.

L'esito dell'indagine ambientale da effettuarsi in contraddittorio con gli Enti territorialmente competenti al fine di accertare la presenza o meno di sostanze contaminanti preliminare, determinerà la necessità di attivare l'iter tecnico amministrativo di bonifica previsto dal D.lgs 152/2006 e s.m.i. parte IV Titolo V.

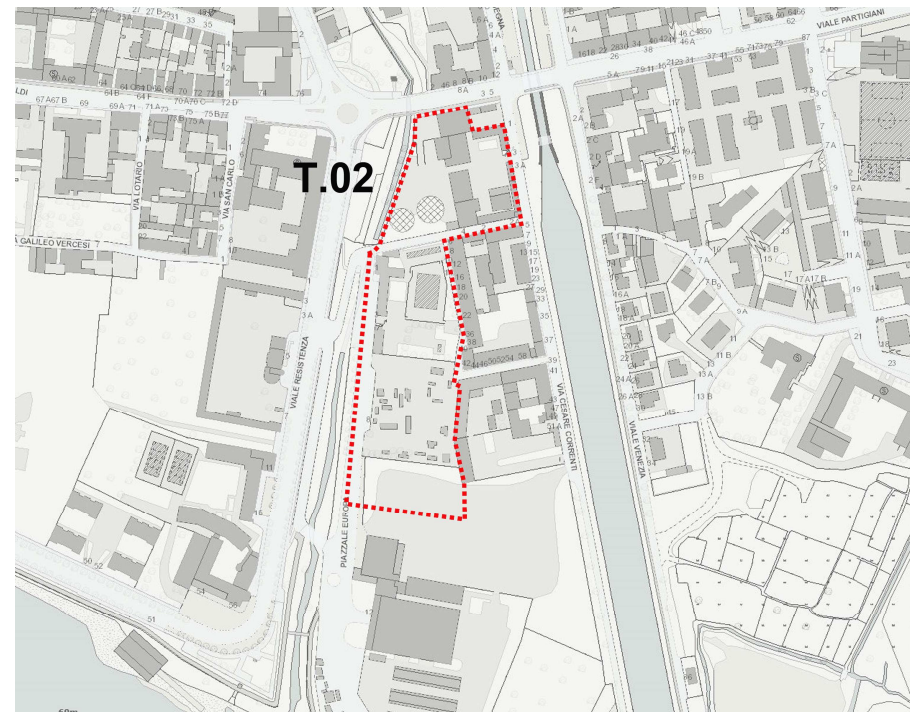
T.02. GASOMETRO

L'area si colloca nel quadrante compreso tra l'Ex Gasometro e la confluenza del Naviglio proveniente da Milano nel Fiume Ticino che la delimitano rispettivamente a est e a sud; il margine occidentale è costituito da Viale delle Resistenze mentre a nord viale dei Partigiani la connette a Corso Garibaldi e quindi al centro storico. I viali sono pesanti vie di traffico verso est che si ricollega con l'attuale circonvallazione cittadina e l'unico accesso all'area.

Grandi sono le potenzialità derivanti dalla particolare collocazione paesaggistica e funzionale dell'area: il suggestivo affaccio sul fiume, il rettilineo del Naviglio con le sue chiuse e l'edilizia tradizionale ad esso adiacente, la presenza del nucleo storico da un lato e della espansione moderna dell'altro, le Mura spagnole, gli edifici di pregio su Viale della Resistenza, i vicini orti Borromaici e gli altri polmoni verdi tutt'attorno, la vicinanza con il centro storico e tutte le sue presenze di pregio, non ultima l'Idroscalo.

La presenza di elementi di pregio ambientale e di valore storico-architettonico, nonché le caratteristiche geomorfologiche (si attesta a una quota altimetrica media di circa 63 metri inferiore a quella della città storica confinante di circa 68 metri s.l.m.), conferiscono al sito una indiscutibile importanza e complessità, imponendo al progetto un intervento che, attraverso la valorizzazione delle preesistenze preminenti, le attività rivitalizzanti in accordo con le esigenze cittadine, tenga anche conto e coniughi fra loro i vari interessi presenti, facendoli confluire nel più generale e cogente interesse pubblico.

Le molteplici proprietà presenti e la difficoltà di prevenire a un accordo tra tutti i soggetti, portano a definire il comparto "Gasometro" che comprende l'area su cui insistono i gasometri di proprietà di ASM e gli immobili della ex piscina comunale scoperta di proprietà del Comune, oltre ad altre aree di proprietà comunale. Contigua con lo spazio fieristico del "Palazzo delle Esposizioni" che rimane spesso inutilizzato, soprattutto nelle sue aree esterne, se non per la fiera annuale, come parco divertimenti e che non è in grado di mantenere funzionalmente attivo il comparto, che è infatti fortemente degradato ed emarginato dal nucleo urbano di valore.



Obiettivi



L'obiettivo, per le presenze storiche, gli aspetti socio-funzionali e le vocazioni inesprese, è quello di ricucire, con un tessuto di forte impatto e interesse, la continuità urbana della città tra il centro storico, gli insediamenti della periferia est (ex Snia), l'ex idroscalo e le presenze paesaggistiche attraverso connessioni visuali, viarie e interventi architettonici, il recupero del Naviglio Pavese, imponente via d'acqua, assolutamente esclusiva e imperdibile occasione per la città.

L'area presenta un netto dislivello rispetto al terrapieno delle mura da cui è separato attraverso la Roggia Carona, formando un profondo corridoio che sottolinea le mura.

Presenta inoltre complesse problematiche relativamente alle caratteristiche morfologiche e alla presenza di vincoli idrogeologici e ambientali. I possibili interventi nell'area sono fortemente condizionati dal quadro vincolistico indicato nella Componente Idrogeologica e Sismica del PGT, le cui prescrizioni oltre a valere per la progettazione esecutiva influiscono sulla definizione degli obiettivi qualitativi e quantitativi della trasformazione.

Vista la vicinanza con il Ticino, l'attuazione è subordinata alla valutazione dello studio di dettaglio delle aree oggetto di possibile esondazione durante i periodi di piena. La trasformazione dell'ambito deve prevedere inoltre:

- valorizzazione dei manufatti ex Gasometri da collocare nel parco pubblico da realizzare a sud del comparto;
- valorizzazione paesaggistica del tratto di Naviglio Pavese su via Cesare Correnti;
- valorizzazione dell'assetto morfologico e del carattere specifico dei luoghi ;
- localizzazione di un parcheggio multipiano a corona del centro storico.

La trasformazione dell'area dovrà garantire la rigenerazione e il recupero di Piazzale Europa e di tutte le aree libere, esterne all'ambito, destinate a verde e a servizi in progetto nel Piano dei Servizi, con la creazione di un parco pubblico che metta in connessione le mura spagnole con le conche del Naviglio.

Ex Gasometri



Foto di Marcella Milani dalla mostra Urbex



L'ambito comprende gli "Ex-Gasometri", uno dei più importanti esempi di archeologia industriale della città, da recuperare e valorizzare.

L'ambito risulta di proprietà del Comune di Pavia e di ASM Pavia SpA ed è stato individuato come patrimonio edilizio dismesso con criticità ai sensi dell'art. 40bis della LR 11/03/2005 n. 12.

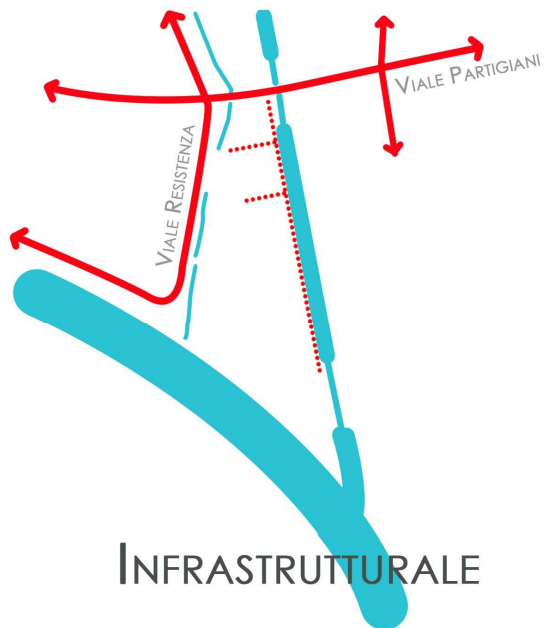
Questi complessi industriali dismessi nei primi anni '90 del secolo scorso sono stati riconosciuti, in Italia come nel resto d'Europa, come importante testimonianza del periodo, ormai storico, della grande industria e inclusi nel dibattito sul recupero e valorizzazione del patrimonio industriale.

Nel primo sono presenti 10 montanti in ghisa su due livelli, nel secondo 11 montanti su un livello.

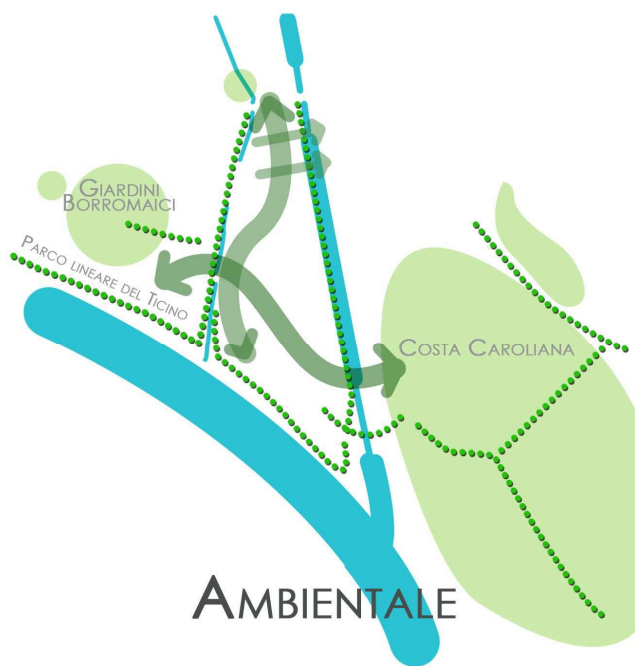
La tematica degli edifici industriali dismessi richiede un approccio progettuale integrato, fondato su conservazione e valorizzazione di tutte le caratteristiche che lo compongono, siano esse culturali, storiche, tecnologiche e ambientali, al fine di coniugare la tradizione alla contemporaneità.

Il progetto potrà proporre un utilizzo della strutture come "contenitore" di funzioni all'interno di un parco pubblico che metta in connessione le mura spagnole con le conche del Naviglio.

I gasometri dovranno essere considerati manufatti, luoghi inseriti nel contesto ambientale e territoriale di appartenenza e sede di nuove attività che li rivitalizzino e funzionalizzino, inducendo così ad una lettura del manufatto più approfondita e specifica, sia della struttura sia delle attività industriali del passato



INFRASTRUTTURALE



AMBIENTALE

La progettazione dovrà sviluppare un nuovo edificio, polivalente e polifunzionale, con spazi anche per la collettività. Infatti il concetto di tutela del bene non è più inteso come “congelamento”, ma come processo di dialogo e di trasformazione del contesto, creando dinamicità e nuovi valori. L'intervento sull'edificio dovrà determinare un nuovo rapporto tra forma e funzione. Le nuove destinazioni d'uso dovranno integrarsi perfettamente con il contenitore che la ospiterà, senza trascurare gli elementi che possono incidere sulla memoria storica e indurre una riflessione sul recente passato.

La valorizzazione e la rivitalizzazione dell'architettura dismessa dovrà essere motore di sviluppo e veicolo di conoscenza del passato industriale ed economico della città.

Parametri

St (mq) 21.750 mq

E' prescrittivo il recupero degli ex gasometri, anche in aree di coordinamento progettuale per la creazione del parco pubblico tra il comparto e il Ticino.

It: 0,6 mq/mq, fatto salvo il mantenimento del Volume esistente se superiore

Altezza massima: 6 piani su viale Partigiani e 4 piani su via Cantieri Spada

Parcheggi Pubblici: min 30% della SL

Aree verdi: pari alla St con la creazione del parco pubblico tra il comparto e il Ticino, con le opportune coerenze con il Palazzo Esposizioni

L'attuazione è subordinata alla realizzazione delle opere e dei sottoservizi necessari per la fruizione della nuova area destinata a campi di sosta o di transito dei nomadi messa a disposizione dell'Amministrazione Comunale. In via alternativa è possibile versare il contributo economico equivalente all'Amministrazione comunale per la realizzazione diretta delle opere.

Destinazioni d'uso escluse: C1 limitatamente alle attività industriali -C2 -C4 – D1.5 – D2 - E



Il progetto potrà interessare un ambito più ampio di “coordinamento” progettuale in aree per servizi in progetto situate a sud dell’ambito, ovvero aree di proprietà di soggetti pubblici che, pur non generando diritti edificatori, potranno essere ricomprese nel progetto di riqualificazione paesaggistica.

Spazi aperti

Le aree verdi attrezzate costituiranno l’elemento prioritario per la ridefinizione unitaria e paesaggistica dell’intero ambito, con particolare attenzione al sistema dei percorsi e dei collegamenti. Il progetto degli spazi aperti dovrà garantire la riqualificazione della roggia Carona e il ripristino delle mura, presistenza ambientale caratteristica dell’intero ambito.

