



il quartiere di cavarzano

COMUNE DI BELLUNO

SETTORE PIANIFICAZIONE URBANA
E SERVIZI ALLA CITTA'
UFFICIO DI PIANO
PROGRAMMAZIONE URBANISTICA



IL GRUPPO DI LAVORO
p.ed. Giuseppe Casagrande
p.ed. Aquilino Chinazzi
geom. Federica Mis

il Dirigente
arch. Carlo Erranti

settembre 2011

MASTERPLAN

Indice generale

1. CAVARZANO - LA CITTÀ GIARDINO.....	2
1.1 Cavarzano - piano regolatore generale 1921.....	2
1.2 Cavarzano - 1941.....	3
1.3 Cavarzano - piano regolatore generale 1959.....	4
1.4 Cavarzano - le zone P.E.E.P. 1966.....	5
1.5 Cavarzano - variante al P.R.G. 1970.....	8
1.6 Cavarzano - variante al P.R.G. 1976.....	9
1.7 Cavarzano - variante al piano di zona 1990.....	11
1.8 Cavarzano - variante generale al P.R.G. 1999.....	12
1.9 Cavarzano - situazione attuale - la piazza.....	13
1.10 Cavarzano - la nuova centralità nel P.R.G. del 1999 - valutazioni.....	17
2. CAVARZANO – LA PROPOSTA.....	19
2.1 la centralità.....	19
2.2 la viabilità.....	20
2.3 Infrastruttura verde urbana – greenway- da piazza Oltrardo a viale Giovanni Paolo I.....	21
2.4 Riqualificazione del centro di Cavarzano - da viale Giovanni Paolo I a via Tillman.....	21
3. L'AREA DI ESPANSIONE - PROGETTO DI UN QUARTIERE A MISURA D'UOMO.....	22
3.1 L'infrastruttura verde.....	22
3.2 La strada interna alla nuova espansione.....	22
3.3 I tracciati storici esistenti.....	23
3.4 La viabilità principale di attraversamento da via dei Fossi a via A. Di Foro.....	27
4. ATTUAZIONE DEL MASTERPLAN.....	31
5. SUDDIVISIONE AMBITI EDIFICATORI – SUPERFICI E VOLUMI.....	36
5.1 Volumi di proprietà comunale.....	36
6. BIBLIOGRAFIA.....	38
7. ELENCO TAVOLE GRAFICHE ALLEGATE.....	38

1. CAVARZANO - LA CITTÀ GIARDINO

Come in altre più importanti città italiane anche Belluno risente dell'influenza dei nuovi modelli di trasformazione della città derivanti dalle teorie sviluppate da Howard (1850-1928) sull'impianto delle nuove città giardino.

Nate alla fine dell'800 con lo scopo di salvare le città dal congestionamento, le città giardino fondavano i loro principi organizzativi e di sviluppo favorendo la nascita di nuclei abitativi completamente autosufficienti formati da residenze in prevalenza unifamiliari, attorniate da verde e collegate tra loro dalle principali attrezzature pubbliche e di servizio.

Il decentramento della popolazione in città satelliti, immerse nel verde della campagna, se da un lato hanno dato origine all'era della costruzione della città moderna, individuando per i nuovi insediamenti aree completamente inedificate, dall'altro hanno dimostrato di non rispondere ai principi di auto sufficienza ed autonomia tanto auspicati agli inizi del XIX secolo.

1.1 Cavarzano - piano regolatore generale 1921

Belluno sviluppa la sua idea di espansione alla città antica già nel 1921 con il Piano Regolatore e nel 1934 bandendo un Concorso Nazionale per il progetto di massima del Piano Regolatore della città, confermando e delineando la tendenza all'espansione sul territorio di Cavarzano nonostante l'ampia cesura costituita dal profondo avvallamento del torrente Ardo.



piano regolatore della città di Belluno verso Cavarzano, 1921

Ciò stava a significare che quella piana era stata localizzata fin dai primi del '900 come possibile ampliamento per la città antica e sin dal 1906 con la costruzione dei primi edifici residenziali da parte della "Società dei villini¹ di Cavarzano" realizzati lungo il nuovo asse stradale di via Pagani Cesa.

Già con il piano del 1921 si andava affermando lo sviluppo urbano dell'area secondo lo schema della cosiddetta *città giardino* con case borghesi, di tipologia unifamiliare, realizzate su lotti quadrangolari di medie dimensioni ed immerse nel verde di gradevoli giardini. Le strade riconfermavano i modelli evocati nella Garden City di Howard con ampi viali alberati e con la creazione della piazza inizialmente posta sopra Fisterre al limite delle sponde del torrente Ardo dalla quale si diramavano i principali viali alberati.

¹ Villino: Costruzione unifamiliare di modeste dimensioni circondata da un po' di scoperto e generalmente situata in zone periferiche residenziali estensive.

1.2 Cavarzano - 1941

Nel 1941 l'arch. Alberto Alpago Novello, capogruppo e vincitore del Concorso Nazionale del '34, riprogetta nel Nuovo piano regolatore della città, l'intero quartiere di Cavarzano dotandolo di nuove residenze, di negozi ed uffici.

Riconfermata l'espansione della città verso il pianoro di Cavarzano, propone un nuovo viadotto sul torrente Ardo indispensabile al collegamento con la città, in sostituzione dell'esistente attraversamento posto più a nord; l'Architetto progetta una piazza rettangolare porticata con un ampio viale alberato che dall'imbocco con il nuovo viadotto attraversando la piazza, si dirige verso l'antica chiesetta del borgo². Propone la realizzazione di una nuova chiesa parrocchiale a nord della nuova piazza, localizza i sedimi delle due nuove scuole elementari e del mercato coperto.



estratto piano regolatore e di ampliamento 1941

Il viale parallelo a via Pagani Cesa diventa direttrice principale di sviluppo dell'intero quartiere suddiviso in sei settori interamente delimitati da grandi viali alberati, la piazza sopra Fisterre, diventa un belvedere sulla città antica, le costruzioni lungo la via principale, poste a filo stradale costituenti un unico complesso architettonico, delimitano l'intero percorso alberato fino ai margini del nucleo storico.

Le tipologie edilizie legate alla costruzione di villini a due o tre piani con ampi giardini, confermano il pensiero borghese proprio della "Società dei Villini di Cavarzano" del 1921, traslando l'edilizia per le classi meno abbienti nel quartiere di Baldenich, penalizzato dalla presenza della ferrovia e della statale di Alemagna.

² Estratto da Belluno storia architettura arte, Chiesa di Ss. Quirico e Giulitta - l'edificio nella struttura attuale risale alla fine del Cinquecento ed inizio del Seicento, in seguito alla sopraelevazione della vecchia chiesa medievale infatti la prima notizia storica appare in un documento del 12 ottobre 1346.



villini borghesi costruiti di fronte a villa Gaggia

Dall'idea del Novello nasce così la filosofia urbana di un quartiere autonomo di città giardino borghese impreziosito da viali alberati, edifici amministrativi e pubblici tra i quali la nuova imponente chiesa parrocchiale che non verrà mai realizzata nel sito individuato originariamente.

