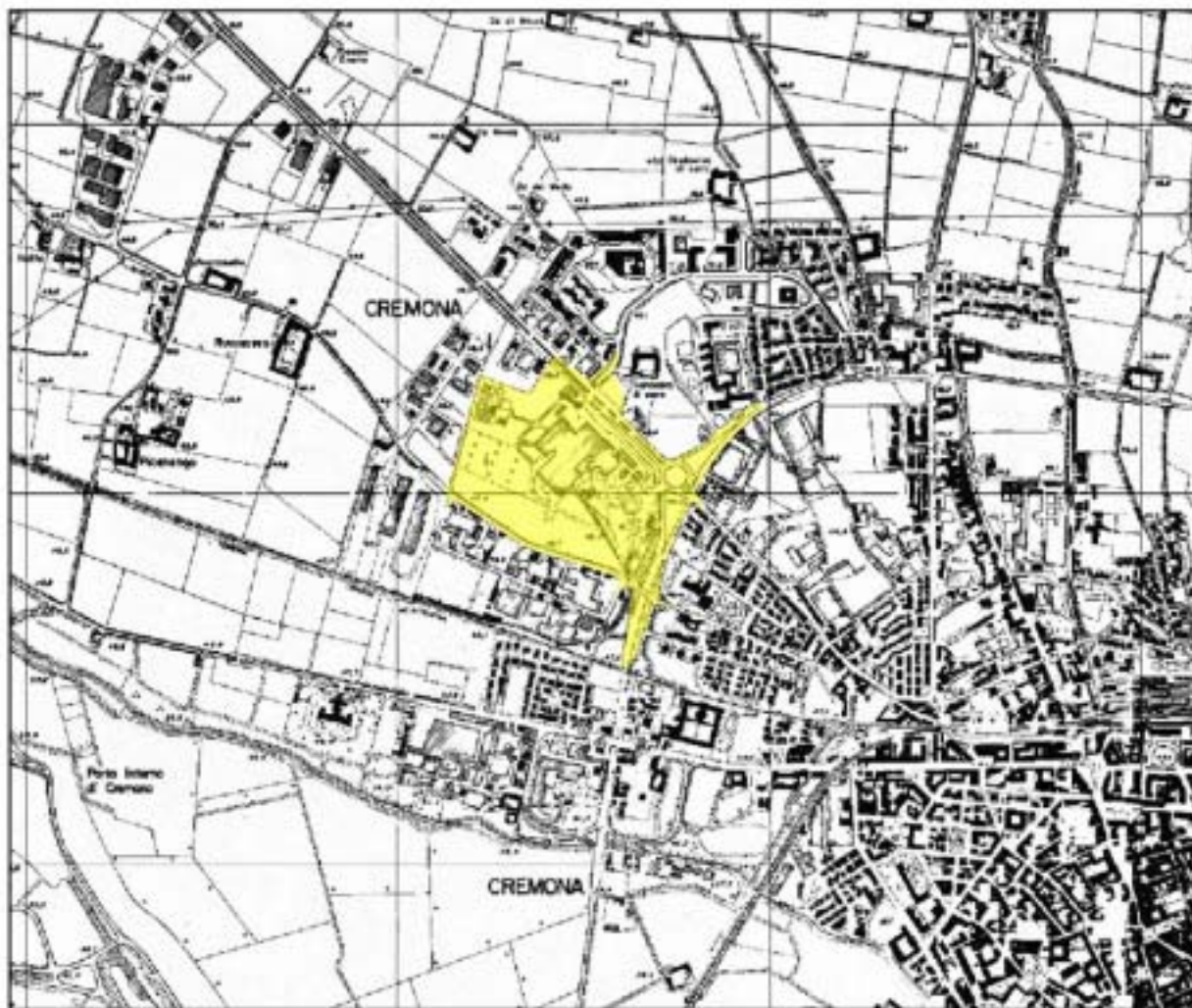


Cremona (CR) – PII “ex Feltrinelli”



Scala 1:20.000

Inquadramento territoriale

L'evoluzione storica della città di Cremona e del suo immediato intorno, con particolare riferimento alla zona nord-ovest del centro abitato, dove si colloca l'area in esame, ha comportato uno sviluppo della periferia del tutto estraneo alla trama del paesaggio agrario esistente. In quasi tutte le aree urbanizzate oltre la città murata sono stati cancellati i segni e le preesistenze del passato.