Interventi sulla viabilità e le infrastrutture

La proposta di trasformazione non può prescindere da previsioni di viabilità; lungo viale Partigiani e viale Resistenza, rispettivamente collettore dei flussi da e per la direzione est e parte della circoscrizione interna della città, l’area potrebbe assumere ruolo rilevante per la sosta e l’interscambio. Il progetto, mediante studio specialistico dedicato, dovrà sviluppare le opportune connessioni con gli isolati di Via Cesare Correnti e via Cantieri Spada, oltre alla ridefinizione dell’accessibilità al comparto.

Bonifica

L’indagine ambientale preliminare, da effettuarsi in contraddittorio con gli Enti territorialmente competenti, accerterà la presenza o meno di sostanze contaminanti. L’esito dell’indagine ambientale preliminare determinerà la necessità di attivare l’iter

tecnico amministrativo di bonifica previsto dal D.lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte IV Titolo V).

Attuazione

La riqualificazione delle aree dovrà essere attuata in coerenza con gli obiettivi del PTR Navigli.

L’ambito è interessato dalla presenza di un’area definita come “Zone di interesse Archeologico-areali di ritrovamento”, rappresentate nella tav. 3.3 del PTCP. La trasformazione dovrà essere preceduta da opportuni ed adeguati approfondimenti operati di concerto con la Soprintendenza Archeologica al fine di valutarne eventuali criticità. L’attuazione avviene mediante piano attuativo, ai sensi della lett. c) del comma 1 dell’art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, che garantisca una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche. E’ ammessa altresì l’attuazione mediante “Convenzione Quadro (Masterplan)”, ai sensi della lett. d) del comma 1 dell’art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, per l’attuazione di subcomperti a cui dovrà seguire la presentazione del titolo edilizio con modalità diretta convenzionata. Vista la vicinanza con il Ticino, l’attuazione è subordinata alla valutazione dello studio di dettaglio delle aree oggetto di possibile esondazione durante i periodi di piena.

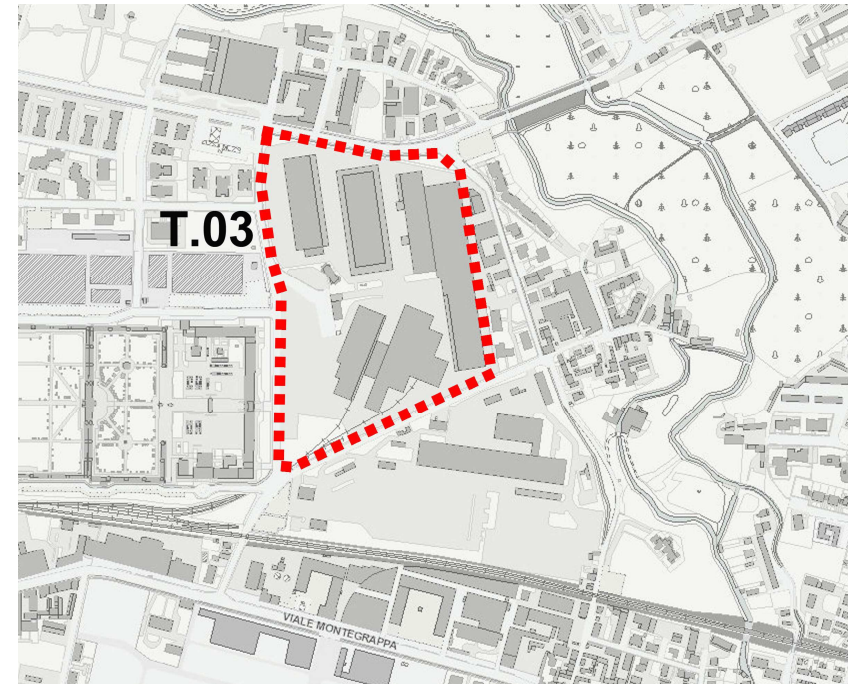
T.03. Dogana

Si tratta di un ambito strategico localizzato a Pavia est, con accesso a sud da Via Donegani e a nord da Viale Campari, principale asse di collegamento viabilistico tra il centro storico e la parte orientale della città. L'area, di estensione territoriale pari a 98.000 mq, si trova in una posizione di grande interesse paesaggistico per la sua vicinanza al parco della Vernavola e rappresenta pertanto uno dei possibili nodi di riconnessione ecologica.

L'area è attualmente occupata dagli edifici della ex Dogana in fase di dismissione e da altre strutture destinate prevalentemente ad attività di logistica e commercio. A sud ovest il comparto si confronta con il retro del Cimitero monumentale.

In prossimità, estendendosi per 35 ettari verso nord, il Parco della Vernavola, conferisce all'area valore dal punto di vista paesaggistico: in una lettura a scala urbana, l'area di intervento si propone come possibile nodo di connessione ecologica tra centro storico e parco, tra ambiente urbano e sistemi agricoli circostanti.

L'area è inserita in un tessuto urbano di media densità, composto principalmente da edifici residenziali di 4-5 piani e da attività di carattere prevalentemente misto..



Obiettivi



Il progetto deve cogliere nuove opportunità di sviluppo e contrastare i rischi e i processi di degrado attraverso una lettura degli elementi identitari e di valore del luogo, la localizzazione di funzioni in grado di dialogare con il territorio circostante ed innescare nuove dinamiche a scala territoriale.

Il progetto di riqualificazione deve risolvere il tema del rapporto con le aree adiacenti, cercando di integrare il nuovo intervento con il tessuto urbano esistente sia dal punto di vista funzionale che formale.

L'obiettivo è stabilire un collegamento con il Parco della Vernavola e, più in generale, mettere in connessione il centro urbano con le aree più esterne della Città garantendo una maggiore presenza di verde, rendendo il parco della Vernavola sempre più fruibile per attività ricreative, attraverso, per esempio, la creazione di piste ciclopedonali e aree di sosta, un parco pubblico che funga da cerniera di permeabilità e di valorizzazione paesaggistica per la città tra l'area di trasformazione e il Parco della Vernavola.



Sviluppare un sistema integrato e permeabile di percorsi ciclo-pedonali in grado di favorire la connessione tra le aree pubbliche e il verde pubblico di progetto/esistente, rendendoli maggiormente fruibili ed utilizzabili per gli spostamenti urbani come valida alternativa all'utilizzo dell'auto.

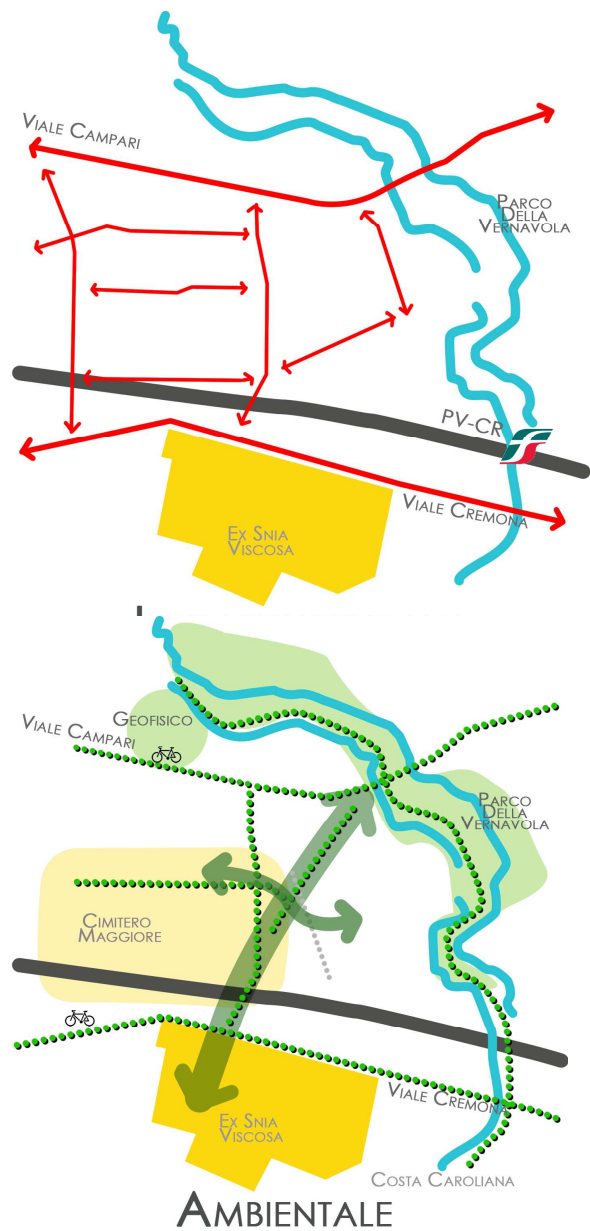
Particolare attenzione deve essere posta agli assi veicolari esistenti. Ruolo primario è rivestito dai flussi di traffico su viale Lodi in prossimità del ponte sul Parco della Vernavola, importante asse di ingresso verso il centro Città da est che risulta particolarmente trafficato con ricorrenti fenomeni di incolonnamento nelle ore di punta.

Come dotazioni di servizi è prevista la realizzazione di una scuola, integrata con le funzioni legate al rapporto con la città, una palestra e una biblioteca.

La trasformazione dell'ambito deve prevedere inoltre:

- valorizzazione dell'edificio ex dogana
- valorizzazione dell'assetto morfologico e del carattere specifico dei luoghi.





Parametri

St (mq) 99.075 mq

It (mq/mq) 0,6 mq/mq

E' ammesso il mantenimento dell'immobile ex Dogana

Altezza massima: 10 piani

Parcheggi Pubblici: min 30% della SL

Aree verdi: min. 25.000 mq a parco pubblico

È richiesta la realizzazione di 1.000 mq di SL destinati a servizi per l'abitare.

Destinazioni d'uso escluse: C1 limitatamente alle attività industriali - C4 - D1.5 - E

Servizi

Nuova struttura scolastica per l'Istruzione secondaria di primo grado a servizio del quartiere est (4 sezioni)

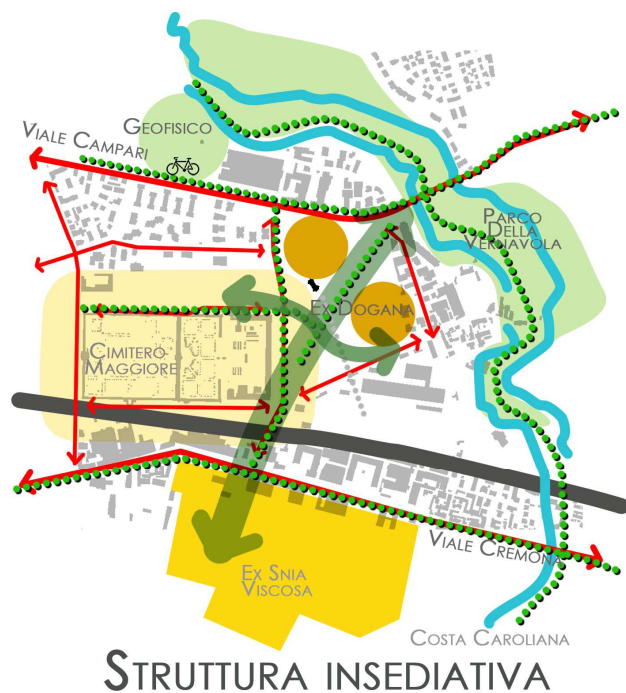
Spazi aperti

Le aree verdi attrezzate costituiranno l'elemento prioritario per la ridefinizione unitaria e paesaggistica dell'intero ambito, con particolare attenzione al sistema dei percorsi e dei collegamenti e al suo andamento morfologico, articolando grandi spazi aperti e spazi più circoscritti e protetti.

Un corridoio verde come continuazione dell'asse ecologico del Parco della Vernavola.

Un parco pubblico lineare da realizzarsi come spina di attraversamento verde sull'asse baricentrico dell'area.

Dovrà essere assicurato il collegamento verso l'ambito di trasformazione ex Snia mediante la realizzazione di nuove connessioni ciclo-pedonali. Da prevedere alberature ad alto fusto lungo i due assi viabilistici esistenti, ed alberature a basso fusto e cespugli verso l'interno dell'area, in prossimità delle piste ciclabili.



Interventi sulla viabilità e le infrastrutture

È richiesta la realizzazione di una nuova rotonda in sostituzione dell'impianto semaforico esistente su viale Campari e una all'incrocio tra via Stafforini e Via Veneroni.

Il progetto, mediante studio specialistico dedicato, dovrà definire l'accessibilità al comparto, contribuire, in accordo con l'Amministrazione, alla realizzazione delle opere di superamento dell'attraversamento ferroviario di via Donegani/via San Giovannino e alla risoluzione delle criticità connesse con i passaggi a livello.

Bonifica

L'indagine ambientale preliminare, da effettuarsi in contraddittorio con gli Enti territorialmente competenti, accerterà la presenza o meno di sostanze contaminanti. L'esito dell'indagine ambientale preliminare determinerà la necessità di attivare l'iter tecnico amministrativo di bonifica previsto dal D.lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte IV Titolo V).

Attuazione

E' ammessa la realizzazione di due sub ambiti. E fatto obbligo di realizzare la struttura scolastica con l'attuazione del primo sub ambito.