1.3 Cavarzano - piano regolatore generale 1959

La promulgazione della nuova Legge Urbanistica del 1942 ed il periodo bellico, interrompono l'opera di trasformazione della città ripresa subito dopo la guerra con lo studio del nuovo Piano Regolatore Generale della città, approvato nel 1959.



estratto piano regolatore approvato nel 1959

Nulla cambia rispetto al piano urbanistico della città antica riconfermando i quartieri di Baldenich e Cavarzano come uniche zone di espansione; l'una a sviluppo lineare lungo la strada di Alemagna e l'altra serrata nel suo originario disegno, di città giardino borghese.

Per il quartiere di Cavarzano il progetto urbano subirà degli adattamenti, pur mantenendo l'originale forma di sviluppo settoriale proposta nei primi anni '40, la sua conformazione urbana verrà riadattata alla spontanea espansione residenziale avvenuta nel periodo immediatamente successivo alla fine della guerra.

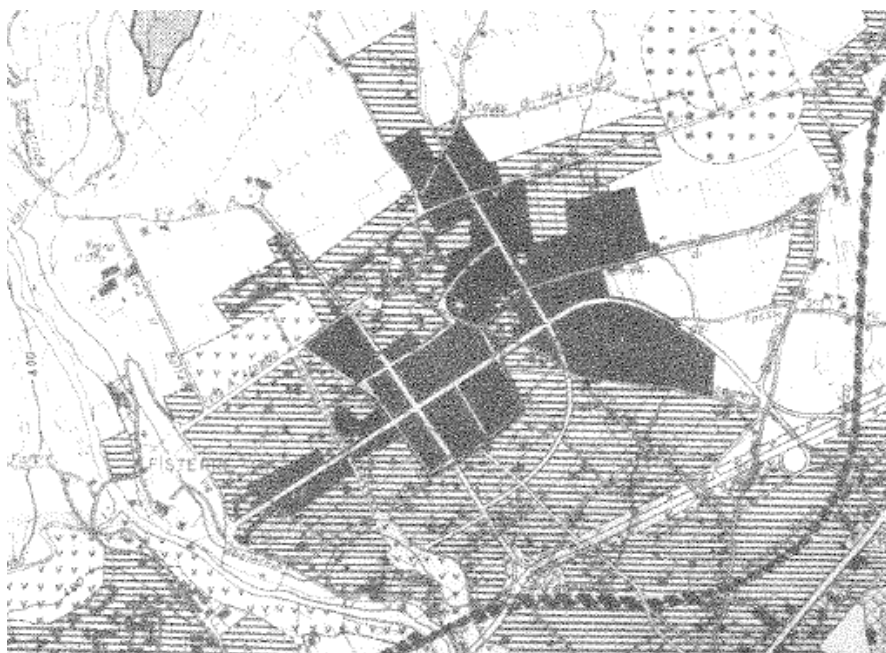
In particolare:

- l'asse principale dell'attuale via Giovanni Paolo I verrà spostato più ad ovest perdendo così la visuale diretta sull'antica chiesetta di Ss. Quirico e Giulitta;
- i viali a settore d'arco verranno modificati per consentire l'appoggio degli stessi alle stradine interpoderali e per risolvere i problemi di accessibilità alle nuove lottizzazioni;
- verranno localizzate diversamente le aree destinate ad edifici scolastici e l'area destinata al mercato coperto;
- verrà definita la suddivisione delle zone territoriali con diverso grado di espansione. Dalla zona semintensiva costituita dall'intorno della piazza, all'intensiva riferita al centro storico inframezzata tra le due, dalla zona ad espansione residenziale estensiva.
-

1.4 Cavarzano - le zone P.E.E.P. 1966

La legge 167/1962 che ha disciplinato la formazione dei cosiddetti Piani di Zona, prevedeva la costruzione di alloggi a carattere economico o popolare e relativi servizi complementari urbani e sociali, su aree di proprietà del Comune o mediante esproprio di terreni privati.

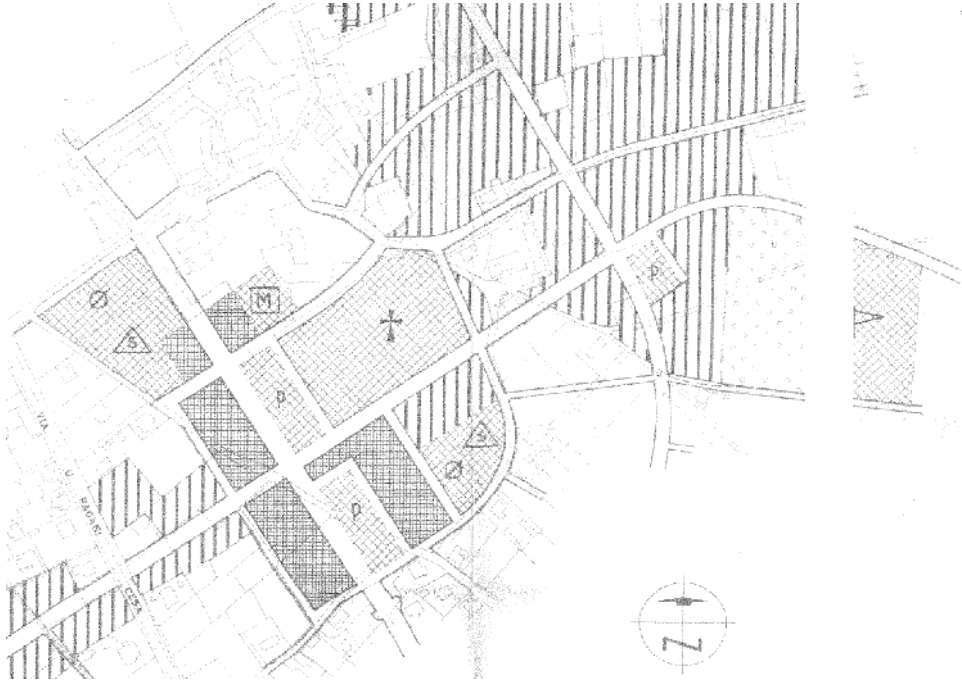
Il Comune di Belluno individuava così alcune possibili aree proponendo la piana di Cavarzano come uno tra i possibili quartieri di espansione, da destinare ad edilizia pubblica secondo i parametri ed i contenuti della legge 167/62.



1966, estratto tavola n.10 del piano di zona, individuazione aree loc. Cavarzano

Nel 1966 viene adottato il Piano di Zona, approvato con Decreto n°2062 in data 20/03/1967 emesso dal Ministero dei LL.PP.

Il piano di zona adottato nel 1966 che diviene operante l'anno successivo, si sovrappone al disegno della città borghese studiata dall'Architetto Alpago Novello con il P.R.G. del 1959, con la disposizione dei servizi primari e delle strade come in seguito si svilupperanno, fino a definire l'attuale conformazione urbana di Cavarzano.



