



COMUNE DI AMELIA

Provincia di Terni

Piano particolareggiato piazza XXI Settembre, in variante al vigente P.R.G.

A) ANALISI STATO DI FATTO, AREA D'INTERVENTO.

La zona oggetto d'interesse del piano in questione rappresenta il "nodo" più complesso dell'urbanistica del territorio Amerino, in quanto racchiude in se le contraddizioni generate da una crescita edilizia disorganica in quell'area nevralgica che costituisce cerniera tra la città storica e le prime espansioni "fuori le mura" e a ridosso di queste ultime.

La tendenza avviata negli anni 50 e tutt'ora in corso, è quella di concentrare nella zona in questione attività plurime rappresentate da servizi, residenza, attività commerciali al punto che, nel contesto complessivo, si connota sostanzialmente come polo direzionale di riferimento anche extracomunale.

Dall'analisi dello stato di consistenza, sopra accennato, si evidenzia quale primo livello di problematicità, il nodo del traffico in quanto l'area è attraversata dal più importante asse direzionale est-ovest (ex S.S. 205 Amerina) che a sua volta, a ridosso della storica Porta Romana, determina l'intersezione con altre 2 importanti arterie di valenza urbana ed extraurbana costituita da via della Rimembranza e via 1^a Maggio (Via Piana); queste ultime oltre a disimpegnare tutte le nuove espansioni, collegano Amelia rispettivamente con Orte e Giove/Penna.

Il secondo livello di problematicità è rappresentato dalla consistenza edilizia del tessuto già conformato che, nell'attuazione a regime del piano, può trovare una definizione più consona dell'insieme e può ancora contribuire a riqualificare l'intero spazio-piazza; il piano regolatore generale contempla infatti, nell'area oggetto di piano, na potenzialità edificatoria di 4 mc/mq che dovrà essere valutata per integrare i volumi esistenti, stabilire le destinazioni d'uso ammissibili, fissare gli ambiti degli interventi pubblici, di quelli privati, regolarne i rapporti tra loro e la cronologia dell'intervento.

B) IL PROGETTO

Partendo dalle considerazioni sopra esposte, il progetto urbanistico che ne deriva si pone l'obiettivo di razionalizzare tutti gli aspetti veicolari, definire la ristrutturazione dei volumi esistenti, pianificare le nuove potenziali edificazioni, fissare i limiti e gli ambiti degli interventi pubblici e privati.

Quanto sopra, ovviamente, non può prescindere dal contesto storico archeologico, dall'avviato recupero e valorizzazione della cinta muraria storica delle aree ad essa integrate e dagli interventi già pianificati e/o avviati nell'adiacente centro storico.

In questo senso si citano, più nello specifico, le problematiche già affrontate quali la sistemazione urbanistica di via Nocicchia e della Pineta (parcheggi interrati e razionalizzazione di via Nocicchia), i progetti di restauro e consolidamento mura poligonali per aumentarne la percezione e la fruibilità con l'obiettivo di liberarle dall' "assedio" dei veicoli.

Come accennato, nel contesto suddetto assume una particolare rilevanza l'aspetto archeologico nel senso che il progetto dovrà contemplare la presenza pressoché certa di reperti di notevole valenza come testimoniato dal ritrovamento della statua di Germanico e dalla recente individuazione della necropoli in via delle Rimembranze.

Per quanto sopra si ritiene che l'implicazione archeologica non va valutata quale elemento ostativo, ma come consapevole strategia d'intervento per l'avviato processo di valorizzazione dell'Amelia sotterranea, nell'ottica della potenzialità storico-cognitiva nonché di quella turistica.

C)LE SCELTE

Le principali scelte da operare nell'ambito del piano in questione riguardano i seguenti aspetti:

C1) la viabilità

C2) i volumi edilizi e le relative destinazioni d'uso;

C3) gli elementi di arredo e l'uso dei materiali costruttivi.

C1: viabilità (variante urbanistica al vigente P.R.G.)