L'attuazione avviene mediante "Convenzione Quadro (Masterplan)", ai sensi della lett. d) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, a cui dovrà seguire la presentazione del titolo edilizio con modalità diretta (convenzionata qualora i dettagli relativi alle urbanizzazioni ed alle cessioni non siano disciplinate nella Convenzione Quadro) oppure mediante piano attuativo esteso a tutto il comparto d'intervento, ai sensi della lett. c) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, che garantisca una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche.

L'attuazione dell'ambito, qualora in variante alle previsioni della presente scheda d'ambito, deve essere necessariamente preceduta da Valutazione Ambientale strategica.

T.04. Snia

La Snia è stata una grande “città nella città” che ha fatto la storia operaia del Novecento a Pavia.

SNIA è stato un comparto industriale chimico italiano nato tra il 1905 e il 1906 come Società Italiana della Seta Artificiale su progetto del Professor Barani del Politecnico di Milano. Il programma iniziale dello stabilimento era composto da una serie di fabbricati industriali destinati alla lavorazione della seta artificiale, alloggi e uffici. Grazie a successivi ampliamenti e alla costruzione di nuovi corpi di fabbrica il complesso raggiunse una superficie territoriale di circa 170.000 mq.

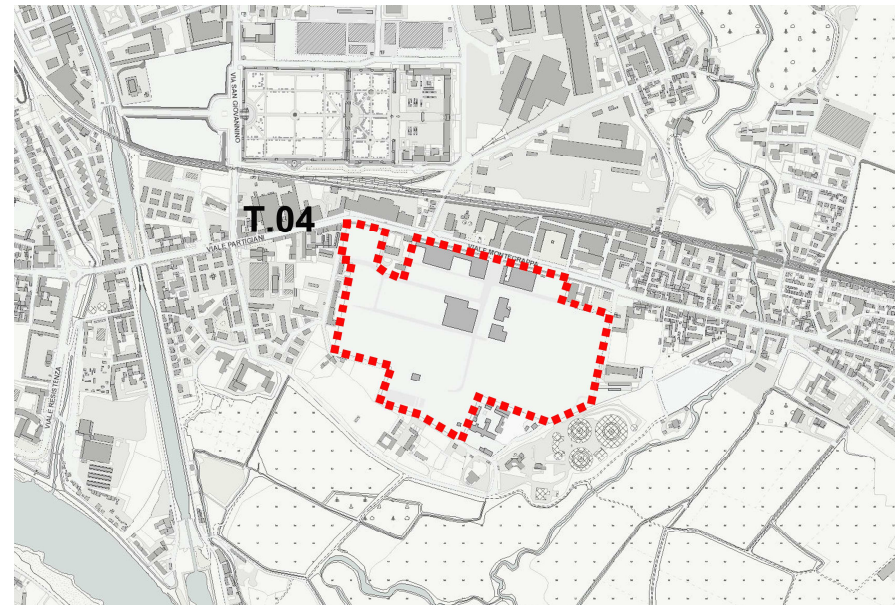
Negli anni di grande fermento industriale dove la tendenza europea di costruire villaggi operai si diffonde in Italia, nel 1925 anche la SNIA Viscosa acquista dei territori per creare un area residenziale per i suoi lavoratori.

“In fabbrica alla SNIA facevo l’operaio, orario pesante, lavoro pesante, macchine, carico scarico, acido. Ero addetto alla preparazione. Dai bidoni di settantotto litri il solfuro passava nella cellulosa. Aprivo la valvola al minimo e mi allontanavo per non respirare i vapori [...] poi verso la fine della lavorazione aprivo tutto. Il composto andava nella soda, i mescolatori giravano per due ore, poi passava nello scolatore e filtrato andava in filatura: con gli acidi diventa seta o cotone e veniva candeggiato e avvolto nelle bobine. Ne veniva filato in due qualità, il rayon, la seta e il fiocco che in balle di diciannove chili veniva spedito fino alla Cina.”

da *Storie dalla Snia* di Anna Turra

Negli anni '50 la SNIA Viscosa di Pavia fu caratterizzata da un importante sviluppo dal punto di vista produttivo assumendo il controllo della produzione di fibre sintetiche in Italia.

La devastante crisi che colpì la SNIA a partire dagli anni '70 causò una profonda ferita all'interno degli apparati produttivi andando di fatto ad aumentare, nel 1979, il numero delle strutture non più utilizzabili e di conseguenza andando a diminuire il numero del personale operaio, sino alla sua chiusura definitiva e passaggio di proprietà dell'area nel 1982.



La riqualificazione e il riuso dell'area, dismessa da più di 30 anni e oggi in stato di abbandono e un livello altissimo di degrado, costituisce senz'altro uno degli interventi più importanti e prioritari del PGT, in grado di innescare un processo virtuoso di riqualificazione urbanistica e ambientale dell'intero quadrante orientale di Pavia.



Obiettivi

L'ambito è localizzato lungo la direttrice est Pavia-Cremona, nella zona che determina il margine tra l'edificato e il Parco naturale del Ticino.

La vicinanza a un territorio dalla forte valenza paesaggistica costituisce l'opportunità per la creazione di un sistema ambientale in grado di integrarsi con la città, migliorando la qualità urbana di una zona oggi caratterizzata da criticità, accentuate anche dalla presenza della ferrovia.

Alcuni edifici sono sottoposti a vincolo di tutela diretto per le loro caratteristiche architettoniche e per la testimonianza loro intrinseca di un periodo storico passato.

I capannoni a shed, cioè con una copertura a denti di sega che permette un'illuminazione diurna molto uniforme, sono di importante interesse storico e urbano. Questi sono caratterizzati dalla presenza di sostegni e pilastri in mattoni sporgenti i quali sorreggono cornicioni e incorniciano grandi aperture con archivolto a vista, il degrado strutturale è palese e si sono rese necessarie anche delle demolizioni.

Vi è inoltre un edificio con torretta, è strutturato mediante un corpo edilizio allungato a due piani il cui fronte sulla zona urbana è caratterizzato dalla presenza di lesene in mattoni a vista sporgenti che inquadrano delle coppie di finestre ad arco in laterizio. La facciata è ulteriormente impreziosita dalla presenza di un parapetto intonacato sorretto da un cornicione, in posizione assiale rispetto a questa vi è una torretta quadrata la quale va a richiamare, grazie ai numerosi dettagli decorativi, un gusto di tipo eclettico estremamente raro da rintracciare in Italia. Al penultimo livello essa è infatti caratterizzata da una serie di lesene in laterizio a vista le quali vanno a legarsi con una serie di archetti pensili, mentre l'ultimo livello è ulteriormente arricchito dalla presenza di una cornice a dentelli.

Infine di particolare interesse è l'edificio con la ciminiera strutturato mediante un corpo rettangolare con un profilo a capanna spezzata. La facciata, tripartita da lesene in laterizio a vista, nella parte centrale svettante è coronata da una balconata e presenta una coppia di

finestre sormontate da un'apertura circolare. La ciminiera è scandita invece in due parti, quella inferiore più larga che crea una sorta di basamento alla parte superiore che è invece più snella.

Questa si conclude con una cornice sorretta da un apparato di gusto medievale costituito da un ordine di beccatelli, un elemento di sostegno volto a reggere le parti sporgenti di un'architettura e spesso visibile su bastioni e castelli.

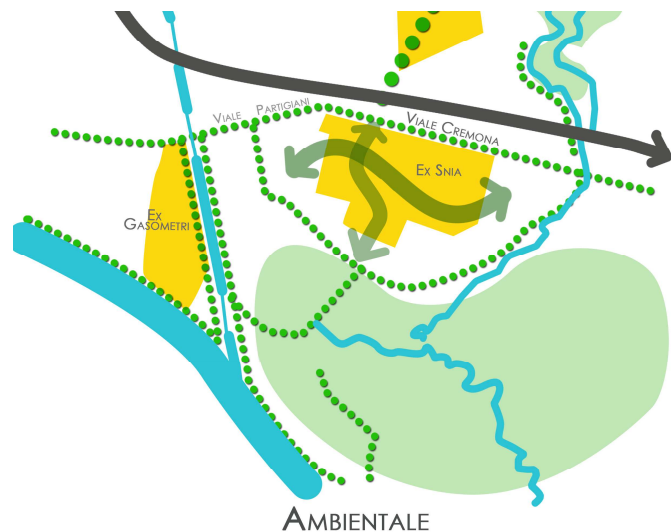
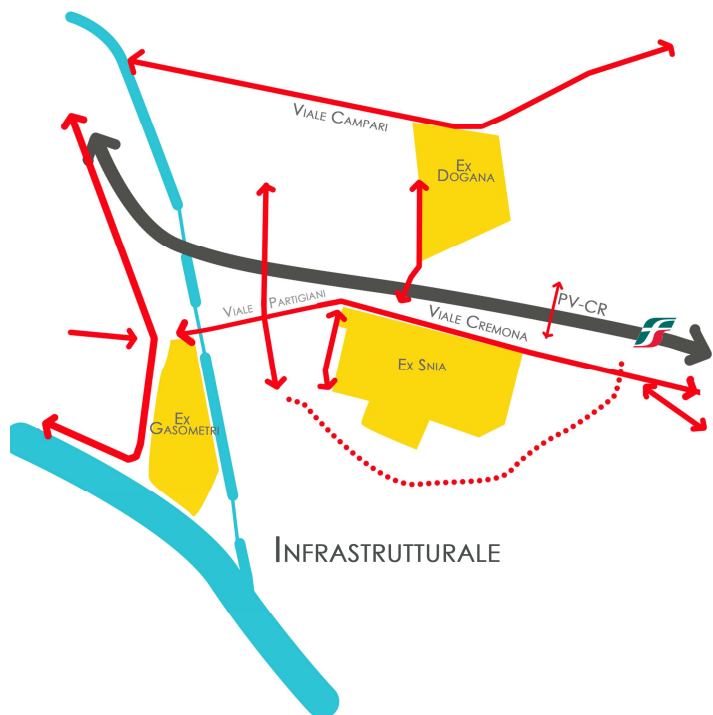


Esistono criticità all'intorno, sia di carattere ambientale che di carattere prevalentemente urbanistico, di cui il progetto dovrà farsi carico.

In particolare si definiscono i seguenti obiettivi strategici:

- le relazioni con viale Montegrappa dovranno ripristinare la percezione di una maggiore continuità con la città, per quanto riguarda l'assetto insediativo
- Dovranno essere previste opportune misure di mitigazione a sudest del comparto in relazione alla presenza del depuratore;
- la realizzazione di un nuovo parco dotato di percorsi ciclopedonali che valorizzano il paesaggio pavese;
- dovrà essere garantito il superamento di almeno uno degli attraversamenti ferroviari di Viale Montegrappa;
- mantenimento degli edifici significativi lungo viale Montegrappa, con particolare riferimento alla "torretta quadrata" centrale e

relativa campata (lato San Pietro in Verzolo), nonché alla "ciminiera vecchia" e al padiglione al suo fianco



Parametri

St (mq) 170.000 mq

It (mq/mq) 0,6 mq/mq

E' prescrittivo il recupero dell'edificio "ciminiera vecchia" e l'edificio con "torretta quadrata", ovvero gli immobili distinti catastalmente al foglio 19, particelle 277 parte, 578 parte, e 581 parte, vincolati dalla Soprintendenza per i Beni e le Attività Culturali con vincolo di tutela diretta (6 marzo 2008), di cui art.10 del D.Lgs 42/94. La SL dei manufatti recuperati deve essere scomputata dal totale della SL realizzabile.

Altezza massima: 8 piani

Parcheggi Pubblici: min 30% della SL

Aree verdi: min. 30% della St

È richiesta la realizzazione di 2.000 mq di SL destinati a servizi per l'abitare.

La localizzazione delle destinazioni residenziali deve avvenire a seguito di un monitoraggio olfattometrico su base stagionale nell'area, data la presenza dell'impianto di depurazione a breve distanza

Destinazioni d'uso escluse: C1 limitatamente alle attività industriali - C4 - E

Servizi

Nuova struttura ricreativa dedicata allo svolgimento di attività culturali, di carattere collettivo e alla realizzazione di spazi espositivi permanenti e temporanei.

Spazi aperti

Il Parco urbano dovrà favorire il collegamento ecologico tra la Vernavola e il Parco del Ticino. Le piste ciclabili andranno collocate lungo l'asse di viabilità principale e all'interno del Parco, fino alla connessione con il percorso ciclabile della Costa Caroliana in corso di realizzazione.



Interventi sulla viabilità e le infrastrutture

Viale Montegrappa, asse viabilistico su cui l'ambito si atesta, risulta già sottodimensionato rispetto agli attuali flussi di traffico.

Visto l'incremento di carico urbanistico previsto dalla trasformazione e le dimensioni dell'area, l'intervento è subordinato alla predisposizione di uno specifico studio viabilistico che dimostri l'accessibilità al comparto in rapporto alle destinazioni di progetto proposte. Eventuali nuove opere viabilistiche, anche fuori comparto, saranno a carico del soggetti attuatore con i relativi costi, compresi quelli di eventuali espropri.

La Pubblica Amministrazione sosterrà le procedure tecnico-amministrative relative ad eventuali espropri, acquisizioni e autorizzazioni, lasciando in capo al privato la progettazione, la realizzazione e gli oneri economici connessi alla realizzazione stessa.

Le procedure espropriative potranno essere delegate al soggetto attuatore ai sensi della normativa vigente

Il progetto, mediante studio specialistico dedicato, dovrà definire l'accessibilità al comparto e contribuire alla realizzazione delle opere di superamento dell'attraversamento ferroviario di via San Giovannino.