1966, estratto Piano di Zona con sviluppo della zonizzazione e spazi di interesse pubblico

Rispetto alla definizione originaria degli spazi, viene abbandonata l'idea della piazza nella sua accezione che diversamente da quanto originariamente previsto, diventa luogo di sosta a servizio delle nuove destinazioni commerciali abbandonando per sempre il ruolo cardine di centro nevralgico di funzioni pubbliche.

La chiesa verrà localizzata più ad est rispetto alla posizione originaria; la dove sorge l'attuale Chiesa Parrocchiale, dedicata alla Madonna della Strada.³



attuale chiesa di Ss. Quirico e Giulitta dedicata alla Madonna della strada

³ Estratto da Belluno storia architettura arte, La chiesa faceva parte originariamente, come cripta, di un grande tempio dedicato alla Madonna della Strada quale protettrice degli automobilisti. E' stata terminata nel 1968, rivoluzionando gli attuali concetti tradizionali dell'architettura sacra a Belluno.

I servizi complementari urbani e sociali citati come elementi essenziali di sviluppo urbano nella legge 167/1962 a completamento dell'edificato popolare, si attueranno molti anni dopo (1990-2000) anche attraverso la realizzazione della nuova zona a verde di quartiere - parco Arcobaleno - posta a fianco di un'area sportiva individuata nella seconda metà degli anni '60 nel P.R.G. oggi invece occupata da residenze popolari a seguito di variante al Piano Regolatore del 1977 che ha permutato l'area, trasferendone la destinazione sportiva più a nord.



attuale parco "Arcobaleno" nel contesto del Piano di Zona



edifici popolari nel contesto del Piano di Zona

1.5 Cavarzano - variante al P.R.G. 1970



1970, estratto tav. n. 9 variante al P.R.G.

Con la variante al P.R.G. del 1970 adottata e soggetta a ulteriori successive variazioni fino all'approvazione definitiva del P.R.G. del 1976, le aree limitrofe, a destinazione agricola, vengono riclassificate come aree residenziali estensive con indice di fabbricabilità pari a 2 mc/mq⁴.

Nel contesto del nuovo strumento urbanistico generale, in ottemperanza alle disposizioni di legge, verranno previste le superfici da destinare ad attrezzature generali a supporto delle proposte espansioni urbane.

⁴ aree estensive delimitate da colore giallo nello stralcio tav. 9 della variante al P.R.G. approvata nel 1976

1.6 Cavarzano - variante al P.R.G. 1976

Con la variante generale al P.R.G. adottata nel 1972 sulla scorta delle proposte della variante del 1970 approvata nel 1976, si assiste alla definizione delle aree sotto l'aspetto della funzionalità rinviando la configurazione dello spazio urbano ai successivi piani attuativi.

L'area della piana di Cavarzano verrà assoggettata, in parte, a piano esecutivo - P.E.4 - rendendone obbligatoria la progettazione attuativa unitaria comprensiva delle opere di urbanizzazione connesse allo sviluppo del quartiere.



1972, estratto P.R.G. tav. 9 adottata

Durante la graduale e lenta attuazione del P.E., che incontrerà oggettive difficoltà di realizzazione, si assiste alla costruzione della sola struttura scolastica -scuola media Nievo - definita nel contesto delle opere di urbanizzazione secondarie che normano l'intero complesso residenziale.

Tale complessità accompagna oltre il quartiere di Cavarzano molte delle aree individuate nel P.R.G. come parti rilevanti della città assoggettate parimenti a progettazione unitaria, complessità forse determinata da una scarsa idea strutturante di quelle stesse nuove espansioni che esigevano diversamente una "regia organizzativa" capace di gestire efficacemente la trasformazione della città.

La piana di Cavarzano ancora fortemente legata all'espansione della città antica pensata dall'Architetto Alpago Novello, non raggiunge mai una connotazione propria di quartiere residenziale urbanisticamente strutturato.

Si svilupperà una forma di quartiere disorganico, legato a preesistenze di volumi e infrastrutture legate ad un progetto di città appartenente a superati modelli di espansione.

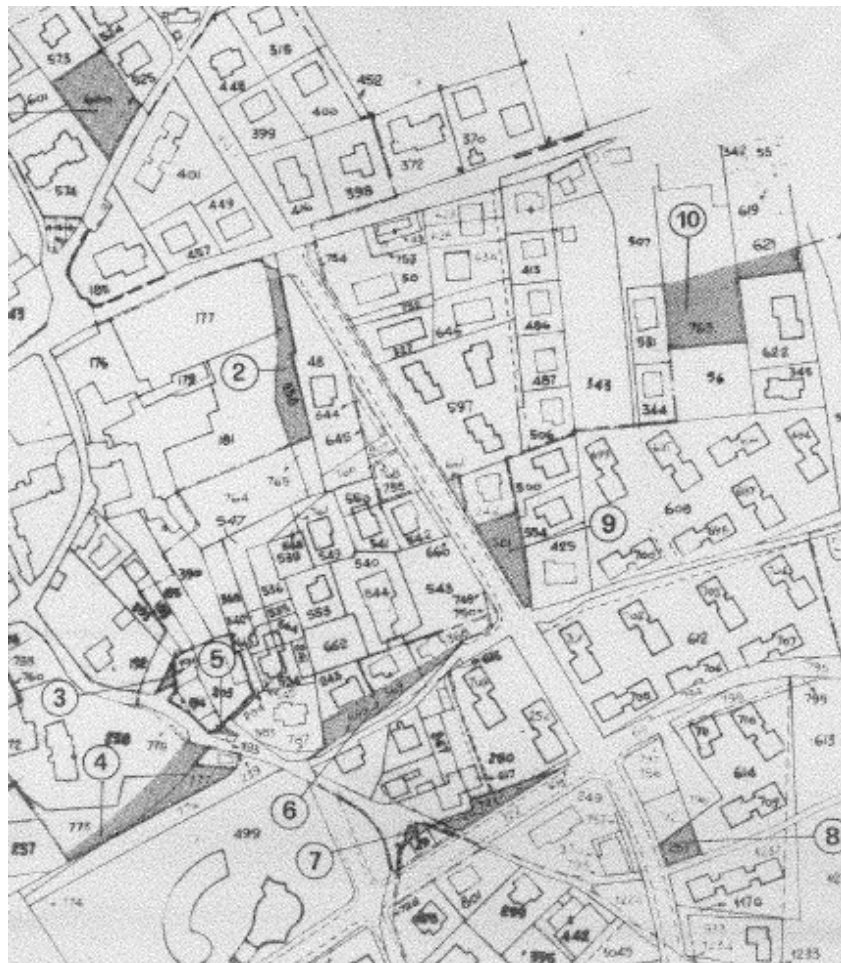


Veduta del monte Talvena

1.7 Cavarzano - variante al piano di zona 1990

A seguito dell'opposizione di alcuni proprietari all'esproprio delle aree inserite nel piano di zona approvato nel 1967, nel 1990 viene adottata una Variante al P.R.G. per le zone già comprese nel P.E.E.P con lo stralcio di alcune aree nelle località Cavarzano. Castion, Fiammoi e Levego oggetto di precedente Variante negli anni '70.