Al di fuori dell'abitato di Cremona invece ancor oggi persiste un paesaggio agrario il cui orientamento ricalca l'antica traccia delle centuriazioni romane. Tale paesaggio però è stato segnato dai grandi assi viabilistici, che da sempre hanno strutturato la conformazione delle periferie.

In particolare, tutte le aree esterne alla cerchia murata, si sono sviluppate con una crescita radiale, lungo le grandi arterie in uscita dalla città, quali la Paullese, la via Sesto, la Codognese, la via Bergamo.

Questa trama urbana ha creato sul territorio dei "cunei" incomunicabili tra loro, nei quali si è insediato il tessuto di recente impianto.

Ulteriori barriere fisiche sono costituite dalla tangenziale e dall'asse ferroviario, che tendono ulteriormente a chiudere la città e a delimitarne i confini, escludendo da essa i quartieri posti all'esterno.

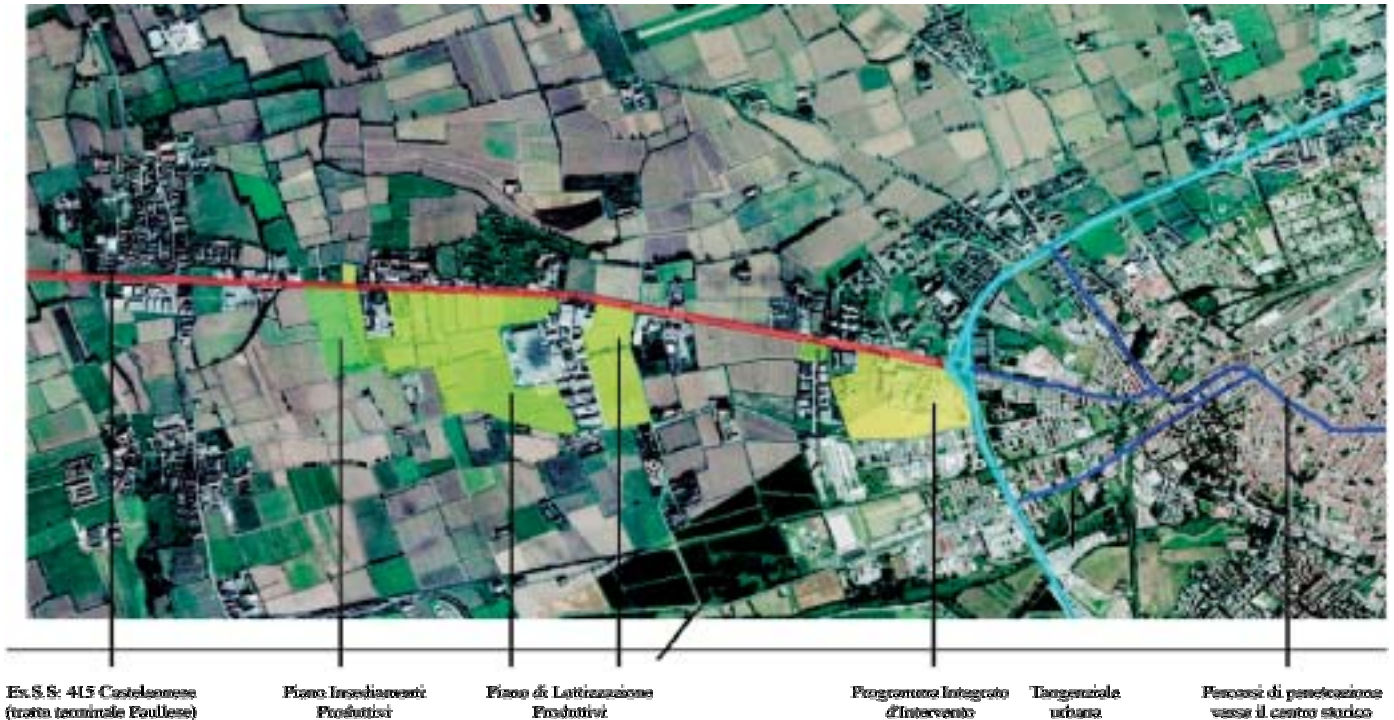
Inoltre ciascuna di queste porzioni di territorio presenta un tessuto insediativo diverso, sia nell'orientamento degli edifici che nella maglia viaria.