E' previsto il potenziamento della rete della mobilità dolce che andrà prevista lungo l'asse viabilistico di Viale Montegrappa e in attraversamento dell'area, in corrispondenza del nuovo sistema del verde, fino ad integrarsi con i percorsi interessanti la Costa Caroliana.

Bonifica

Area già segnalata alla Regione Lombardia quale "potenzialmente contaminata" e attualmente in bonifica secondo le disposizioni del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte IV Titolo V).

Attuazione

E' ammessa la realizzazione per sub ambiti. I servizi e le dotazioni richieste saranno da realizzare in proporzione alla superficie del sub-ambito. L'attuazione avviene mediante piano attuativo per l'intero ambito, ai sensi della lett. c) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, che garantisca una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche. E' ammessa altresì l'attuazione per subambiti mediante "Convenzione Quadro (Masterplan)", ai sensi della lett. d) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, a cui dovrà seguire la presentazione del titolo edilizio con modalità diretta convenzionata.

T.05. Neca

L'area ha ospitato nell'ultimo decennio dell'800 il risificio "Noè e Traverso" e lo stabilimento della "Safai-Società anonima farine alimentari integrative" e dal 1903 la fonderia della "Società Ambrogio Necchi".

Negli anni '60 si sviluppava una nuova rilevante realtà industriale, la "Necchi e Campiglio", che contava più di mille operai e produceva caldaie, radiatori e fondeva la ghisa.

Il complesso produttivo, uno dei più importanti stabilimenti industriali del tessuto produttivo di Pavia, che divenne prima "Neca" e poi "Interklm Sistemi srl", contava numerosi capannoni tra i quali alcuni adibiti alla produzione di caldaie, radiatori per la fusione della ghisa ed altri utilizzati come uffici amministrativi. Negli anni '70, risenti della crisi industriale, che la portò a chiudere definitivamente negli anni '90'.

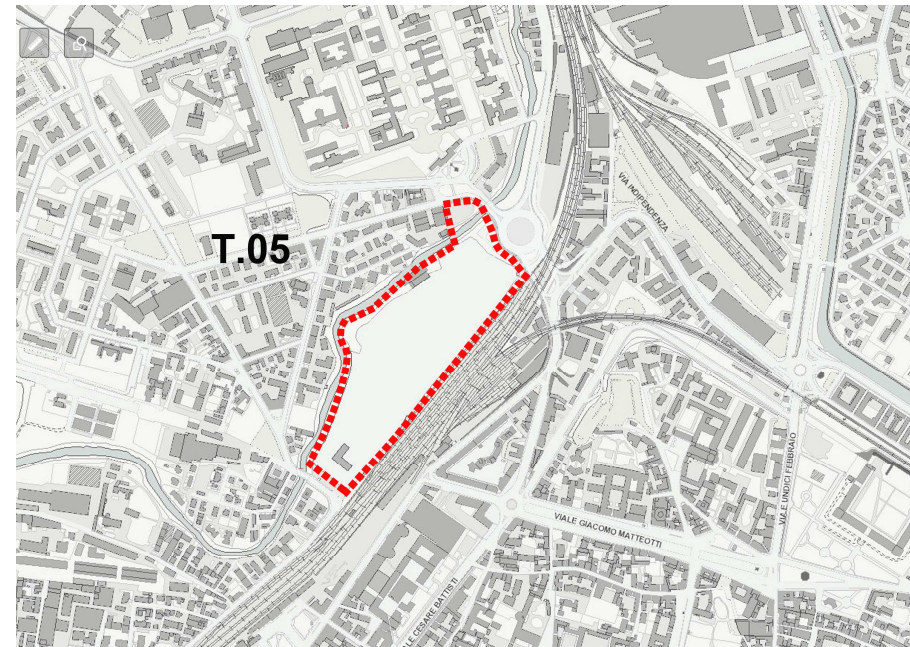
A seguire, per oltre un decennio dagli anni '90, l'area è rimasta in completo stato di abbandono, con presenza di rifiuti accumulati e strutture pericolanti.

Nel 2005 la Fondazione Banca del Monte di Lombardia acquisisce l'area attraverso l' "Impresa Strumentale Area Neca-ISAN".

Tra il 2006 e il 2007 sono stati demoliti i capannoni industriali dismessi e iniziate le attività di bonifica dell'intera area che hanno già ora tramutato l'area in un vuoto urbano di dimensioni rilevanti e un'occasione di ricucitura urbana e riqualificazione di tutto il lato ovest della città.

Delimitata dalla ferrovia e dal Navigliaccio, in posizione strategica rispetto al centro storico e al resto della città e alle infrastrutture di trasporto l'area attende un intervento di rifunzionalizzazione e di riconnessione con un contesto fortemente urbanizzato con caratteristiche prevalenti di tessuto residenziale tendenzialmente denso con elementi di permeabilità dove emerge con evidenza il Policlinico San Matteo.

A nord dell'area gli stabilimenti della Necchi. A nord ovest il polo universitario del Cravino. Sempre sul lato occidentale dell'ambito è presente una fascia verde alberata sulle sponde del Navigliaccio che ne segue il percorso fino all'immissione con il Ticino. Immediatamente ad est dell'area si sviluppa l'infrastruttura ferroviaria con il fascio di binari che fronteggia la stazione mentre a nord l'area confina con il Rondò dei Longobardi che connette tra loro le direttrici per Milano e la circonvallazione a nord del centro storico. Dal punto di vista del collegamento ferroviario, nelle previsioni di realizzare la nuova stazione e il quadruplicamento della tratta S13, la linea ferroviaria che collega Milano con Pavia, vede l'area all'interno di in uno strategico nodo sia a livello locale che sovra locale.



Obiettivi



L'area è situata a ridosso della rotonda dei Longobardi nelle immediate vicinanze del centro storico. I binari ferroviari individuano il confine est del comparto, il corso del Navigliaccio - canale attualmente non fruibile e in stato di degrado -quello nord-ovest.

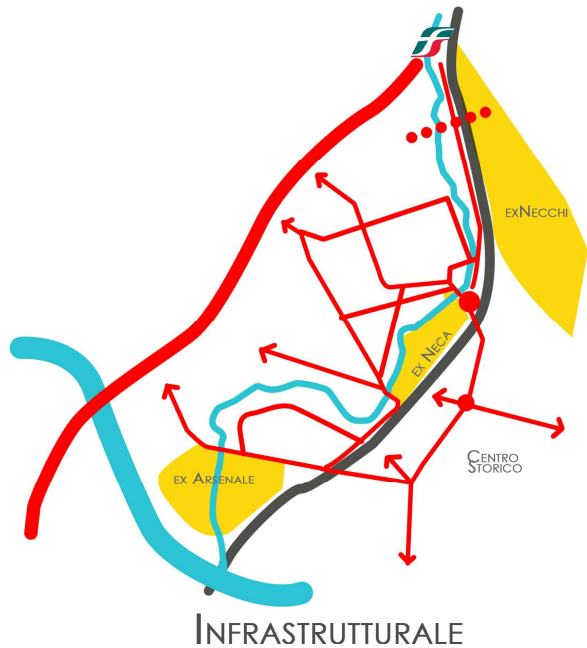
L'area, precedentemente occupata da edifici produttivi, rappresenta oggi un vuoto urbano di considerevoli dimensioni da riconnettere all'intero sistema città, dal punto di vista viabilistico e paesaggistico.

Gli interventi di ristrutturazione urbanistica per il recupero dell'ambito dovranno prevedere la trasformazione dell'area mediante l'insediamento di nuove funzioni con incremento dell'offerta residenziale, dei servizi alle persone e alle imprese, la realizzazione di nuovi spazi per le attività terziarie e commerciali, la realizzazione di un centro congressi e di un Parco pubblico che recuperi le sponde del Navigliaccio.

Tale ambito è strategico per il raggiungimento dei seguenti obiettivi e progettualità:

- formazione di un polo integrato di ricerca e sviluppo tecnologico diretto dall'università di Pavia;
- recupero ambientale del sito attraverso la bonifica dell'area;
- realizzazione di nuovo parco pubblico e il recupero delle sponde del Navigliaccio
- costruzione di percorsi ciclopedonali con ponti pedonali e ciclo-pedonali sulla ferrovia e sul Navigliaccio;
- lo sviluppo di una nuova viabilità interna all'area e la riqualificazione di parti di viabilità esterna all'area che tenga conto di una visione sovralocale
- la realizzazione di aree a parcheggio anche in struttura;
- nuovi servizi turistico-ricettivi;
- il recupero architettonico e funzionale dell'antico edificio ex Riseria;





INFRASTRUTTURALE



AMBIENTALE

Parametri

Consumo di suolo = 0 mq

St (mq) 78.796 mq

It (mq/mq) 0,6 mq/mq

E' prescrittivo il recupero architettonico e funzionale dell'antico edificio esistente Mulino (ex Riseria)

Altezza massima: 12 piani

Parcheggi Pubblici: min 30% della SL

Aree verdi: min. 30% della St

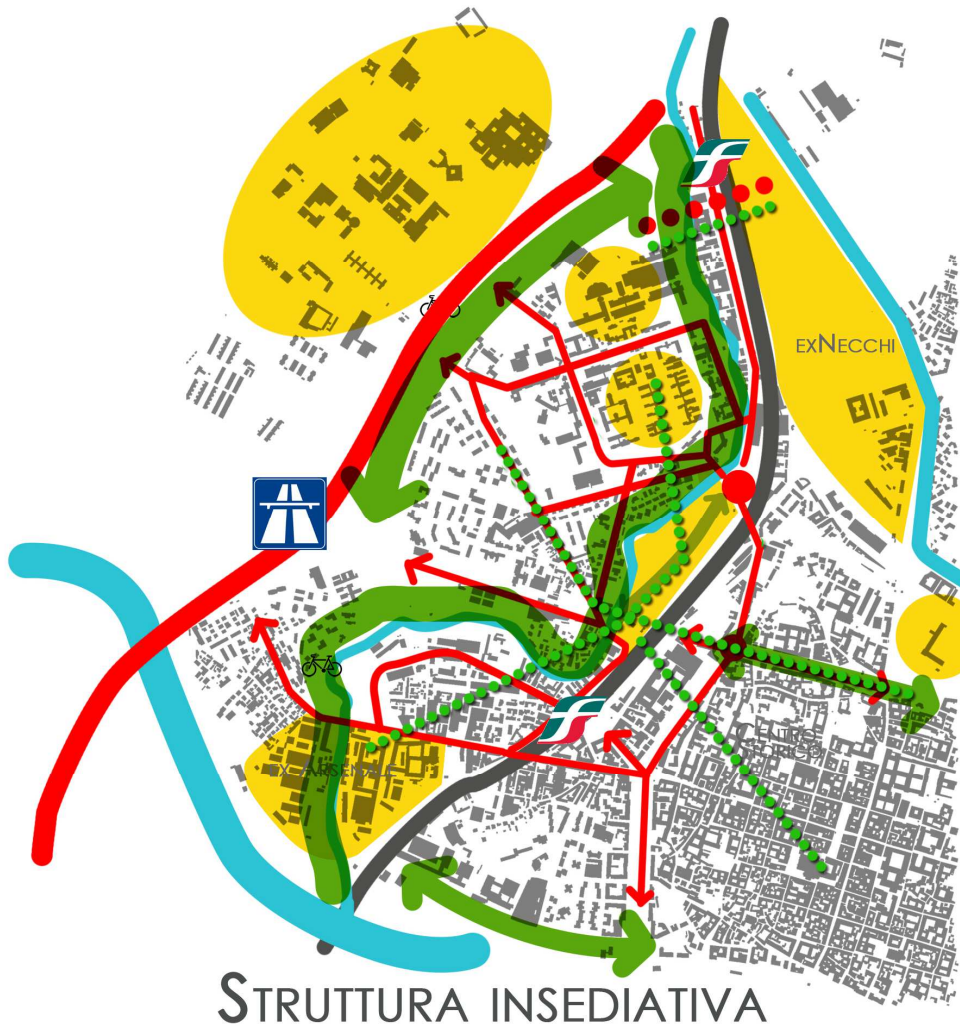
La realizzazione di strutture sanitarie d'interesse sovracomunale non saranno conteggiate nella SL.

Il progetto potrà interessare un ambito più ampio di "coordinamento" progettuale, ovvero aree pubbliche che, pur non generando diritti edificatori, potranno essere ricomprese nel progetto di riqualificazione paesaggistica e infrastrutturale.

Destinazioni d'uso escluse: C1 limitatamente alle attività industriali - C4 - D 1.4 - D1.5 - E

Servizi

- realizzazione di parcheggio di interscambio, con superficie minima di mq. 5.000
- riqualificazione delle sponde del Navigliaccio e creazione di area di fruizione pubblica;
- connessioni ciclo-pedonali mediante ponte su ferrovia in collegamento con via Fabio Filzi e verso Piazzale Golgi
- connessioni ciclo-pedonali mediante ponti sul Navigliaccio.
- Nuova rotatoria di accesso all'area verso la stazione FS. su via Aselli;
- Nuovo accesso viabilistico con Piazzale Golgi
- Sistemazione collegamento pedonale lungo via Bricchetti verso la stazione FS.
- Sistemazione uscita viabilistica su Viale Brambilla



permetta di risolvere le criticità.