Per l'abitato di Cavarzano le aree congelate negli anni '70 e riclassificate come zone agricole, verranno riproposte con una nuova destinazione a verde privato vincolato o classificate come aree destinate a sede stradale.



aree in stralcio dal P.E.E.P riclassificate a verde privato vincolato

1.8 Cavarzano - variante generale al P.R.G. 1999

La Variante al P.R.G. ha inteso modificare radicalmente la filosofia e la strumentazione del P.R.G. del 1976, elaborando il progetto di città attraverso l'analisi di unità tematiche di progettazione.

La suddivisione in unità tematiche ha consentito di verificare ed analizzare i processi di sviluppo in atto nei vari distretti urbani in corso di trasformazione.

Per la piana di Cavarzano, già compresa nel PE 4, la variante ha ritenuto di dare corso ad un piano attuativo esteso all'intera area, chiamando a collaborare le proprietà interessate al fine di produrre un progetto di rilevante qualità complessiva.

Il primo tema si è concentrato sulla scelta del **tracciato di attraversamento del quartiere** che proveniente dalla zona produttiva della Venegia è fatto penetrare nella parte est di Cavarzano come una strada-giardino o strada-parco disegnata nel P.R.G. con attenzione all'aspetto paesaggistico oltre che funzionale.

Tale tracciato è inteso quindi, nella variante, come spina di tutto il quartiere che determina la nuova centralità per le zone di progetto e l'innovandone della forma urbana.

Dal raffronto della pianificazione del 1976 rispetto alla nuova soluzione di variante del 1999, per quanto concerne la viabilità, si assiste ad una conferma dell'asse portante che dal limite estremo della via Giovanni Paolo I⁵ - innesto da via Medaglie D'Oro - si snoda ad est verso l'abitato di Cavarzano proseguendo con un tracciato parallelo all'asse della ferrovia, e collegato alla strada interna proveniente dalla zona produttiva della Venegia attraverso un sottopasso ferroviario.

Ciò per quanto riguarda l'aspetto della viabilità, mentre **dal punto di vista urbanistico** per il quartiere di Cavarzano, si assiste ad una trasformazione delle aree inizialmente destinate ad edilizia economica in zone residenziali "pure", in conseguenza della loro quasi graduale saturazione.

Il limite della zona destinata ad edilizia economica e popolare si fonde con la destinazione del Piano Esecutivo, dando origine ad una nuova forma urbana determinata dalla realtà urbanistica esistente.

La variante propone quindi la delimitazione di un'area di espansione che include nel suo perimetro anche parte delle opere di urbanizzazione secondarie, in parte realizzate nel contesto di attuazione del P.E.E.P. e in parte nell'ambito della delimitazione del Piano Esecutivo.

Nel suo interno quindi troviamo la scuola media Nievo realizzata nel contesto del P.E.4 e la scuola materna di Mur di Cadola, il Parco Arcobaleno ed il campo sportivo in via Dolabella, realizzato nel contesto di attuazione del P.E.E.P. .

L'area di espansione è stata suddivisa in area di espansione e riqualificazione del centro di Cavarzano sottoposta a piano particolareggiato e in area di espansione a Mur di Cadola assoggettata a piano attuativo unitario.

L'area attraversata dall'arteria stradale che collega via Pellegrini con via A. di Foro, considerata tracciato fondamentale per l'attuazione delle previsioni di piano, è stata suddivisa nella variante generale in cinque sottoambiti di progettazione, presumibilmente per agevolarne la loro attuazione considerata la consistente superficie totale di espansione prevista dalla Variante Generale nella piana di Cavarzano.

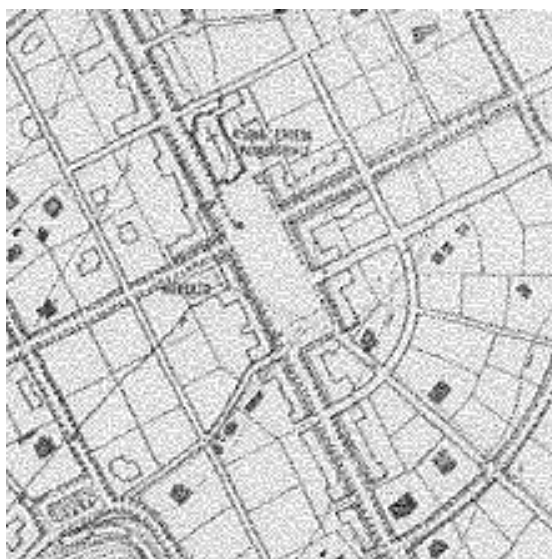
⁵ considerato asse principale nel sistema dell'antica città giardino confermato nella sua conformazione originaria nel piano Regolatore del 1959

La prima parte della strada di P.R.G. da via Pellegrini a via T.L. Burattini è stata recentemente eseguita introducendo una diversa soluzione per il tratto da via Pertile a via Zanon al fine di indurre limitazioni di traffico di scorrimento veloce.

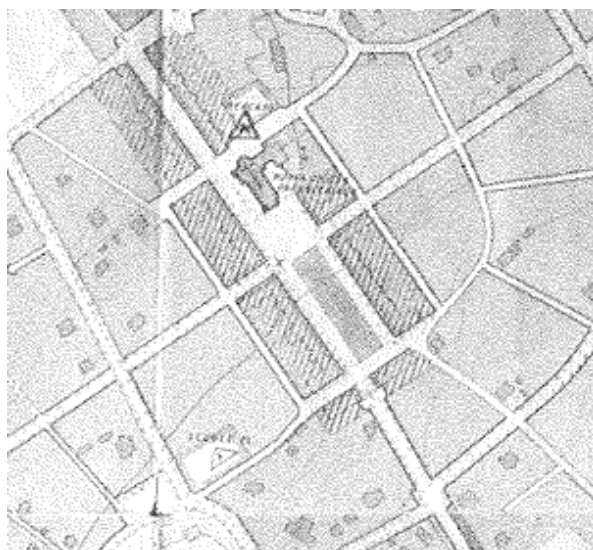
Anche l'ambito dell'azzonato C.RAm di Mur di Cadola è stato urbanizzato con un P.U.A. approvato nel 2007 e già parzialmente attuato.