Questa tendenza è particolarmente evidente nella periferia nord-ovest della città, dove l'incontro tra la Paullese e la tangenziale rende difficile il collegamento tra i diversi quartieri.

E' proprio in corrispondenza di questo incrocio che si trova la vasta area dismessa della ex Feltrinelli, un complesso industriale per la produzione di pannelli di masonite, che ha cessato la sua attività nella metà degli anni settanta.

L'area dunque si configura come una delle principali porte cittadine e funge sia da accesso diretto alle aree urbane più centrali, sia da elemento distributivo dei flussi di traffico in transito.

L'ambito di intervento e il suo contesto





Lo stato di fatto – l'area "ex Feltrinelli" dalla Tangenziale urbana

Obiettivi del Programma

Finalità principale del programma è quella di riqualificare un'area dismessa, costituita da magazzini e depositi in cemento armato in vistoso stato di abbandono.

Sia dal punto di vista formale che funzionale, il "Parco Ex Feltrinelli" è stato concepito con l'intento di dare vita ad un nuovo "brano di città" e promuovere un indispensabile intervento di ricucitura di un tessuto edilizio incoerente e bisognoso di riordino, configurando una sorta di nuova moderna "porta urbana" per la città di Cremona.

Il primo obiettivo è stato quello di riorganizzare la viabilità esistente, con attenzione particolare alla diminuzione dell'inquinamento ambientale ed acustico.

Il secondo obiettivo è stato quello di favorire l'aumento quantitativo e qualitativo dei servizi, ricomponendo la trama urbana, con attenzione particolare ad una maggiore qualità residenziale.

Estensione del territorio comunale: 70,39 Km²

Popolazione: 70.849 abitanti al 1.01.03

Tipo di intervento: riqualificazione urbanistica di area dismessa

Destinazione d'uso: residenziale, commerciale, artigianale, attrezzature pubbliche.

Superficie territoriale: 283.440 mq

S.I.p. Residenziale: 21.520 mq

S.I.p. Commerciale: 31.500 mq

S.I.p. Produttivo: 6.000 mq

S.I.p. Tempo Libero: 4.000 mq

Standard indotti dall'intervento: 90.312 mq

Standard ceduti: 92.862 mq

Standard qualitativo/aggiuntivo: 14.110 mq

Progettista: Studio associato Ori e Arienti



Lo stato di fatto – l'area "ex Feltrinelli" dalla SS 415

Contenuti dell'intervento

L'area di proprietà del soggetto attuatore è di 202.000 mq e corrisponde per la maggior parte all'area occupata dal complesso industriale dismesso. La restante parte dell'ambito di intervento del PII è rappresentata invece da circa 80.000 mq di aree stradali, di proprietà del Comune di Cremona.