Gli studi sulla mobilità allegati al progetto verificheranno gli scenari di traffico e definiranno le caratteristiche dei nuovi sistemi infrastrutturali di accesso al comparto. L'attuazione è subordinata alla realizzazione, in via prioritaria, della viabilità principale in un'unica fase attuativa ancorché scandita in un cronoprogramma da concordare con l'Amministrazione comunale.

Spazi aperti

La sua collocazione e vicinanza alla stazione ferroviaria e al plesso ospedaliero San Matteo la vede protagonista di numerose tematiche, tra le quali la connessione con linee di trasporto urbano ed extra urbano e il rapporto con il Navigliaccio ed in particolare quello della "ricucitura urbana" tra la periferia ovest e il centro storico.

Il progetto dovrà valorizzare le componenti ambientali, completando le connessioni ecologiche con il sistema dei Parchi territoriali e delle sensibilità ecosistemiche presenti sul territorio.

Interventi sulla viabilità e le infrastrutture

La strategia generale prevede il complessivo miglioramento della mobilità sostenibile con una viabilità ciclistica che colleghi i nuovi ambiti di rigenerazione urbana. Gli scenari futuri che prevedono il quadruplicamento della tratta S13, la linea ferroviaria che collega Milano con Pavia, con treni ogni 15' anziché 30', una nuova fermata realizzata all'altezza dell'area ex Necchi, vicino al DEA e poco distante dallo stadio Fortunati.

Questa previsione pone l'area di progetto in un contesto baricentrico alle due fermate ferroviarie, pertanto all'interno dell'ambito dovranno essere previsti parcheggi di interscambio.

Le possibilità di accesso all'area sono rappresentate dal Rondò dei Longobardi, che già soffre di elevati carichi veicolari e da via Bricchetti verso Sud, in direzione di corso Alessandro Manzoni, che ha un livello inferiore di servizio, sia per dimensioni geometriche, sia per entità e tipologia di traffico insistente.

Il progetto della viabilità dovrà definire un nuovo sistema di accesso all'area che

Bonifica

Area segnalata alla Regione Lombardia quale “potenzialmente contaminata” e attualmente in bonifica secondo le disposizioni del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte IV Titolo V).

Le opere del progetto di bonifica sono in corso di realizzazione.

Attuazione

L'odierna conformazione della fascia di rispetto ferroviaria permarrà tale fino all'entrata in vigore degli strumenti attuativi per la diversa utilizzazione delle aree.

Restano a carico del soggetto attuatore gli oneri finanziari relativi alla sistemazione dell'area di proprietà comunale situata a ridosso del Rondò dei Longobardi e alla messa in sicurezza, adeguamento strutturale della pompa di sollevamento della fognatura insistente sull'area.

E' ammessa la realizzazione per sub ambiti. I servizi e le dotazioni richieste saranno da realizzare in proporzione alla superficie del sub-ambito. L'attuazione avviene mediante piano attuativo per l'intero ambito, ai sensi della lett. c) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, che garantisca una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche. E' ammessa altresì l'attuazione per subambiti mediante “Convenzione Quadro (Masterplan)”, ai sensi della lett. d) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, a cui dovrà seguire la presentazione del titolo edilizio con modalità diretta convenzionata.

L'attuazione dell'ambito, qualora in variante alle previsioni della presente scheda d'ambito, deve essere necessariamente preceduta da Valutazione Ambientale strategica.

T.06. Chatillon

Risale al 1917 la fondazione della Soie de Chatillon, “Seta di Chatillone” che aveva un primo stabilimento nell’omonimo comune valdostano, nei pressi delle centrali idroelettriche, scelta strategica per quell’epoca.

Si produceva viscosa (poi rayon) e il successo portò subito ad una crescita dell’azienda che aprì in Piemonte, Ivrea e Vercelli, dove diede lavoro a migliaia di operai, principalmente donne, nel periodo di produzione di filati.

In fase di sviluppo industriale, la Chatillon a Pavia, esattamente a Motta San Damiano, acquisì la S.A. Carlo De Sigis ovvero uno stabilimento per la produzione del solfuro di carbonio. Questa sostanza era indispensabile alla produzione del rayon, la cosiddetta “seta artificiale” e, con il procedimento viscosa, il rayon si ricavava dalla reazione della cellulosa con il solfuro di carbonio.

Da ciò l’importanza dell’acquisizione e dello sviluppo della fabbrica pavese che infatti venne inserita fra le controllate della Chatillon.

Dopo essere passata di mano in mano, nel 1926 alla Banca Commerciale Italiana, nel 1929 alla Sofindit, nel 1934 all’IRI, nel 1942 viene ceduta ad un consorzio di industriali lanieri assumendo il nome di Chatillon-Società Anonima Fibre Tessili Artificiali Spa ampliando, nel dopoguerra, la produzione delle fibre sintetiche e in particolare un tipo di nylon.

Lo sviluppo e il peso nell’economia italiana della Chatillon fu una continua crescita tanto che il suo presidente Furio Cicogna divenne presidente di Confindustria dal 1961 al 1966, anno in cui la Chatillon confluì nel gruppo Montedison a seguito della fusione fra la Montecatini e la Edison, di cui deteneva il controllo quando dopo che nel 1955 era entrata nella sua orbita e assorbendo poi l’Acsa di Porto Marghera.

Nel 1972 la Chatillon incorporerà altre due aziende: la Rhodiatocce e la Polymer cambiando nome in Montefibre che riuniva, sotto l’egida della Montedison, il gruppo delle aziende produttrici delle fibre chimiche.

Nel 1981 dopo una riorganizzazione delle attività di Montefibre, la Chatillon andò a definire una società monoprodotto che gestiva con un capitale di 2 miliardi di lire e 1200 dipendenti, la produzione della viscosa e dell’acetato di cellulosa a Chatillone e a Vercelli. Le perdite subite in borsa però portarono alla crisi dell’azienda e nel 1985 venne definitivamente liquidata dalla Montefibre.

L’area si colloca a sud est del territorio comunale in prossimità del confine con il comune di Valle Salimbene.

Delimitata a nord dalla ex strada statale codognese, ad est da canali irrigui, a sud e a ovest da terreni agricoli e dal declivio naturale del terreno. L’area attualmente risulta libera da manufatti ad eccezione di una cabina elettrica destinata alla trasformazione dell’energia.



Obiettivi

Gli interventi progettuali sono rivolti alla riqualificazione e al riutilizzo dell'area attraverso l'insediamento di nuove funzioni che dovranno confrontarsi con i terreni agricoli circostanti.

La vocazione di quest'ambito, lontano dal centro edificato, è prevalentemente di tipo artigianale e produttivo, pur tuttavia non si esclude l'attuazione di ogni altra destinazione d'uso prevista in generale per le aree dismesse. La trasformazione dovrà prevedere la realizzazione di nuove infrastrutture pubbliche quali: una nuova rotonda che permetta l'accesso al comparto e un nuovo golfo di fermata destinato al trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

Parametri

Consumo di suolo = 0 mq

St (mq) 60.500 mq

It (mq/mq) 0,6 mq/mq

Altezza massima: 4 piani

Parcheggi Pubblici: min 30% della SL

Aree verdi: min. 30% della St

Destinazioni d'uso escluse: A - E

Il progetto potrà interessare un ambito più ampio di "coordinamento" progettuale, ovvero aree pubbliche che, pur non generando diritti edificatori, potranno essere ricomprese nel progetto di riqualificazione paesaggistica e infrastrutturale.

Spazi aperti

L'area verde costituisce una connessione con il Parco del Ticino e deve rivestire un carattere di spazio a valore urbano.





E' richiesta la strutturazione di una densa fascia arboreo-arbustiva lungo i fronti perimetrali, con particolare attenzione al mantenimento ed integrazione delle unità vegetazionali esistenti lungo i fronti est e sud del comparto.

Interventi sulla viabilità e le infrastrutture

L'accesso al comparto potrà avvenire attraverso un'unica svolta a destra o mediante una rotatoria in asse alla strada provinciale (sp ex ss 234).

Auspicabile un collegamento ciclabile a sud dell'area, con il collegamento verso l'edificato di Motta San Damiano.

Bonifica

Si dovrà provvedere prioritariamente ad eliminare le sostanze inquinanti riducendo le concentrazioni delle stesse nel suolo, nel sottosuolo e nelle acque sotterranee attraverso interventi di bonifica e ripristino ambientale, da effettuarsi ai sensi e per gli effetti del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. parte IV, Titolo V.

Il progetto di bonifica si è concluso con misure di messa in sicurezza permanente (Area 7) secondo le disposizioni del d.lgs. 152/2006 e s.m.i.. Nella campagna di campionamento delle acque di falda, effettuata nell'anno 2011, sono stati ancora riscontrati superamenti. Nell'anno 2011 è stato approvato il progetto MISE in fase di esecuzione.

Attuazione

E' ammessa la realizzazione per sub ambiti. I servizi e le dotazioni richieste saranno da realizzare in proporzione alla superficie del sub-ambito. L'attuazione avviene mediante piano attuativo per la rigenerazione urbana dell'ambito, ai sensi della lett. c) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, che garantisca una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche. E' ammessa altresì l'attuazione mediante "Convenzione Quadro (Masterplan)", ai sensi della lett. d) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, a cui dovrà seguire la presente del titolo edilizio con modalità diretta convenzionata.

T.07. Necchi

Dopo la seconda guerra mondiale, la Necchi divenne la macchina da cucire più imitata e ricercata in tutto il mondo. Dopo le vicende belliche della seconda Guerra Mondiale, è la più grande fabbrica d'Italia per la produzione di macchine da cucire: produce più di 1.000 macchine al giorno, ha 4.500 dipendenti e 10.000 negozi di vendita.

La Necchi nacque a Pavia nel 1835 come impresa specializzata nella produzione di radiatori per riscaldamento. Tra la fine dell' 800 e i primi anni del '900, lo stabilimento aveva visto una crescita esponenziale passando ad occupare da 80 a oltre 1000 operai e producendo ponti in ferro, tettoie, macchine e strumenti agricoli, distribuiti soprattutto nel pavese.

Nel 1903 la società in accomandita Ambrogio Necchi divenuta la più importante della città, si trasferì a nord-ovest di Pavia e vi insediò le fonderie per la produzione di pezzi di ricambio in ghisa per macchine meccaniche e agricole e nessuno pensava che sarebbe diventata la fabbrica di macchine da cucire più importante d'Italia.

Fu dopo la prima guerra mondiale, nel 1919, che Vittorio Necchi, figlio di Ambrogio, iniziò a produrre le prime macchine da cucire, denominate BD ed azionate a mano. Il nuovo ramo produttivo chiamato "Industrie Riunite Italiane" avviò la propria attività con soli 50 dipendenti, che nel 1920 arrivarono a produrre circa 2000 macchine per cucire all'anno in un nuovo stabilimento appositamente dedicato a questa produzione.

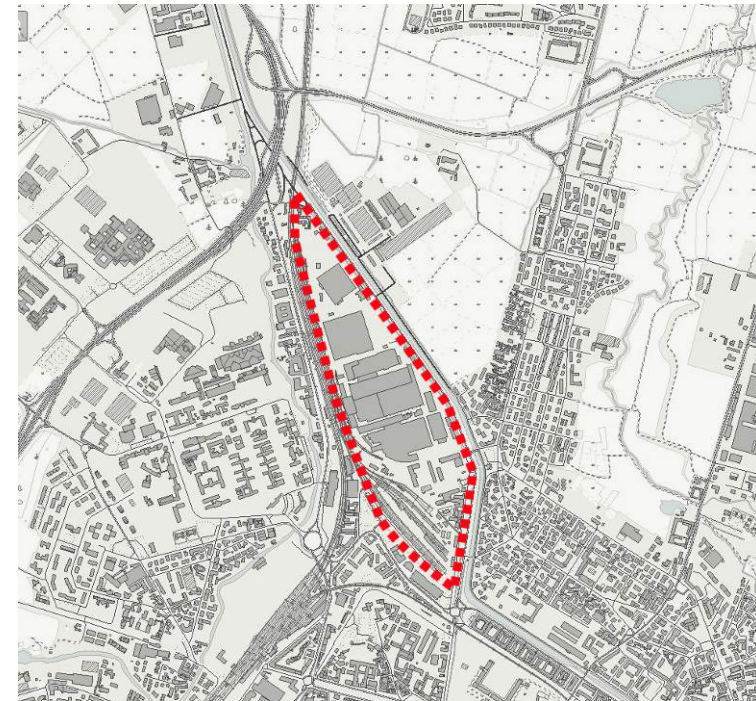
Nel 1925 - cedute ad altri membri della famiglia le fonderie di ghisa e la smalteria, che andarono a formare le Fonderie A. Necchi e A. Campiglio - la fabbrica, modificando il proprio nome in "Società anonima Vittorio Necchi", si spostò nel nuovo sito di piazza D'armi dove incrementò sensibilmente la produzione.



Nel 1932 fu completata la prima macchina per cucire per uso domestico con cucitura brevettata a "zig-zag", la "BU". Nel 1930 il numero di macchine fabbricate era già di oltre 19 000, più di 2000 delle quali esportate.