Si ritiene che la scelta fondamentale in questo ambito debba fondarsi sulla pedonalizzazione totale di tutto il tratto-piazza antistante le mura fino a via Roma (ad est), Porta Romana a ovest, via Rimembranze, via 1^ Maggio a sud.

Tale ipotesi consentirebbe la naturale definizione dei giardini pubblici nel tratto suddetto con ricucitura di tutta l'area tramite interventi di arredo urbano e verde attrezzato, ivi comprese le ripavimentazioni di pregio.

Il P.R.G. vigente prevede, ex novo, una viabilità interrata dalla fine di via Roma e via della Rimembranza; per raggiungere l'obiettivo di pedonalizzazione sopra detto l'interramento dovrebbe essere considerato anche sul tratto antistante le mura con innesto su via 1^ Maggio, via Orvieto, via delle Repubblica/Porta Romana. Tali soluzioni verificate il rapporto di analisi costo/benefici appare impraticabile in quanto l'abbassamento del piano viabile, per estensione e per interferenze con lo stato di consistenza creerebbe notevoli implicazioni negative oltre ad un costo decisamente insostenibile.

L'ipotesi di cui all'allegato grafico del presente progetto contempla, in alternativa, ed in variante a quanto espresso al punto precedente, l'aggiramento dell'area in questione tramite una mini tangenziale a carattere urbano per il solo "smistamento" del traffico di servizio alla piazza, ritenendo necessaria e ormai irrinunciabile la realizzazione di un anello più ampio di circonvallazione dell'intero centro urbano.

Non perseguendo l'obiettivo della pedonalizzazione globale di premessa evidenziata, lo stato di consistenza permetterebbe lievi miglioramenti di razionalizzazione.

Nell'ipotesi di sistemi viari sopra specificati resterebbe in ogni caso ferma la necessità di spazi di parcheggio e sosta che si individuano come principali nell'area dell'attuale campo sportivo di via dei Giardini (p. interrato) e nell'area della Pineta Nocicchia, la cui sistemazione complessiva è stata definita nel documento preliminare denominato "programma mura" (delibera G.M. n. 165 del 14.11.2006), che forma parte integrante del presente atto quale indirizzo urbanistico complessivo.

Quanto sopra, ovviamente, non può prescindere dall'analisi del contesto più generale della problematica viaria con un'ottica "allargata" all'intera rete di viabilità costituendo, l'area in esame, il nodo terminale principale di riferimento.

Dall'analisi suddetta, pertanto, è scaturita la necessità di apportare alcune modifiche alle previsioni del vigente P.R.G. come risultante dagli allegati elaborati "A" e "A1".

Nella sostanza la variante riguarda l'eliminazione della previsione che, nel vigente P.R.G., contempla l'attuazione di un tratto in trincea che collega via Roma con via delle Rimembranze.

Tale soluzione tecnologicamente inattuabile e funzionalmente inadeguata, è sostituita, per gli stessi obiettivi sopradetti, da un tratto di viabilità in superficie e in area pianeggiante, che da via delle Rimembranze si riaggancia con via Roma (ex S.S. 205 Amerina) all'altezza dell'esistente campo sportivo di via dei Giardini, garantendo, in alternativa alla previsione sopracitata, la piena pedonalizzazione della "nuova piazza" nella sua articolazione adiacente alle mura storiche.

Dal punto di vista più generale è previsto, sempre quale variante, il collegamento via Orvieto (in prossimità giardini d'inverno) con la esistente via Aldo Moro.

Questo tratto, unitamente al tracciato ex s.s. 205 (Officine Cerasi)-Pirincio (nuova rotonda sulla provinciale n. 9 Ortana) permetterà un aggiramento-tangenziale dell'abitato del centro urbano al fine di sgravare dai flussi veicolari pesanti il centro medesimo.

Qui di seguito si specifica quanto sopra esposto in modo più analitico pur mantenendo le caratteristiche di indirizzi generali che dovranno trovare la sintesi e la verifica nei singoli progetti esecutivi di dettaglio.