1.9 Cavarzano - situazione attuale - la piazza

La piazza, progettata dall'architetto Alpago Novello nel piano del 1934, ha assunto una funzione diversa rispetto a quella originaria.



estratto P.R.G.1934 – LA PIAZZA



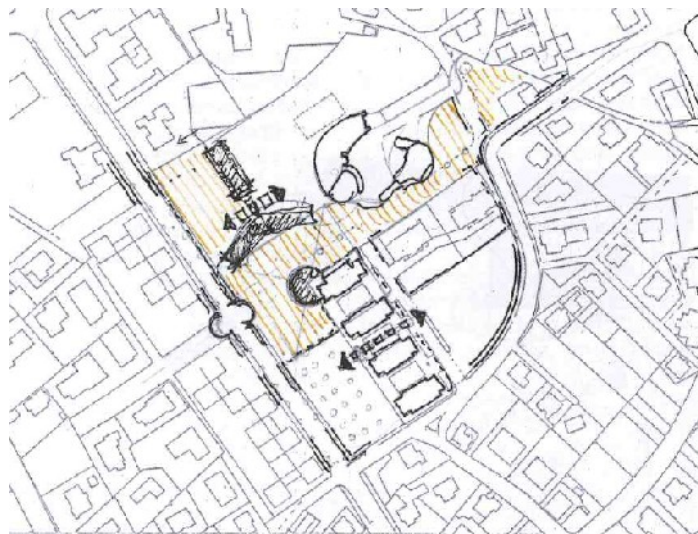
estratto P.R.G. 1959 – LA PIAZZA

La mancata attuazione della chiesa parrocchiale spostata in posizione decentrata rispetto a quella iniziale, ha di fatto disatteso il ruolo centrale dell'imponente piazza suddividendo lo spazio a metà e creando le due attuali piazze denominate Monte Schiara e Vittime di via Fani.

La prima più a nord, attualmente destinata al mercato settimanale è, per il resto del tempo, occupata da vetture.

La piazza Vittime di via Fani possiede invece una permanente destinazione a parcheggio per gli avventori delle attività commerciali esistenti prospicienti lo spazio asfaltato che risulta scarsamente attrezzato .

Ad entrambe, è stato riconosciuto il ruolo di piazze “virtuali” che con l’approvazione della Variante al P.R.G. del ‘99 si è cercato di trasformare riqualificandone gli spazi adiacenti e sollecitando una progettazione unitaria spinta alla rivitalizzazione del centro di Cavarzano.



schizzi di studio della piazza - da Urbanistica QUADERNI Comune di Belluno p.181

Sulla scorta di tali prescrizioni, nel 2000 l'Amministrazione Comunale ha bandito un Concorso di progettazione per l'area e zone limitrofe che ha sviluppato soluzioni interessanti nell'ottica di una riqualificazione funzionale degli spazi e nella ricerca di impostazione del progetto indirizzata alla ricerca degli elementi ordinatori del nuovo sistema.

Tra queste il progetto vincitore del Concorso⁶ che ha elaborato una proposta di riqualificazione e valorizzazione di tutti gli elementi presenti partendo dall'individuazione delle criticità, modificando la situazione urbana periferica, l'eterogeneità spaziale (la diversa densità edificatoria del quartiere) e le tipologie abitative presenti nel quartiere attraverso soluzioni anche molto spinte ma rese concrete da una attenta valutazione dei processi di trasformazione del territorio.

Il progetto, non ha mai avuto seguito nonostante le premesse che lasciavano ben sperare.

Ciò lascia chiaramente non definito un grande spazio che stenta ad affermare la sua identità di piazza centrale della "nuova città" che si proponeva essere Cavarzano, apparendo in sostanza un parcheggio solo parzialmente occupato per qualche ora la settimana dal Mercato.

Importanti alcuni spunti tratti dalla relazione del progetto vincitore del Concorso:

"Il progetto individua come ossatura portante dell'intervento le vie Giovanni Paolo I e via Bortolo Castellani .

L'ortogonalità di questi elementi e la loro distinta caratterizzazione funzionale e materica (viale Giovanni Paolo I che mantiene la percorribilità automobilistica, mentre via Castellani diventa un tappeto finemente disegnato ove è possibile sia passeggiare, sia dare continuità ai percorsi ciclabili previsti dal P.R.G.) contrappone ad un sistema piuttosto caotico una nuova idea di ordine.

Lavorando su questi assi prospettici (....) viene ad un tempo confermata la configurazione storica del quartiere e consente una percezione estesa ed unitaria del Nuovo Centro."

Il progetto *"propone con forza per incentivare la vita di quartiere i larghi spazi pedonali del Boulevard di Viale Giovanni Paolo I, caratterizzati dalle alberature esistenti che sono mantenute in sito.*

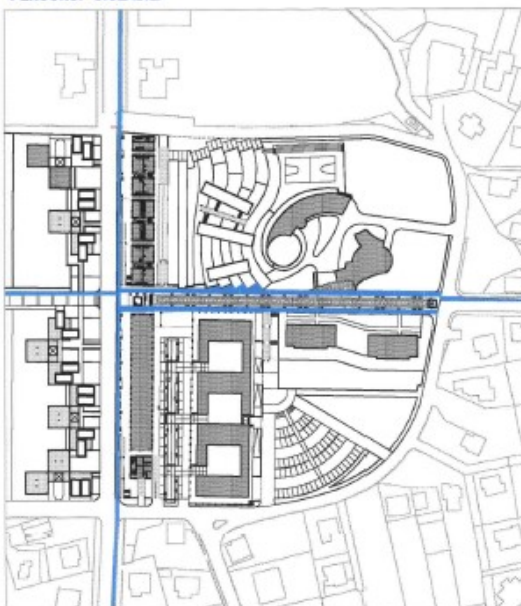
⁶ vincitore del Concorso di progettazione per la riqualificazione urbana del centro di Cavarzano è il gruppo di progettazione: ing. Tito De Biasio – capogruppo - /arch. Alberto Lazzaretti collaboratori arch. A. De Biasio, arch.A. Colcuc, C. Palazzo, A. Colombo, F. Pandolfo, S. Biasin, D. Sorrentino. R. Fedon, Matterazzo

Pedonalizza in sostanza tutta l'area oggetto degli interventi prevedendo all'interno della medesima l'esclusione della motorizzazione carrabile di transito arricchendola con gradevoli punti di vista studiati per mettere in evidenza i poli conclusivi di rilevanza artistica (sculture-fontane)."