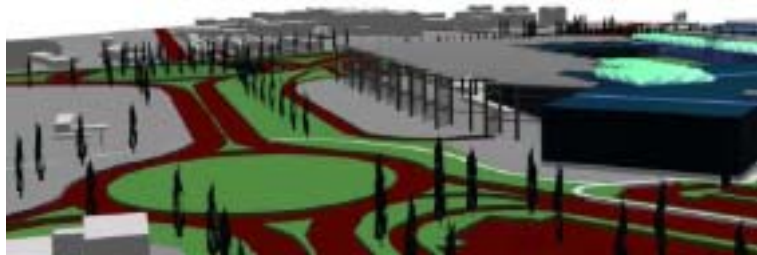
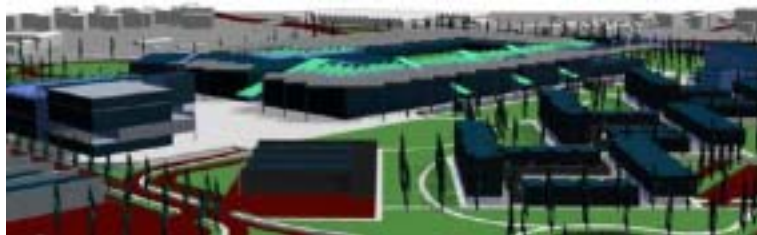
Il progetto, che è stato assoggettato con esito positivo a verifica ambientale ai sensi del D.P.R. 12.04.1996, prevede la bonifica del sito in ottemperanza al D.Lgs. 277/91 ed al D.M. 471/99.

E' prevista la completa demolizione degli edifici industriali dismessi preesistenti, la successiva realizzazione di un insediamento polifunzionale, comprendente un centro commerciale integrato con un edificio per il tempo libero, tre complessi residenziali, un comparto artigianale, un edificio pubblico per servizi collettivi ed attività sportive, un polo scolastico destinato all'istruzione superiore, una piazza pubblica, aree a verde attrezzate e parcheggi pubblici in superficie e nel sottosuolo.

Grande attenzione è stata posta nel garantire la capacità del nuovo comparto urbano di relazionarsi e comunicare con il centro e la periferia circostante.



Vista assonometrica dell'area di progetto



Viste da nord-ovest e sud-est

Gli elementi morfologici più "forti" con cui il progetto si è confrontato sono le direttrici di traffico, in particolare la strada Paullese e la via Sesto, che delimitano l'area di progetto.

Lungo la via Sesto si prevede la collocazione delle residenze e del polo scolastico. Gli edifici saranno separati dalla strada da una fascia verde con triplice filare alberato, all'interno della quale correrà una pista ciclopeditone e da una successiva area a parcheggio.

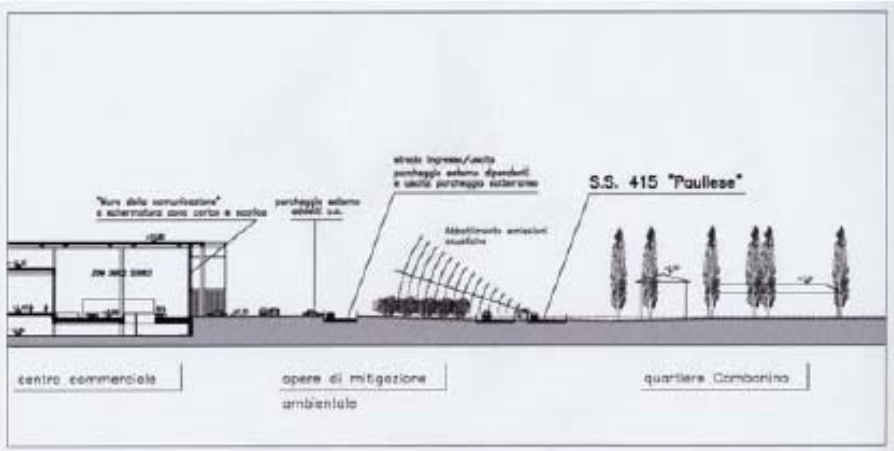
Lungo la SS 415 e la tangenziale urbana saranno invece collocate la zona carico/scarico del centro commerciale ed i padiglioni artigianali. Anche tali attività saranno protette dagli effetti negativi del traffico tramite aree verdi di mitigazione (fascia alberata larga circa 20 metri lungo la Paullese). La zona destinata a parco urbano sovracomunale (superficie di circa 20.000 mq di verde attrezzato) verrà collocata tra il lato sud-est del centro commerciale e la tangenziale urbana.