Breve descrizione dell'opera

L'intervento consiste nella realizzazione di una variante alla Strada Regionale 205 Amerina, da suddividersi in quattro tronchi stradali che, anche attraverso l'impiego di percorsi già esistenti, possano creare un anello viario intorno al centro abitato del capoluogo.

Lo sviluppo lineare complessivo della variante misura circa 4.550 ml, per una occupazione prevedibile di quasi 70.000 mq di superficie.

Fine e programma dell'opera

Il fine della variante alla SR 205 è quello di avere una viabilità alternativa che, delimitando le aree a ridosso di P.zza XXI Settembre, funga da via di sfogo per le zone a elevata densità abitativa e da arteria di scorrimento per il traffico di collegamento con i diversi versanti del complesso collinare di Amelia, consentendo, allo stesso tempo, la riqualificazione delle vie di accesso sia da est (direzione Terni), sia da ovest (direzione Orvieto); tutto ciò garantisce, inoltre, un miglior deflusso veicolare verso le strade provinciali Giovese e Ortana.

Detta variante, che include tratti di viabilità esistente onde ridurre i costi di realizzazione, potrà essere suddivisa in quattro tronchi stradali che, seppure in punti diversi, riconducono comunque alla Strada Amerina, fuori l'influsso veicolare di P.zza XXI Settembre.

Il tracciato esistente e le criticità.

Nel contesto viabile che riguarda il territorio provinciale la S.R. 205 Amerina è considerata un itinerario fondamentale per il raccordo dell'area Orvietana con la valle del Basso Tevere e la conca Ternana, con conseguente valenza di rilievo anche a livello Regionale.

Il tracciato, che attualmente segue la direttrice est-ovest da Terni a Orvieto, attraversa l'abitato del Capoluogo di Amelia proprio nell'area nevralgica di piazza XXI Settembre, che costituisce il centro residenziale e commerciale a più alta densità dell'intero territorio comunale.

Lo stesso tracciato si snoda in un contesto morfologico di tipo collinare, con un andamento in costante pendenza verso ovest, avente caratteristiche geologiche di natura prevalentemente argillosa e rocciosa.

Di particolare difficoltà è l'aggiramento e qualsiasi tipo di allaccio alla pendice montana su cui è edificato il centro storico di Amelia, definita da una irta parete di calcare massiccio ad ovest e dal percorso fluviale del Rio Grande verso est, attualmente consentito mediante la SR 205 Amerina e la strada comunale di Nocicchia, entrambe ricavate in trincea rispetto alla pendice in questione; il superamento del Rio Grande avviene attraverso il viadotto omonimo posto nel punto di contatto tra le due strade.

Il percorso che riguarda la variante, interessa l'area che va dalla loc. S.Giovanni, direzione Terni, fino alla via Orvieto, direzione Orvieto per l'appunto, estremità più vicine e più significative nel contesto urbano del Capoluogo; l'aspetto plano-altimetrico dei luoghi presenta un andamento incoerente e notevoli differenze di quote che obbligheranno, dovendo rispettare termini economici credibili, a scelte progettuali limitate e con poche alternative.

L'attuale situazione comporta notevoli rallentamenti del traffico veicolare, soprattutto in determinati orari, sia in entrata che in uscita, proprio per l'assenza di vie di sfogo e la impossibilità di adottare misure di adeguamento ordinario a causa della natura dei luoghi; tutto questo contribuisce a incrementare il tasso di incidentalità, soprattutto legato al frequente verificarsi di scontri per tamponamenti o immissioni sul percorso principale, nonché per l'investimento di pedoni che usufruiscono dei numerosi passaggi pedonali a raso.

Un altro elemento di criticità è rappresentato dal transito di traffico pesante che può utilizzare solo questo percorso per raggiungere le aree artigianali e industriali del territorio e dei Comuni adiacenti.

Quanto sopra descritto e le relative difficoltà oggettive sono inseriti in un tessuto ambientale di particolare valenza turistica e culturale che, seppure già danneggiato e sottoposto alle opere eterogenee delle epoche precedenti, va salvaguardato e riqualificato con un idoneo intervento di sintesi e di adeguato impatto.