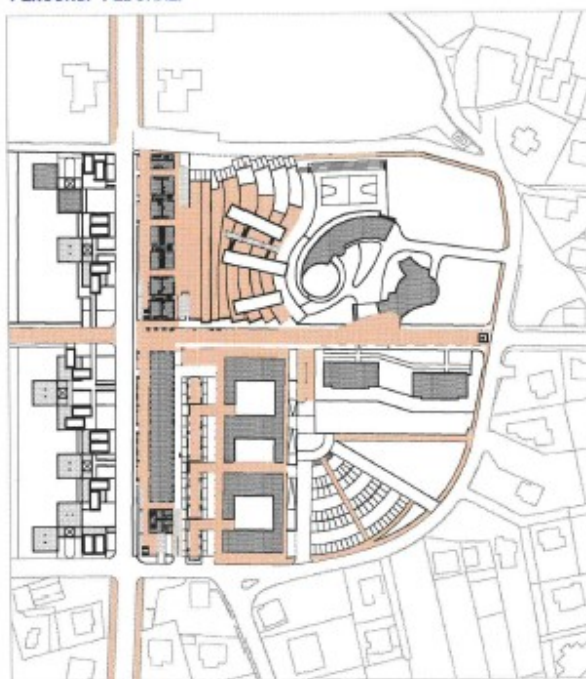
PERCORSI CARRABILI



PERCORSI CICLABILI



PERCORSI PEDONALI



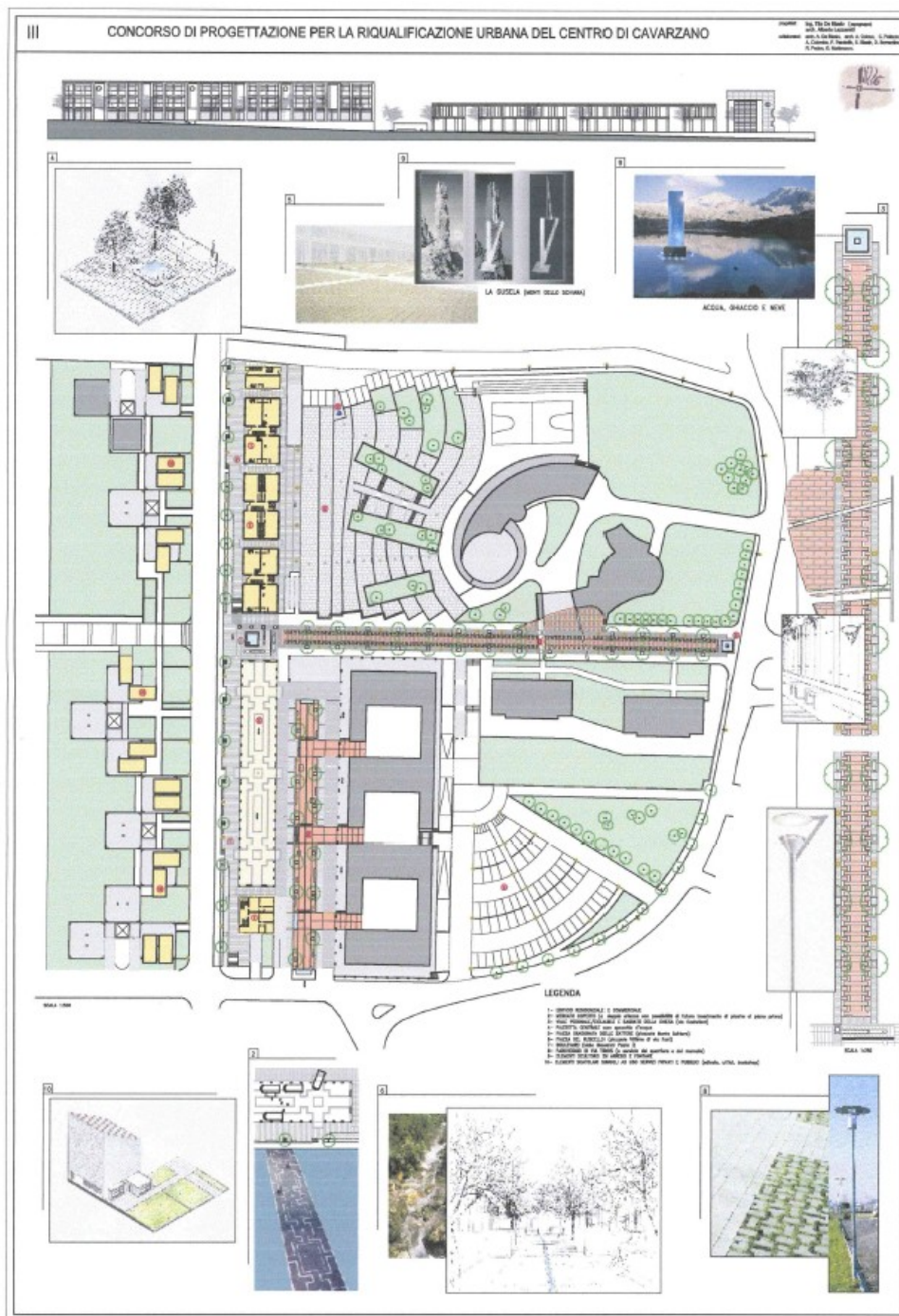
Ubicazione della residenza e del mercato coperto

"Il progetto propone di ubicare quasi la totalità della volumetria consentita nell'area di Piazzale Monte Schiari riservandone una minima porzione per Piazza Vittime di via FANI. Conseguentemente l'area del Mercato viene traslata nella medesima area, in zona baricentrica sia rispetto ai complessi edilizi esistenti dell'Ater, sia rispetto alle alle nuove volumetrie residenziali."

Gli spazi di parcheggio e gli standard urbanistici

“Su Piazzale Vittime di via Fani vengono individuati spazi di parcheggio lungo la viabilità di accesso e di uscita per il mercato coperto per circa 30 vetture e lo stesso spazio per la piazza del mercato può fungere da parcheggio nei giorni in cui il mercato non occupa la piazza.

Nel parcheggio vicino a via Trois a servizio dell’area ecclesiastica sportiva e al Mercato stesso sono stati individuati spazi per oltre 50 autovetture.”

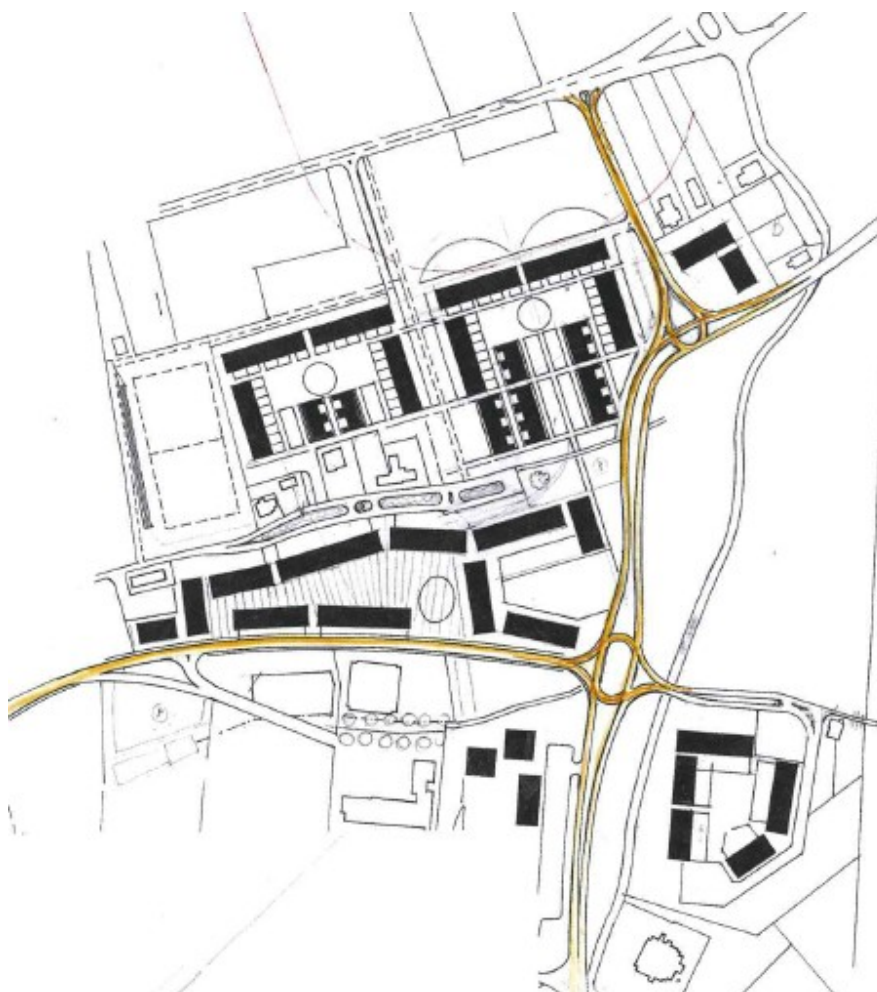


estratto tav. .III del progetto vincitore del Concorso di Progettazione del centro di Cavarzano