Il Programma d'intervento struttura le nuove urbanizzazioni attorno ad uno spazio centrale costituito dal sistema piazza – parco lineare – parco urbano, che risulta essere il tessuto connettivo in base al quale sono state organizzate le varie funzioni.

In particolare, nel parco urbano verranno ripresi l'orientamento e la tessitura del paesaggio agrario storico (centuriazione romana) attraverso una struttura a scacchiera, con campi delimitati da filari e percorsi di collegamento.

Il centro commerciale, un complesso direttamente affacciato sul verde o su spazi pubblici attrezzati, verrà attraversato da una strada pedonale coperta, che sarà una galleria commerciale, ma anche un luogo di scambio e di collegamento tra il parco urbano, che sorgerà a ridosso dell'area delle serre comunali e la piazza pubblica. Sulla piazza si affaccerà il "centro multiattività", un edificio con campi e spazi polifunzionali destinati ad attività sportive e congressuali.

Per l'area artigianale, posta ad ovest del



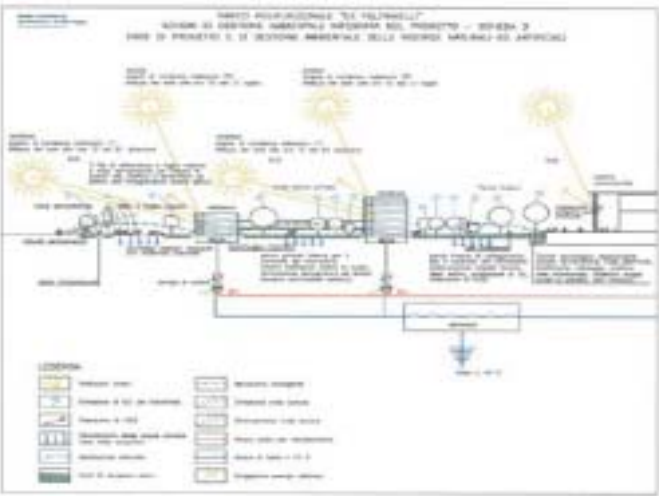
Accorgimenti bioclimatici ed energetici: rapporto tra centro commerciale e SS 415

comparto, è stata prevista, invece, una edificazione più aperta, in modo da rispondere alle esigenze di ampi spazi per parcheggi, manovra e carico-scarico merci. I blocchi residenziali, articolati come moderne corti con spazi interni protetti, sono stati concepiti secondo i principi

dell'architettura bioclimatica, sia per quanto riguarda l'orientamento degli edifici che relativamente alle soluzioni architettoniche utilizzate (barriere frangisole, alberature collocate *ad hoc*, disposizione dei corpi di fabbrica in modo da evitare ombreggiamenti reciproci).



Planimetria generale: il rapporto con l'orditura del paesaggio agrario



Schema ambientale ed energetico dell'intervento: la gestione delle risorse naturali ed ambientali