Obiettivi e criteri progettuali

La progettazione preliminare ha tenuto conto, oltre che degli aspetti puramente tecnici, dei risultati dei monitoraggi veicolari, della valutazione economica essenziale, della fattibilità ambientale nelle sue differenti componenti, delle condizioni geologiche, geotecniche e idrologiche, degli insediamenti residenziali, produttivi e industriali, della sicurezza, delle connessioni con la rete viaria esistente, delle valenze turistiche e culturali, e di tutti gli strumenti di pianificazione e vincoli esistenti.

Gli obiettivi generali del progetto possono essere così sintetizzati:

- valorizzazione delle occasioni locali di sviluppo;
- miglioramento del flusso veicolare nel contesto urbano del Capoluogo, con accentuazione della valenza di tangenzialità;
- riqualificazione accessibilità della città di Amelia;
- abbattimento del disagio della perifericità.

Inoltre non può essere considerato secondario il conseguimento di obiettivi specifici, tra cui:

- più elevati livelli di servizio (riduzione o eliminazione dei fenomeni di congestione);
- incremento delle condizioni di sicurezza;
- possibilità di interscambio con gli spazi di sosta, progettati ed in fase di attuazione, ai margini delle aree centrali (ex-pineta via Nocicchia, campo sportivo via dei Giardini, testata via Orvieto)
- valorizzazione dei contenuti ambientali e paesaggistici della fascia di accesso e di uscita al Centro di Amelia e riqualificazione del percorso attuale della SR 205 anche come itinerario a vocazione turistica.

Ulteriori criteri generali adottati nel corso della progettazione sono stati:

- efficacia dei collegamenti dei nuovi tracciati con la viabilità regionale;
- rispetto e valorizzazione dell'ambiente naturale;
- contenimento degli impatti ambientali in fase di cantiere;
- contenimento dei costi di esecuzione;
- contenimento dei tempi d'intervento;
- contenimento delle interferenze territoriali in fase di cantiere.

Mentre tra i criteri progettuali specifici si hanno:

- rispetto delle norme del codice della strada;
- rispetto delle norme di sicurezza (barriere, segnaletica, etc.);
- messa a norma dei tratti già esistenti e miglioramento delle relative interconnessioni territoriali;
- contenimento dei costi di costruzione;
- efficacia dei collegamenti con la viabilità esistente (svincoli, complanarità, etc.).

Misure di mitigazione ambientale

Il progetto prevede una serie d'interventi atti a mitigare i possibili effetti di disagio dovuti alla realizzazione delle nuove opere.

Per ricreare lo strato superficiale delle scarpate ai fini dell'inerbimento, sarà riutilizzato il terreno di scotico e di scavo superficiale.

Tutte le scarpate verranno inerbite con essenze adeguate e di tipo indigeno in modo da non arrecare alcun tipo di impatto sull'ambiente.

Per un migliore inserimento paesaggistico ambientale si prevede di creare, nei punti più a vista, delle fasce di vegetazione in modo da creare una barriera visiva e di protezione acustica ai limiti delle zone abitate.

Ai sensi del Codice della Strada le fasce a verde ed in particolare le alberature stradali sono considerate pericolose per la sicurezza, per problemi di visibilità e di ostacoli rappresentati dai fusti, e non viene preso in considerazione l'enorme valore paesaggistico rappresentato dalle piante lungo le strade. Infatti per la piantagione di alberi lungo le strade sono stabilite distanze ampie.

Al fine di ovviare a questa situazione sarà quindi necessario, in corrispondenza delle fasce vegetative più ampie, prevedere una fascia più ampia di terreno da espropriare o, in alternativa, mettere a dimora essenze arbustive con accrescimento contenuto e comunque idoneo agli scopi preposti.

Sarà quindi possibile introdurre filari di arbusti e di alberi di piccola grandezza, tutti di specie autoctone, tipiche delle essenze ombre e locali, o comunque idonee all'utilizzo richiesto dalla circostanza.