1.10 Cavarzano - la nuova centralità nel P.R.G. del 1999 - valutazioni

Il P.R.G. del 1999 ha inteso, valutare lo spostamento di centralità della piazza di Cavarzano più a est rispetto al centro attuale di piazza Vittime di via Fani e Monte Schiara.

Ciò sta a significare che nonostante il P.R.G. medesimo ambisse alla riqualificazione dell'attuale centro di Cavarzano non escludesse una possibile traslazione della piazza nell'area di espansione, creando i presupposti di sviluppo di un quartiere satellite con una sua propria connotazione urbanistica.



Cavarzano. Schizzi di studio della piazza sulla nuova area di espansione estratto da Urbanistica QUADERNI Comune di Belluno

Risulta infatti che tra le prescrizioni della Regione in sede di approvazione della Variante Generale⁷ sia stata esplicitata la valenza strategica nei processi di riqualificazione del centro di Cavarzano e per tale ragione sia stato prescritto un piano attuativo unitario attento alla progettazione degli spazi e caratterizzazioni del suo intorno in relazione ai rapporti spaziali delle aree di P.R.G. già individuati come spazi da riqualificare.

⁷ prescrizione contenuta nel parere della Commissione Tecnica Regionale n.5128 del 28/12/1998 allegato alla D.G.R.V.

Alla luce di tali previsioni è stato bandito il Concorso di progettazione per il centro di Cavarzano che ha ovviamente assorbito oltre alle indicazioni contenute nella Variante Generale anche quelle impartite dalla Regione Veneto rafforzative di una riqualificazione quanto mai necessaria per ridare forma e connotazione ad uno spazio oramai privo di una sua identità.



estratto tav. n.13.3-47 Cavarzano allegata al parere della C.T.R. n.5128 del 28/12/1998

2. CAVARZANO – LA PROPOSTA

2.1 la centralità

La piana di Cavarzano conserva la propria identità nel centro del quartiere dove storicamente si sono sviluppate, sia pur in modo disorganico, le maggiori attività sociali e dove, con la Variante Generale al P.R.G. del 1999, si è confermata la volontà di riqualificarne gli spazi collettivi di aggregazione contribuendo a creare una connotazione propria del luogo.

Tuttavia, diversamente da quanto auspicato dalla stessa Variante del '99, partendo dall'analisi storica e dall'evoluzione urbanistica del quartiere, non si ritiene corretta la proposta basata sulla convinzione di una nuova centralità traslata più a est rispetto all'attuale e, a maggior ragione, non si condivide l'attribuzione di "piazza mancata" alle attuali Piazza Vittime di via Fani e Monte Schiara.

Una previsione storicamente consolidata che dava alla piazza un ruolo cardine di centro nevralgico di funzioni pubbliche, legate alla città borghese anche se disorganicamente sviluppata, non cancella le origini del pensiero urbano dell'arch. Alpago Novello legate all'idea di espansione verso Cavarzano della città antica partendo sin dal 1934 dalla piazza come luogo di centralità.

La piazza costituisce ancora oggi luogo centrale dell'attuale quartiere di Cavarzano con la presenza, sia pur limitata, di piccole attività commerciali e sede del mercato settimanale, ruolo che con la presente proposta si intende confermare.

Al più si tratterà di ricercare diverse soluzioni per i parcheggi che rappresentano, sotto un mero profilo di vivibilità, un elemento di disturbo se non di degrado.

2.2 la viabilità

La trama dell'attuale rete stradale si è sviluppata ricalcando le stradine ottocentesche presenti ancora nei progetti dell'arch. Alpago Novello e lungo i principali assi storici di attraversamento di via Giovanni Paolo I e via B.Castellani.

La discontinuità del sistema stradale che ne è risultato favorisce una transitabilità interna al quartiere limitata agli abitanti residenti garantendo quiete nella zona ma esaltando un senso di smarrimento per chi invece vi si reca per svolgere commissioni o solo per una semplice passeggiata o per un caffè.

L'attuale trama risulta pertanto inadeguata alle mutate esigenze del quartiere mancando percorsi pedonali e piste ciclabili sufficientemente attrezzate e in grado di garantire un' agevole percorribilità dei luoghi e una interconnessione che ne consenta l'attraversamento.

La nuova espansione ad est del centro sarà lo stimolo per ricercare una rete di collegamenti secondari ciclabili e pedonali capace di mettere in connessione i servizi urbani primari rappresentati dalla grande piazza-parcheggio-mercato di via Vittime di via Fani e Monte Schiara - che dovrà essere opportunamente riprogettata - con le attrezzature sportive, scolastiche, religiose e di svago quali i parchi di quartiere e le aree di aggregazione esistenti che avranno come filo conduttore una maglia di percorsi lineari verdi, artificiali o naturali quali viali alberati su antiche stradine esistenti.

Il progetto si pone come obiettivo lo studio della mobilità in uno scenario di città sostenibile a misura d'uomo attraverso l'adozione di strategie di controllo ambientale e di scelte realizzative sviluppate partendo dai punti focali dei servizi, fondamentali nella creazione della nuova comunità urbana.

Il tessuto urbano, creato dalla maglia di percorsi di connessione con i relativi servizi complementari, anticiperà la costruzione degli edifici che dovranno essere realizzati con particolare riguardo alla sostenibilità ambientale ed energetica.

Si ritiene di fondamentale importanza l'adozione di servizi di trasporto pubblico efficienti con lo scopo di limitare l'uso dell'auto verso il centro città con l'attivazione di una auspicata metropolitana di superficie quale nuovo ruolo della linea ferroviaria esistente in grado di soddisfare le esigenze di utenti che necessitano di spostamenti più lunghi.

2.3 Infrastruttura verde urbana – *greenway*- da piazza Oltrardo a viale Giovanni Paolo I

L'infrastruttura verde urbana che mette in connessione il centro di Cavarzano opportunamente riprogettato anche sulla scorta del progetto vincitore del Concorso per la riqualificazione del centro di Cavarzano, e la nuova espansione più a est, è **rappresentata da un percorso perpendicolare allo storico Viale Giovanni Paolo I** ed ha origine dalla sponda sinistra dell'Ardo risalente da Fisterre⁸ verso Piazza Oltrardo che costituisce l'ingresso della nuova *greenway*⁹.