Nel secondo dopoguerra la Necchi si avviò ad essere un'impresa in grado di produrre più di mille macchine al giorno, con circa 4.500 dipendenti, 10.000 negozi di vendita ed una ampia rete di assistenza. Circa il 40% delle 120.000 macchine per cucire fabbricate in Italia nel 1947 uscirono da questi stabilimenti.

Tra gli anni cinquanta e gli anni settanta fu ripensata l'intera struttura aziendale, il suo coordinamento e riorganizzato anche il flusso produttivo.



Notevole importanza ebbe lo sviluppo della rete di distribuzione, che contribuì alla diffusione delle macchine Necchi sul mercato americano, l'innovazione e il design inteso come sistema per ottimizzare l'ergonomia e la facilità d'uso.

Nel 1953 viene lanciata la Necchi Supernova, nel 1955 la Lidia e nel 1956 la Mirella, scaturite dalla matita di Marcello Nizzoli. Supernova viene considerata il primo prodotto ad unire innovazione tecnologica ad un disegno evoluto e, premiata con il "Compasso d'Oro". Nel 1956 con la prima Mirella (che entrerà a far parte della mostra permanente del MOMA di New York) Necchi nuovamente vinse il "Compasso d'Oro" oltre al "Gran Premio" della XI Triennale di Milano.

A metà degli anni cinquanta, al termine del processo di riorganizzazione, a fronte di un aumento della manodopera (circa 4500 unità), l'efficienza del sistema aveva raggiunto i suoi massimi livelli e il numero di ore impiegate per produrre una macchina per cucire si era ridotto di oltre un terzo,



garantendo alla Necchi il predominio sul mercato nazionale, di cui deteneva circa il 90% assieme alle società Singer e Vigorelli. La Necchi era predominante anche nel settore dell'esportazione, dove la quota era pari al 74% del totale esportato.

Negli anni sessanta, sotto la guida di Vittorio Necchi, assorbì anche il risificio Noè-Traverso e l'oleificio della Gaslini-Rizzi e nacque così una nuova rilevante realtà industriale: la "Necchi e Campiglio", con più di mille operai impiegati. Complice il declino inesorabile del cucire nelle case, lo spostamento verso altri paesi delle manifatture tessili e la disponibilità di prodotti d'importazione a prezzi irrisori, l'impero Necchi entrò in crisi già negli anni sessanta.

La Necchi tenta la diversificazione produttiva, iniziando una produzione su licenza di frigoriferi e dei loro compressori; attività che la porterà ad aprire un suo settore compressori (Necchi Compressori Spa), trasformata poi nel 2000 in European Refrigerators Compressors ed infine ceduta alla famiglia indiana dei Dhoot. Verso la fine degli anni settanta, a seguito del subentro nella proprietà di una cordata d'imprenditori verrà avviato con successo il processo di risanamento aziendale che culminerà nel 1985 con la quotazione della società presso la borsa valori di Milano.

L'ultima crisi finanziaria della Necchi avvenne nel primo decennio degli anni 2000, periodo nel quale si registrò il passaggio della proprietà in capo alla Banca Popolare di Lodi. La Necchi a quel punto cessa ogni attività, e gli stabilimenti di Pavia vengono chiusi e le aree abbandonate.

L'unica attività sopravvissuta all'ultima crisi fu quella legata alle macchine per cucire per la famiglia, gestita tramite la "Necchi macchine per cucire S.r.l." che nel 2006 venne acquisita da Alpiant Italia S.p.A., distributore in Italia per le macchine da cucire del gruppo Toyota.

Quest'ultima nel 2010 ha realizzato una nuova unità logistica a Stradella e nel 2011 ha cambiato la propria denominazione sociale divenendo Necchi S.p.A e mantenendo la nuova sede di Stradella oltre alla sede direzionale situata ad Ariccia.

Nella realtà, se la commercializzazione si è estesa anche a aspirapolvere e altri elettrodomestici, l'attività produttiva è soprattutto concentrata sull'importazione di prodotti assemblati all'estero, pur su disegno e progetto nazionale. La dirigenza della Necchi ha poi cercato di valorizzare e separare il settore delle macchine da cucire acquisendo marchi storici quali Vigorelli e Millepunti.

La documentazione relativa all'attività di costruzione di macchine da cucire è conservata a Pavia da Necchi spa, nei fondi Necchi spa (1927-2003) e Necchi Macchine per Cucire srl (fino al 1997) e Necchi spa/divisione Macchine per Cucire (1997-2000) con precedenti Necchi spa (dal 1975).

Obiettivi

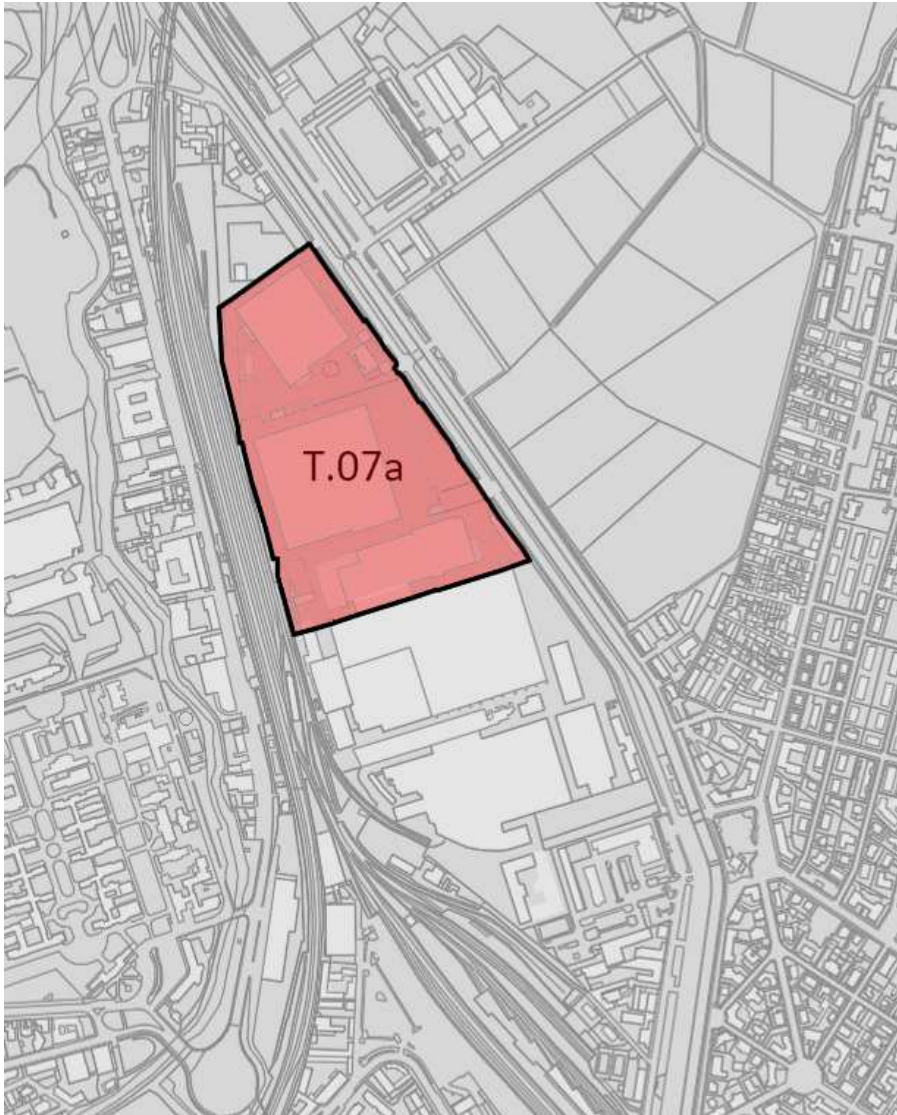
Si tratta di un ambito strategico situato in Pavia Nord, confina ad est con il Naviglio pavese, ad ovest con la barriera ferroviaria e lungo il confine sud con edifici preesistenti. L'area è occupata in prevalenza da capannoni produttivi dismessi o in fase di dismissione.

L'area di trasformazione costituirà un nodo centrale per la connessione di differenti macrotemi, tra i quali assumono particolare rilevanza:

- la realizzazione della nuova attestazione della linea S13 – Pavia nord
- il ridisegno della mobilità urbana per il potenziamento del collegamento tra la parte nord della città ed il centro storico, con particolare attenzione alla sede della mobilità dolce;
- la riqualificazione paesaggistica delle vie d'acqua, trovandosi tale area in una posizione privilegiata per la ridefinizione dello spazio pubblico lungo la sponda del Naviglio e per la costruzione del fronte strada in affaccio sul corso d'acqua, attraverso un intervento architettonico di qualità che sia in grado di instaurare delle relazioni tra la parte edificata dell'area e i nuovi spazi di fruizione delle sponde del canale;
- interrelazione tra la sua funzione di polo intermodale con l'insieme delle grandi funzioni (Ospedale, Università,...). Queste funzioni di eccellenza rappresentano importanti attrattori urbani che potrebbero essere potenziati dal centro di interscambio e dell'insieme delle nuove funzioni in esso insediate e/o ad esso connesse;
- garantire un efficiente collegamento con il centro storico, le funzioni di eccellenza e il sistema tangenziale attraverso un quadro di interventi di infrastrutturazione viabilistica coerentemente strutturato e capace di dimostrare la sua fattibilità economica, finanziaria e temporale;

Nell'area potranno trovare sede alcune grandi attrezzature urbane e servizi di rilievo (uffici pubblici, servizi per la ricerca, centri polifunzionale e ricettività collegate, strutture per il tempo libero, il turismo e la cultura), insieme a spazi per nuovi nuclei abitativi di qualità (compresi gli interventi di edilizia residenziale pubblica e per residenze specialistiche dedicate a giovani e anziani).





T.07a - Necchi Nord

Parametri

St (mq) 91.860 mq

It (mq/mq) 0,6 mq/mq

Altezza massima: 12 piani

Parcheggi Pubblici: min 30% della SL

Aree verdi: min. 30% della St

Destinazioni d'uso escluse: C1 limitatamente alle attività industriali - C4 - E

Servizi

Parcheggio di interscambio

Potenziamento delle sponde del Naviglio con interventi dedicati alla fruizione di nuovi spazi collettivi e per la mobilità dolce per il collegamento con il centro storico

Nuova viabilità di accesso all'area su viale Repubblica

Nuovi servizi per l'istruzione

Aree a verde attrezzato

Pista ciclabile



Attuazione

E' ammessa la realizzazione per sub ambiti. I servizi e le dotazioni richieste saranno da realizzare in proporzione alla superficie del sub-ambito. L'attuazione avviene mediante piano attuativo per la rigenerazione urbana dell'ambito, ai sensi della lett. c) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, che garantisca una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche. E' ammessa altresì l'attuazione mediante "Convenzione Quadro (Masterplan)", ai sensi della lett. d) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, a cui dovrà seguire la presente del titolo edilizio con modalità diretta convenzionata.

Spazi aperti

L'area verde costituisce una connessione con il Parco del Ticino e deve rivestire un carattere di spazio a valore urbano. Dovranno essere previste misure di mitigazione. E' richiesta la realizzazione di un sistema del verde finalizzato nel suo complesso al contenimento dell'isola di calore, alla gestione sostenibile delle acque meteoriche e alla regolazione del microclima sito-specifico ed urbano.

E' prescritto il mantenimento dei filari alberati presenti ai lati di v.le della Repubblica.

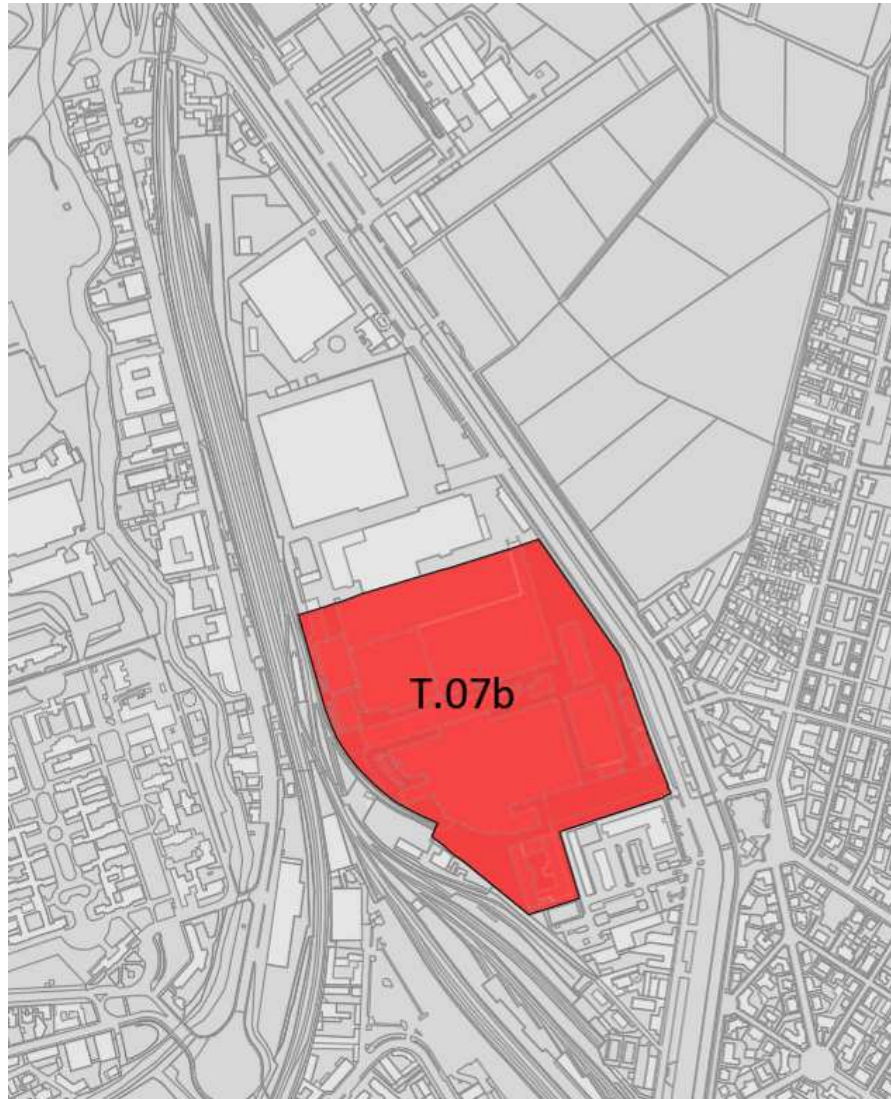
Interventi sulla viabilità e le infrastrutture

La progettazione della viabilità di comparto dovrà essere corredata da uno studio specifico per la definizione degli interventi di infrastrutturazione viabilistica coerentemente strutturato in relazione agli approfondimenti sui flussi di traffico e sui temi della viabilità.