L'albero riveste la sua importanza in quanto funge da schermo visivo e acustico, favorisce l'ombreggiamento, maschera o risalta particolari visuali e migliora l'integrazione paesaggistica delle infrastrutture lineari e riduce l'inquinamento da gas di scarico dei veicoli.

In corrispondenza di rotatorie o incroci verranno impiantate delle siepi poste a opportuna distanza dal bordo esterno. La vegetazione dovrà avere funzioni antiabbaglianti e nel contempo non impedire la visuale; sarà bassa, resistente al clima e alla siccità e legata all'ambito paesaggistico di riferimento. Le specie utilizzate potranno essere *Rosmarinus officinalis corsicum* (Rosmarino tappezzante), *Lavandula angustifolia* (Lavanda comune), *Ligustrum vulgare* (Ligustro), *Lauro Ceraso* (Corbezzolo); le fasce più esterne delle stesse zone e la parte centrale saranno sistemate a prato.

Il materiale per la massicciata, di granulometria adeguata, i conglomerati bituminosi in varie pezzature e i conglomerati cementizi sono reperibili nel territorio provinciale.

Il traffico veicolare che insisterà sui tratti stradali di nuova realizzazione non comporterà nei confronti dei fabbricati limitrofi un impatto di inquinamento acustico maggiore rispetto all'attuale. La presenza della vegetazione servirà comunque anche da barriera acustica.

Per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria si deve far presente che la realizzazione del nuovo tracciato stradale non comporterà un sensibile aggravio del traffico nella zona, bensì uno spostamento delle correnti veicolari fuori dal centro abitato.

Nelle aree di particolare interesse paesaggistico e più a ridosso dell'influenza del centro storico, dove la situazione plano-altimetrica impone opere strutturali importanti, verranno adottati accorgimenti particolari, mediante la realizzazione di paramenti in muratura di pietrame locale, lavorata a facciavista, quale elemento già ricorrente e utilizzato abitualmente anche per i più recenti interventi di via Lama e via Nocicchia.

Si ritiene che le opere previste in questo progetto non richiedano un cantiere di betonaggio, visto che è possibile la fornitura del calcestruzzo cementizio da impianti vicini al cantiere.

Pertanto tutte le opere in cemento armato saranno realizzate con calcestruzzo prodotto in stabilimento, che sarà approvvigionato e gettato in opera mediante autobetoniera e con l'ausilio di pompe.

Come si può riscontrare dai dati di cui sopra, l'impatto del progetto sul patrimonio paesaggistico-ambientale esiste, ma è contenuto.

Soluzione Progettuale

Nell'ambito del progetto preliminare, alla luce degli studi effettuati e dalle indicazioni da parte dei soggetti interessati, è stata predisposta una ipotesi che potesse rappresentare una soluzione di giusto equilibrio tra le esigenze ambientali e territoriali dell'area interessata e quelle tecniche e funzionali dell'infrastruttura, il tutto entro un impegno economico sostenibile.

Le scelte dei diversi tratti di tracciato sono state determinate anche dalla necessità di limitare le interferenze con un territorio fortemente caratterizzato dalla coesistenza fra elementi naturalistici ed antropici costituiti da presenze urbane e residenziali e attività commerciali. Pertanto, i vari tracciati delle n. 4 varianti hanno spesso seguito dei corridoi obbligati delimitati dalla localizzazione di quanto esistente sul territorio.

La scelta progettuale è dunque il risultato di una valutazione comparata dei seguenti aspetti:

1. interferenze con zone abitate e altri insediamenti esistenti;
2. problemi tecnici di realizzazione;
3. impatto paesaggistico;
4. tempi di realizzazione;
5. costi di realizzazione;
6. fluidità del flusso veicolare.