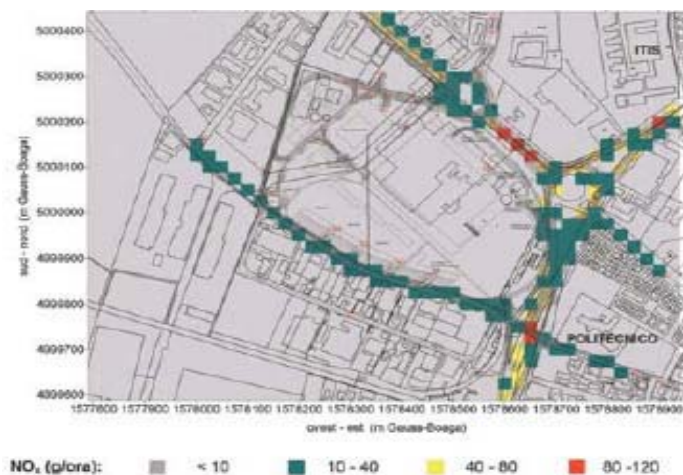


Rendering della vista aerea

Il progetto, sulla scorta delle verifiche modellistiche relative ai flussi di traffico esistenti e futuri, prevede la riqualificazione ed il potenziamento dell'intero sistema viabilistico circostante l'ambito di intervento, in maniera da non ingenerare fenomeni di congestione o di inquinamento atmosferico e acustico. Tutta la grande viabilità di scorrimento è stata collocata ai margini dell'area destinata agli insediamenti, in modo tale da garantire la maggior continuità possibile tra le varie attività del comparto, "permeate" dal verde di connettivo, dalle piazze e dai parchi, dal sistema dei percorsi per cicli e pedoni.

Il progetto ha puntato fortemente sull'integrazione tra viabilità, parchi ed aree a verde, superando in tal modo la tradizionale impostazione del verde di "mascheramento", soprattutto in relazione al parco posto a cerniera tra il centro commerciale e la tangenziale urbana, nel cui disegno è stato ripreso ed esaltato l'andamento degli assi viabilistici che lambiscono l'area di intervento.

Infine le funzioni più "sensibili" (come la residenza, gli edifici pubblici o le attività scolastiche) sono state collocate dove gli impatti del traffico, del rumore e dell'inquinamento saranno minori, mentre le attività meno suscettibili in tal senso (come l'artigianato o la zona carico e scarico del centro commerciale) sono state posizionate dove si prevedono impatti più consistenti.



Modello di valutazione delle emissioni veicolari: scenario di progetto (ossidi di azoto)



Modelli di assegnazione del traffico viabilistico

L'Amministrazione Comunale

Coerentemente con le previsioni del nuovo P.R.G. e del Documento di Inquadramento per la programmazione urbanistica, il programma integrato di intervento individua un'area di interesse strategico per l'accessibilità, per il recupero e il riassetto di Cremona, configurandosi, infatti, come una delle principali porte cittadine, sia come accesso diretto alle aree urbane più centrali, sia come elemento distributivo dei flussi di traffico in transito.

Finalità principale del programma è riqualificare una parte importante della città, favorendo l'aumento quantitativo e qualitativo dei servizi e riannodando i fili di una trama urbana frantumata, proponendo contemporaneamente la ricerca di una maggior qualità residenziale.

Le linee progettuali che caratterizzano il programma sono:

1. La connessione tra le strade statali Castelleonense e Codognese, spina centrale della viabilità;
2. La piazza pedonale, luogo centrale di relazione attorno a cui prevedere la concentrazione delle funzioni speciali di interesse sovramunicipale e di parte delle funzioni di iniziativa privata.

A partire da questi strumenti strutturanti si organizza la viabilità interna, i percorsi ciclo-pedonali e l'edificazione, che deve, per quanto possibile, configurare il sistema a cortina edilizia, così da creare un'immagine urbana.

La localizzazione delle funzioni strategiche tiene conto dell'esigenza di massima accessibilità rispetto alla grande viabilità ed ai collegamenti con il contesto urbano nonché di alta visibilità che la funzione di porta urbana richiede.

Il programma prevede, inoltre, il ricorso allo standard qualitativo in aggiunta alla cessione di aree per attrezzature pubbliche, consistente nella realizzazione diretta di opere di interesse generale: impianto arboreo e allestimento parco urbano, impalcati by-pass tangenziale, collegamento ciclopedonale.

In data 9.04.2003 è stato stipulato l'Accordo di Programma tra le Amministrazioni pubbliche coinvolte (Regione Lombardia, Provincia di Cremona e Comune di Cremona) e in data 22.07.2003 è stata stipulata la convenzione urbanistica con il soggetto privato attuatore.

(Settore Gestione del Territorio del Comune di Cremona)

Il nuovo insediamento e il rapporto con le trasformazioni in atto sul territorio