Bonifica

Area già segnalata alla Regione Lombardia quale "potenzialmente contaminata". Dovrà essere obbligatoriamente sottoposta all'iter tecnico amministrativo di bonifica previsto dal d.lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte IV Titolo V) con presentazione del Piano di Caratterizzazione.

T.07b - Necchi Sud



Parametri

St (mq) 111.470 mq

It (mq/mq) 0,6 mq/mq

Altezza massima: 12 piani

Parcheggi Pubblici: 30% della SL Il reperimento di parcheggi pubblici, dimensionati secondo quanto previsto dal Piano dei Servizi, potrà avvenire anche in parcheggio multipiano o in parcheggio interrato,

Aree verdi: min. 30% della St

Recupero della ciminiera come “memoria industriale” e dell'ex palazzina uffici

Commercio organizzato in forme singola e unitaria la cui Superficie di Vendita complessiva non potrà superare 10.000 mq, oltre a quella inserita nelle attività di somministrazione di alimenti e bevande dest. D3) e con non più di una grande superficie di vendita alimentare;

Destinazioni d'uso escluse: C1 limitatamente alle attività industriali - C4 - E

Servizi

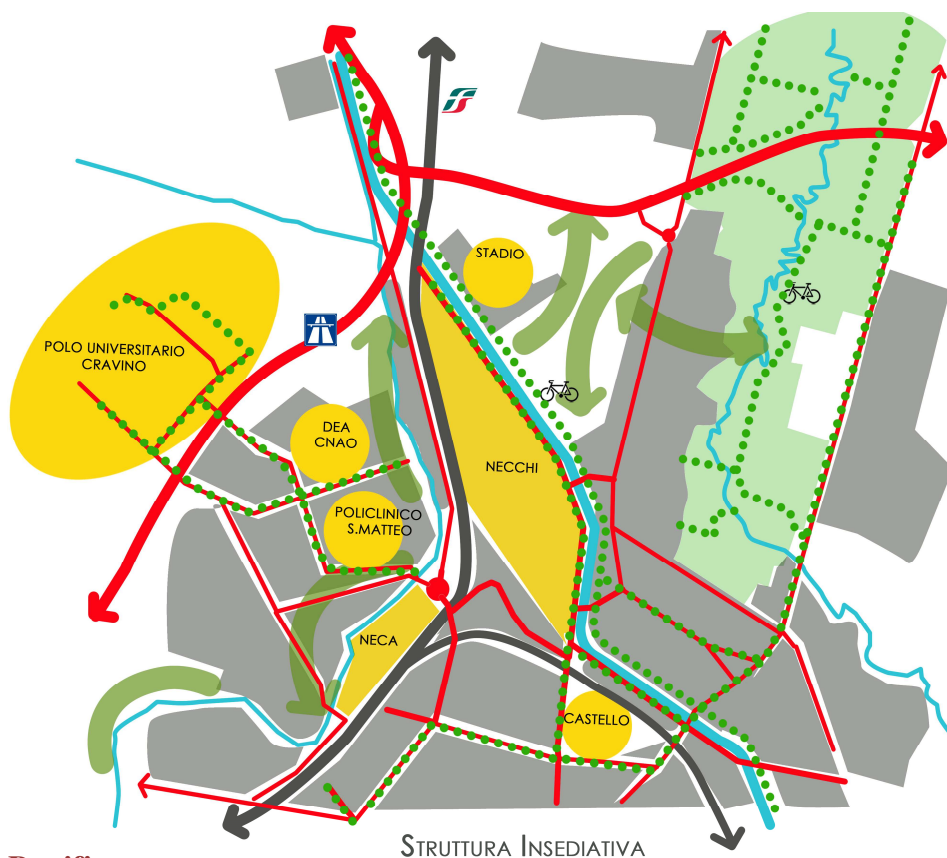
Parcheggio di interscambio 500 posti auto

Piazza ipogea di collegamento con il sottopasso della nuova fermata della linea S13 e spazi pedonali di raccordo tra v.le della Repubblica e la Piazza Ipogea

Potenziamento delle sponde del Naviglio con interventi dedicati alla fruizione di nuovi spazi collettivi e per la mobilità dolce per il collegamento con il centro storico

Aree a verde attrezzato

Pista ciclabile



Bonifica

Area già segnalata alla Regione Lombardia quale “potenzialmente contaminata”. Dovrà essere obbligatoriamente sottoposta all’iter tecnico amministrativo di bonifica previsto dal d.lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte IV Titolo V) con presentazione del Piano di Caratterizzazione.

Attuazione

E’ ammessa la realizzazione per sub ambiti. I servizi e le dotazioni richieste saranno da realizzare in proporzione alla superficie del sub-ambito. L’attuazione avviene mediante piano attuativo per la rigenerazione urbana dell’ambito, ai sensi della lett. c) del comma 1 dell’art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, che garantisca una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche. E’ ammessa altresì l’attuazione mediante “Convenzione Quadro (Masterplan)”, ai sensi della lett. d) del comma 1 dell’art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, a cui dovrà seguire la presente del titolo edilizio con modalità diretta convenzionata.

Spazi aperti

L’area verde costituisce una connessione con il Parco del Ticino e deve rivestire un carattere di spazio a valore urbano. Dovranno essere previste misure di mitigazione (fasce tampone alberate finalizzate). E’ richiesta la realizzazione di un sistema del verde finalizzato nel suo complesso al contenimento dell’isola di calore, alla gestione sostenibile delle acque meteoriche e alla regolazione del microclima sito-specifico ed urbano.

E’ prescritto il mantenimento dei filari alberati presenti ai lati di v.le della Repubblica.

Interventi sulla viabilità e le infrastrutture

La progettazione della viabilità di comparto dovrà essere corredata da uno studio specifico per la definizione degli interventi di infrastrutturazione viabilistica coerentemente strutturato in relazione agli approfondimenti sui flussi di traffico e sui temi della viabilità.

La nuova fermata ferroviaria della linea S13 dovrà essere recepita secondo gli studi già predisposti dall’Amministrazione.

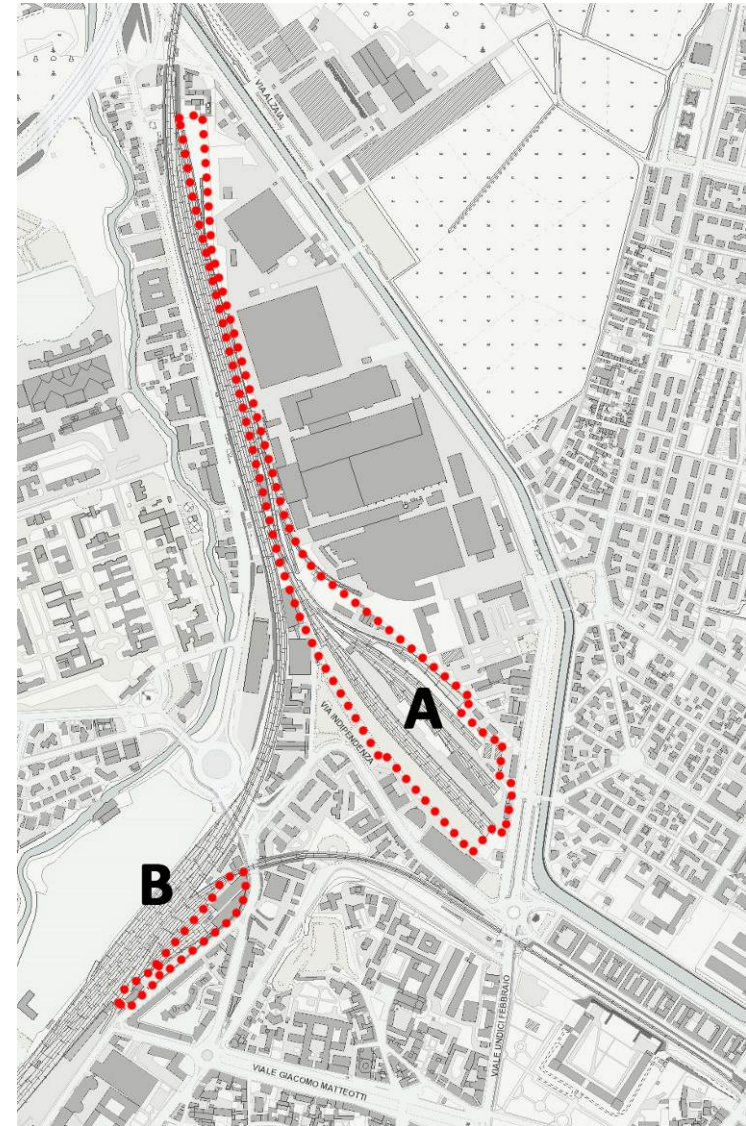
T.08. Scali FS -Via Rismondo e via Trieste

Le aree degli ex Scali ferroviari di via Rismondo e via Trieste di proprietà di FS Italiane S.p.A. assumono valore strategico anche in considerazione delle programmazioni negoziate avviate sulle aree dismesse ex Necchi ed ex Neca.

Nel quadro degli interventi per il potenziamento della linea Milano Genova – Quadruplicamento tratta Milano Rogoredo Pavia – Rogoredo è prevista la realizzazione della nuova fermata S13 di Pavia Nord lungo la tratta Pavia – Milano Rogoredo, approvata da Rete Ferroviaria Italiana

La nuova fermata ferroviaria di “Pavia Nord” è stata condivisa da Regione Lombardia che, per il tramite della Commissione istruttoria regionale per la V.I.A., ha prescritto di integrare il progetto di RFI per il quadruplicamento della linea ferroviaria con la previsione dell’inserimento della nuova fermata S13 e delle sue dotazioni rispetto alle previsioni complessive di sviluppo dell’area e all’interscambio con il TPL urbano, secondo la soluzione condivisa tra Regione Lombardia e il Comune di Pavia.

La Nuova fermata linea ferroviaria S13 Pavia nord e le opere di connessione al Polo universitario - ospedaliero, da realizzare tra l’area ex Necchi e via Brambilla, sono identificate con il codice identificativo POP 171 nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche del Comune di Pavia e realizzate mediante il contributo individuato nella DGR X/7587 del 18/12/2017 “Patto per la Lombardia. Individuazione degli interventi in campo infrastrutturale e ambientale in esito al confronto con le province ed i comuni capoluogo” (rif. Allegato 1- tabella A alla DGR) e nel “Bando periferie” della Presidenza del Consiglio dei Ministri.



Obiettivi

La trasformazione degli ex scali ferroviari rappresenta un'opportunità non solo di sviluppo urbanistico ma anche di miglioramento delle prestazioni del servizio ferroviario. Si tratta infatti di un nodo qualificante per l'integrazione delle diverse modalità di trasporto e di ricucitura del tessuto cittadino, inoltre una nuova attestazione della linea S13 in quest'area permette una riduzione dei tempi di percorrenza.

L'ex scalo ferroviario, permette la promozione di un vero e proprio centro di interscambio all'interno del quale collocare un insieme organico ed articolato di funzioni.