Partendo dalle valutazioni di cui sopra, il progetto viabile che ne deriva si pone l'obiettivo di razionalizzare gli aspetti veicolari pianificando un'opera, realizzabile in tempi certi, che dia una alternativa coerente all'unico asse stradale costituito dalla 205 Amerina, salvaguardando l'area storica, turistica e commerciale di Piazza XXI Settembre, con l'intento di liberarla dall' "assedio" dei veicoli, per concederle finalmente la percezione e la fruibilità che gli competono; tutto ciò senza prescindere, ovviamente, dal contesto storico archeologico, dall'avviato recupero e valorizzazione della cinta muraria e delle aree ad essa integrate.

Tutto ciò significa altresì garantire e riqualificare le modalità di accesso al centro abitato di Amelia, sia in termini di transito veicolare che di impatto turistico.

Per fare questo si pensa di realizzare una variante stradale alla SR 205 che, delimitando le aree a ridosso di P.zza XXI Settembre, funga da via di sfogo per le zone a elevata densità abitativa e da arteria di scorrimento per il traffico di collegamento con le strade provinciali e la stessa SR 205.

Detta variante, onde ridurne i costi utilizzando anche la viabilità già esistente, potrà essere suddivisa in quattro tronchi stradali che, seppure in punti diversi, riconducono comunque alla Via Amerina, decongestionando il nodo principale costituito da P.zza XXI Settembre

Nel dettaglio i tronchi stradali, specificati da uno a quattro, sono individuati come segue:

VARIANTE 1) Questo tratto, avente una lunghezza complessiva di circa ml 1.750, collega due punti nevralgici della SR 205, sull'asse Terni/Narni-Orvieto: a monte la loc. S.Giovanni, proprio alle porte del centro abitato e a valle la diga sul Rio Grande, ai margini della pendice non edificata del Centro Storico. Nel contesto di questo tratto viene ad utilizzarsi, mediante un puntuale adeguamento, anche un percorso viario già esistente (via Nocicchia), che conduce alla strada di accesso principale al Centro Storico.

VARIANTE 2) Il seguente tronco, per uno sviluppo di circa 930 ml, si dirama dalla SR 205 lungo la via Orvieto, proprio a ridosso di P.zza XXI Settembre, e raggiunge le strade Provinciali Amelia-Giove e Amelia-Orte, da cui, attraverso la Variante 3, in appresso illustrata, giunge nuovamente sulla strada Amerina all'altezza della località "Le Colonne", poco prima dello svincolo per strada Prov.le Tuderte-Amerina.

VARIANTE 3) Questo tracciato di circa 1600 metri lineari, costituisce unitamente alla Variante 2 sopra descritta, l'arteria essenziale per il versante sud-est del capoluogo, quello maggiormente interessato da edifici residenziali, artigianali e commerciali; su di esso potranno convergere infatti, oltre le provinciali Giovese e Ortana, anche i flussi veicolari provenienti dalla zona artigianale di via della Rivetta, ora tutti obbligati ad attraversare piazza XXI Settembre.

VARIANTE 4) Questo percorso di appena 270 ml di lunghezza funge da traversa di completamento per consentire, allo stesso tempo, attraverso la via Rimembranza, di collegare tutti gli altri tronchi di variante di cui sopra aggirando la p.zza XXI Settembre.

Le ampiezze ed il dimensionamento dell'intera sede viabile della variante, inclusi gli spazi accessori, verranno progettati nel rispetto dei criteri che regolano la costruzione delle strade e secondo le norme del codice della strada attualmente vigenti.

Valutazione di sintesi dell'impatto ambientale

In ordine a quanto sopra specificato e descritto, relativamente alle garanzie per il miglior inserimento paesaggistico e ambientale possibile, sarà privilegiato l'impiego di materiali e tecnologie costruttive consoni ai siti di intervento, integrato con opere a verde appropriate e consistenti.

In virtù di tutto ciò, anche se l'impatto del progetto sul territorio esiste, esso non potrà turbare la situazione e la valenza attuali, bensì ridefinirli in maniera più organica ed inserita nel contesto urbano generale.

Inoltre, non essendoci situazioni di emergenza ambientale e di conflitto con le previsioni urbanistiche, l'opera è da ritenersi compatibile con le aree oggetto di intervento, per cui è ipotizzabile un iter autorizzativo e procedurale nel rispetto delle normative vigenti.

C2,C3 - volumi edilizi, elementi di arredo, uso dei materiali costruttivi.

Il contesto edilizio nell'area in questione è costituito da un'eterogeneità di fabbricati senza alcuna caratterizzazione e valenza urbanistica e architettonica.

Si possono distinguere un blocco di palazzine recenti nella zona Giardini-campo sportivo (comparto 1);

la schiera metà 1900 articolata su due livelli, allineata a filo della passeggiata (comparto 2);

l'ex albergo Centrale, quasi isolato a se stante (comparto 3);

i fabbricati incongrui all'imbocco di via Cinque Fonti e sul fronte della restante Piazza inizio via Orvieto (comparto 4).

Le destinazioni prevalenti sono di tipo commerciale direzionale e residenziale nei volumi più "marginali" rispetto al nodo centrale.

Partendo dalla considerazione del realistico mantenimento dei volumi esistenti o, almeno della gran parte di essi, sono gli spazi vuoti che potrebbero essere interessati da nuove edificazioni, fondate su un disegno di ricucitura che, soprattutto a livello planimetrico, si ritiene debba essere caratterizzato da un insieme di aree di tipo pubblico o private di uso pubblico comunicanti tra loro tramite percorsi pedonali a loro volta rapportati alla "passeggiata" ed ai collegamenti esistenti, in modo da formare, nella loro continuità, l'ossatura dell'intero comparto "B1" da leggere unitariamente come "piazza" intesa in quella funzione relazione, propria dei principali fondamenti storici della filosofia urbanistica italiana.

Un'analisi sommaria dei dati quantitativi e dimensionali offre il seguente quadro:

l'area, classificata urbanisticamente "B1" ha un'indice di fabbricabilità di 4 mc/mq. e la superficie interessata assomma a circa mq. 19.960 determinando pertanto una potenzialità volumetrica complessiva di mc 79.840.

Dai dati analisi dei parametri urbanistici afferenti alle singole unità d'intervento risulta il seguente quadro complessivo:

- volumi attuali preesistenti:	mc	16.385,00
- volumi di nuova previsione:	mc	43.603,00

- volume complessivo: mc 59.988,00

Indice territoriale di pubblicazione risultante: mc/mq 1,33

Come già accennato l'ipotesi concreta di attuazione delle previsioni sopradette, si fonda sull'utilizzo delle aree libere risultando attuabile, ancorché auspicabile dal punto di vista progettuale, un processo di demolizioni e ricostruzioni finalizzato ad un più corretto e razionale assetto urbanistico, comunque contemplate dal piano in oggetto

Dal punto di vista urbanizzativo/infrastrutturale necessita un'integrazione delle reti tecnologiche esistenti mentre i maggiori oneri finanziari derivano ovviamente dagli aspetti legati alla viabilità e agli elementi di arredo urbano che, per una congruità nel contesto in esame dovranno assumere particolare rilievo e cura.

Dal punto di vista dell'attuazione pratica si ipotizza una suddivisione in comparti funzionali che individuino le aree di nuova edificazione e le aree di ristrutturazione, manutenzione straordinaria, restauro conservativo, adeguamento.

Si ritiene che rispetto ai parametri dimensionali, su indicazione della G.M. le altezze massime non debbano superare i ml. 10,50, nella stecca esistente antistante la cinta muraria in considerazione delle considerate le caratteristiche degli immobili sopradetti e, soprattutto, all'impatto altimetrico in relazione alle mura poligonali. Tale disposizione è prescrittiva per il comparto antistante le mura adiacenti Porta Romana; è altresì ipotizzabile che l'altezza massima degli altri comparti possa uniformarsi a quella degli edifici esistenti.

IL RESPONSABILE DEL 3^ SETTORE
(Arch. Pier Paolo Cavalletti)