Tra gli obiettivi di riqualificazione delle aree "Scalo Rismondo" e "Scalo Trieste":



1. garantire un efficiente collegamento tra la città storica, il distretto della Scienza e del Sapere, il Naviglio, il parco della Vernavola attraverso il quartiere ovest di via Olevano attraverso un quadro di interventi di infrastrutturazione viabilistica coerentemente strutturato rispetto agli interventi di trasformazione/riqualificazione e garantire la sua fattibilità economica, finanziaria e temporale;
2. individuare le funzioni urbane qualitativamente significative da localizzare negli spazi di recupero e/o negli edifici di nuova realizzazione che possano da un lato dare rilevanza strategica all'ambito, dall'altro valorizzare le "funzioni di eccellenza" della città, ivi comprese nuove forme dell'abitare (servizi abitativi ed housing sociale);
3. porre l'attenzione al tema dell'ambiente e del verde, aumentando il verde fruibile attrezzato e realizzando un sistema continuo di verde;

4. prevedere l'uso temporaneo degli spazi come strumento per restituire alla cittadinanza, già nell'immediato, aree non più dismesse e degradate ma vive e accessibili, provvedendo a garantirne adeguata sorveglianza e sicurezza;
5. realizzare nuovi quartieri caratterizzati da un alto grado di sostenibilità ambientale e dotazioni tecnologiche intelligenti, con contenuto flusso viabilistico privato, rete wi-fi, illuminazione pubblica integrata con dispositivi di monitoraggio ambientale e di sicurezza urbana ed edifici a emissioni zero;

Parametri

St (mq) = St Trieste + St Rismondo = 17.890 mq + 71.000 mq = 88.890mq

It (mq/mq) 0,6 mq/mq

Altezza massima: 10 piani

Parcheggi Pubblici: min 30% della SL

Aree verdi: min. 30% della St

Destinazioni d'uso escluse: C1 limitatamente alle attività industriali -C4 – E

Lo scalo di via Trieste è destinato a funzioni pubbliche e/o di interesse generale e/o funzioni compatibili

Servizi

- Rinnovare e implementare la qualità urbana degli ambiti dismessi attraverso il progetto dello spazio pubblico, l'assunzione di tipologie edilizie connotate da caratteri architettonici di qualità
- Assicurare usi pubblici e privati di alto valore aggiunto con la previsione di servizi per la collettività sia alla scala locale, sia alla scala territoriale vasta ivi compresi servizi abitativi, housing sociale e nuove forme dell'abitare
- Massimizzare l'uso pubblico dei nodi di interscambio come spazi urbani e non solo per la mobilità
- Collocare strutture e funzioni di eccellenza in grado di dare impulso a nuovi grandi funzioni urbane qualificanti sotto il profilo sociale e culturale con sviluppo di offerta di servizi e funzioni di tipo pubblico durevoli.
- Recuperare gli immobili di via Trieste con l'insediamento di funzioni pubbliche compatibili con l'interscambio
- Connessione con la rete ciclabile

Spazi aperti

- Assicurare quote significative di verde urbano fruibile
- Realizzazione delle connessioni verdi verso il Parco della Vernavola e verso il Naviglio
- Prevedere idonee misure di mitigazione verso la ferrovia (fasce tampone alberate finalizzate).

Interventi sulla viabilità e le infrastrutture

La progettazione dovrà essere corredata da uno studio specifico per la definizione degli interventi di infrastrutturazione viabilistica coerentemente strutturato in relazione agli approfondimenti sui flussi di traffico e sui temi della viabilità.

- Coordinamento progettuale con il progetto di recupero dell'area ex Necchi e dell'ex Neca
- Definizione di un nodo di interscambio multimodale integrato rispetto alla nuova fermata S13;

- Realizzazione delle infrastrutture per riconnettere lo scalo con il centro cittadino e grandi assi di infrastrutture esterne.
- Connessione con percorsi di mobilità dolce e pedonale.
- Attuazione di un sistema di accessibilità e di parcheggi adattabile ai diversi scenari delineati sia dal progressivo attuarsi del corredo infrastrutturale di riferimento territoriale, sia dalle fasi di sviluppo della riqualificazione dello scalo ferroviario.
- Dotazione di servizi a rete e impiantistica orientati all'ottimizzazione del bilancio energetico e ambientale (teleriscaldamento, cablaggio e servizi telematici alla scala urbana)
- Garantire la connessione viabilistica con via Rismondo - Viale della Repubblica e verso via Indipendenza

Bonifica

Area già segnalata alla Regione Lombardia quale “potenzialmente contaminata”. Dovrà essere obbligatoriamente sottoposta all'iter tecnico amministrativo di bonifica previsto dal d.lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte IV Titolo V) con presentazione del Piano di Caratterizzazione.

Attuazione

E' ammessa la realizzazione per sub ambiti. I servizi e le dotazioni richieste saranno da realizzare in proporzione alla superficie del sub-ambito. L'attuazione avviene mediante piano attuativo per la rigenerazione urbana dell'ambito, ai sensi della lett. c) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, che garantisca una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche. E' ammessa altresì l'attuazione mediante “Convenzione Quadro (Masterplan)”, ai sensi della lett. d) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, a cui dovrà seguire la presente del titolo edilizio con modalità diretta convenzionata.

T9. DISTRETTO DELLA SCIENZA, DELLA RICERCA E DEL SAPERE

Cuore pulsante della sanità e della ricerca scientifica, il Distretto della Scienza, della Ricerca e del Sapere rappresenta il polo di eccellenza rilevanza territoriale, sociale ed economica e comprende le strutture sanitarie del San Matteo e del CNAO, ma anche parte degli Istituti Scientifici dell'Università degli Studi e le aree del Polo Cravino.

Un sistema integrato costituito dall'Università e dalle Strutture sanitarie convenzionate che collaborano in sinergia con effetto moltiplicatore delle risorse, considerando l'unicità a Pavia di tre Istituti di Ricovero e Cura a carattere Scientifico (San Matteo, Maugeri, Mondino) e di altre rilevanti Strutture sanitarie sia pubbliche che private.

La Fondazione S.Matteo è la struttura di riferimento per la Facoltà di Medicina e Chirurgia dell'Università di Pavia e nelle strutture assistenziali si svolgono attività di ricerca sia biomedica che clinica.

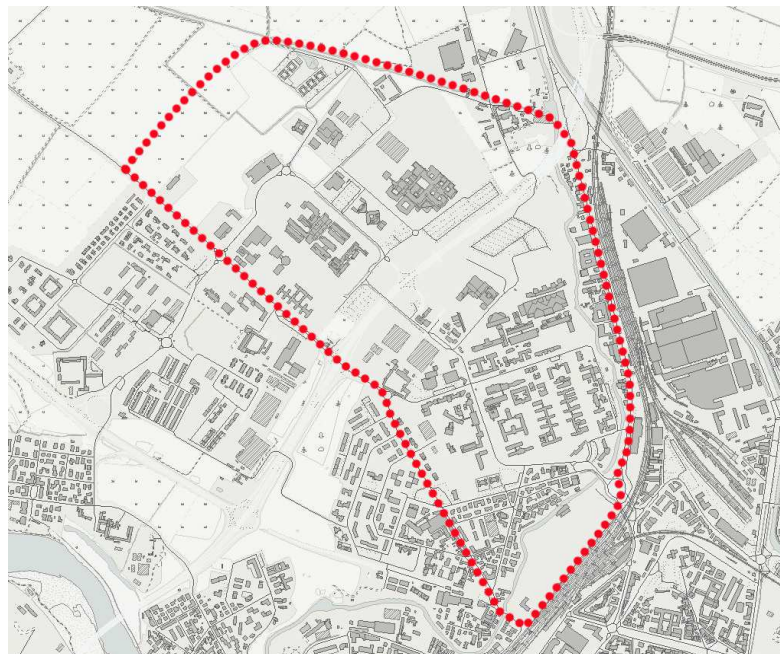
Tra il Policlinico e l'Università è attiva una convenzione per la concessione delle strutture all'interno dell'area del San Matteo, collocazione che rappresenta un'opportunità di ulteriore valorizzazione del Policlinico San Matteo come parte integrante e importante della "Scuola di Medicina di Pavia".

Nel Policlinico il CNAO Centro Nazionale di Adroterapia Oncologica rappresenta centro di avanguardia per la cura dei tumori, secondo in Europa e uno dei pochi al mondo dove sono eseguiti trattamenti con protoni e con ioni carbonio.

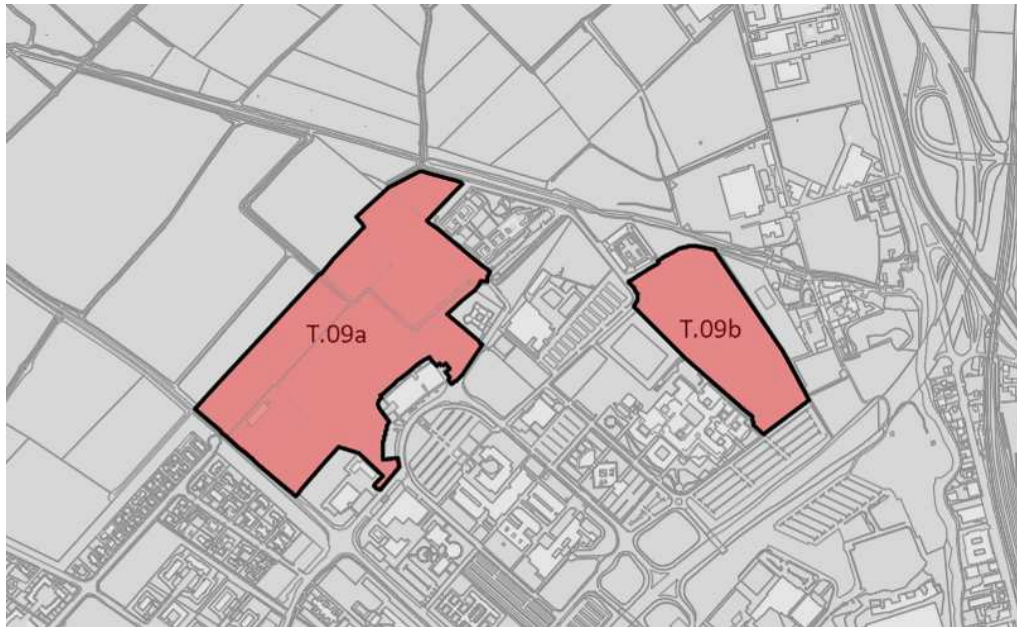
Il DEA dispone di un servizio di elisoccorso che garantisce un'assistenza sanitaria ad alto livello di intensività, permettendo una veloce ospedalizzazione specialmente dei pazienti politraumatizzati, con un trasporto potenzialmente meno rischioso rispetto a quello via terra.

Il Polo Scientifico dell'Università degli Studi di Pavia, un vero e proprio campus realizzato tra il 1983 e la fine del 1985 su piano di sviluppo e di ristrutturazione edilizia di Giancarlo De Carlo del 1974, sorge a Nord ovest della città, oltre l'anello della tangenziale, prossimo al raccordo Autostradale di Bereguardo; accoglie diversi dipartimenti (farmacia, biologia, matematica e ingegneria), residenze universitarie, collegi, un centro sportivo con piscina e un museo.

Sono inoltre presenti due Istituti di Ricovero e Cura a carattere Scientifico (Maugeri, Mondino) strutture sanitarie che collaborano in sinergia con il San Matteo con effetto moltiplicatore delle risorse.



Obiettivi



Obiettivo primario è l'integrazione e il potenziamento delle strutture sanitarie e universitarie con nuovi servizi a sostegno dell'accoglienza e della residenzialità.

Sono incentivate nuove soluzioni insediative rivolte agli studenti fuori sede nelle aree di trasformazione e potenziamento delle strutture esistenti.

Sono individuati due ambiti di completamento in Pavia Ovest:

- il T09a , di estensione pari a 175.270 mq, si trova a ridosso del collegamento stradale Bereguardo-Pavia e del complesso universitario di via Ferrara.
- Il T09b, di estensione pari a 62.370 mq, si trova a ridosso delle strutture sanitarie esistenti e del complesso universitario di via Ferrara.

I nuovi ambiti assumeranno il ruolo di poli afferenti alle funzioni delle eccellenze e completeranno il Distretto della Scienza, della

Ricerca e del Sapere. I due ambiti si caratterizzano per la possibilità di ampliamento e potenziamento dei servizi universitarie sanitari già insediati nel distretto. Particolare attenzione dovrà essere prestata agli elementi paesaggistici garantendo le coerenze con il paesaggio naturale, agricolo, antropico.

Parametri Quantitativi

St (mq) T09a = 175.270 mq - St (mq) T09b= 62.370 mq

It (mq/mq)

E' consentita la realizzazione di attività pubbliche o di interesse generale fino a un indice territoriale di 0,6 mq/mq.

It = 0,20 mq/mq

per destinazioni ammesse diverse dalle precedenti e non escluse, e comunque subordinato alla stipula di convenzione con Enti/Istituzioni/Fondazioni operanti all'interno del Distretto o sul territorio del Comune finalizzate alla collaborazione con i settori della scienza, della ricerca e del sapere.

Destinazioni escluse:

A – B1 – B3 – C4 – D1.3 – D1.4 - D1.5 – D2 - E

H max

8 p

Aree verdi: min. 30% della St

E' richiesta la realizzazione di una infrastruttura verde interna lungo tratti idrografici esistenti, connessi alle unità arboree a macchia presenti. In alternative è possibile proporre soluzioni progettali ambientali equivalenti.

Parcheggi da dimensionare in base all'art. 17 delle NTA del Piano dei Servizi. Per le funzioni universitarie e ospedaliere è richiesto specifico studio che garantisca la verifica del sistema della sosta

Attuazione

E' ammessa la realizzazione per sub ambiti in entrambi i comparti T09a e T09b. L'attuazione avviene mediante piano attuativo per la rigenerazione urbana dell'ambito, ai sensi della lett. c) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, che garantisca una previsione di significative nuove dotazioni urbanistiche. E' ammessa altresì l'attuazione mediante "Convenzione Quadro (Masterplan)", ai sensi della lett. d) del comma 1 dell'art. 4 delle N.T.A. del Piano delle Regole, a cui dovrà seguire la presente del titolo edilizio con modalità diretta convenzionata.