Confermando la previsione del vigente P.R.G. si utilizzerà lo slargo a destinazione verde pubblico per ricavare una piccola area di sosta con attrezzature per lo svago e il relax proseguendo tra le abitazioni con un asse pedo-ciclabile di attraversamento di via Navasa e della storica Via P. Cesa.

Il percorso verrà collegato a via Dalmazia che per consentire l'accesso alle costruzioni esistenti manterrà la funzione promiscua carrabile e pedo-ciclabile rielaborando la sezione stradale attraverso la variazione del tracciato con strozzature e allargamenti e l'utilizzo di una casistica molto vasta di dispositivi di arredo, tali da costringere gli utenti sui mezzi più veloci a conformare il loro comportamento alla necessità di convivenza con i pedoni. Verrà introdotto il **concetto di Woonerf**¹⁰ **o di zona 30**¹¹.

2.4 Riqualificazione del centro di Cavarzano - da viale Giovanni Paolo I a via Tillman

Con la presente proposta si intende riqualificare l'attuale centro di Cavarzano applicando i principi e la filosofia del progetto vincitore del *Concorso per la riqualificazione del centro di Cavarzano*¹² del 2000.

Il progetto si integra con l'impostazione della presente proposta e può costituire valido strumento di riflessione sui temi legati alla trasformazione del quartiere e legante per la nuova espansione urbana.

⁸ il percorso opportunamente studiato potrebbe consentire l'utilizzo di un'utenza proveniente anche dalla parte nord della città

⁹ Ambiente e Territorio – Progettare i percorsi verdi - In Europa, con questo termine vengono oggi indicati "percorsi dedicati ad una "circolazione dolce" e non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali". Il primo storico teorizzatore delle Greenways, fu Frederick Law Olmsted, architetto paesaggista della seconda metà del XIX secolo. Si tratta in concreto di una rete verde urbana che permetta al cittadino di muoversi con più sicurezza e gradevolezza, non solo per scopi ludici, ma soprattutto per recarsi da casa a scuola e da casa al lavoro o ai centri di vita sociale. Può costituire l'ossatura primaria connessa e integrata da una rete più capillare.

¹⁰ - Spazi per camminare – camminare fa bene alla salute a cura di A. Barp e D. Bolla - *termine che significa più o meno recinto residenziale ed è il concetto più innovativo elaborato in Olanda a partire dal 1970 sul tema della convivenza auto-pedoni nelle aree residenziali. Si basa da un lato sulla gerarchizzazione della rete viaria in modo da separare il traffico di attraversamento dal traffico di accesso, separazione che consente di rendere disponibile la strada residenziale anche per funzioni diverse da quelle del traffico e dall'altro sul ridisegno della sede stradale in modo da renderla compatibile ai diversi modi di circolare e capace di contenere altre attività non necessariamente legate alla mobilità- nel Woonerf l'automobilista deve andare "al passo" e non ha la precedenza sul pedone o sul bambino che gioca in strada*

¹¹ forma di intervento urbanistico per la moderazione del traffico nella viabilità urbana. E' stata introdotta in Italia nel 1995 all'interno delle Direttive per la redazione dei Piano Urbani del Traffico - PUT

¹² vedi progetto vincitore depositato presso il Settore Pianificazione Urbana e Servizi alla città- ing. T. De Biasio e arch. A. Lazzaretti -

3. L'AREA DI ESPANSIONE - PROGETTO DI UN QUARTIERE A MISURA D'UOMO

La nuova area di espansione si colloca in un contesto ambientale già parzialmente edificato per il quale il P.R.G. vigente ha previsto la progettazione di un piano di tipo unitario.

Vista la consistente estensione territoriale, nel P.R.G. l'intera piana è stata suddivisa in due distinti comparti edificatori di cui, l'uno a destinazione C.RAc (area di espansione e riqualificazione del centro di Cavarzano), l'altro a destinazione C.RAm (area di espansione a Mur di Cadola), soggetto a piano attuativo recentemente approvato la cui edificazione è in corso di realizzazione.

Il tema urbanistico è lo sviluppo di una pianificazione con forte caratterizzazione sotto i profili della sostenibilità ambientale e della qualità della vita attraverso un percorso di sviluppo urbano a dimensione d'uomo.

Lo scopo e l'intenzione è di ricercare un punto di equilibrio tra le dinamiche di sviluppo territoriale e la crescente ricerca di una massima qualità del vivere.

L'Amministrazione si pone come soggetto attivo nel processo di pianificazione e diventa artefice della trasformazione del proprio territorio.

I temi sviluppati riguardano:

3.1 L'infrastruttura verde

L'infrastruttura verde che da Piazza Oltrardo raggiunge l'attuale centro di Cavarzano e prosegue fino ai margini di via Tilman compenetra nell'area di espansione con un tracciato sinuoso caratterizzato da spazi condivisi in rapporto diretto tra pedoni, ciclisti e automobilisti.

Sarà consentita l'accessibilità carrabile prevalente solamente per l'ultimo tratto di via Castellani fino a raggiungere il Parco Arcobaleno e la scuola media Nievo.

3.2 La strada interna alla nuova espansione

All'interno del perimetro del piano dovranno essere adottate misure strutturali per la progettazione della nuova strada di penetrazione quali restringimento della carreggiata attraverso aiuole, segnaletica e parcheggi, interruzione della continuità delle intersezioni, passaggi e incroci rialzati, rallentatori ottici e ad effetto acustico.

Le aree a standard di parcheggio dovranno essere realizzate ai margini di ciascun sottoambito di progettazione realizzate con particolare cura all'aspetto ambientale sia per scelta di materiali che per gli arredi. Da tali superfici dovranno essere previste idonee rampe di accesso alle autorimesse interrate per i parcheggi privati. Non saranno consentite autorimesse singole fuori terra e/o rampe con accesso diretto dalla strada di quartiere¹³.

Per ciascun sottoambito la progettazione potrà essere spinta fino alla totale pedonalità fatto salvo l'obbligo di prevedere accessi adeguati ai mezzi di soccorso e/o l'accesso controllato nel caso di soluzioni a Woonerf o zone 30.

¹³ si richiama a tale proposito il quartiere P.E.6 di Giamosa a Belluno - progetto ing. Da Rold Pierganni - che nel 1997 ha realizzato un complesso residenziale con principi innovativi con la fondamentale esclusione delle auto e la loro sistemazione su parcheggi a margine o nell'interrato comune. Tale nuova soluzione dovrebbe oggi lasciare spazio, dopo 14 anni, alla progettazione di soluzioni ancor più "coraggiose".

La strada e relativi percorsi dovranno essere pavimentati con leganti non bituminosi escludendo quindi l'asfalto e ponendo cura;

- alla maglia dei collegamenti pedonali verso le aree pubbliche ,
- alla gerarchizzazione degli spazi distinti per i diversi tipi di utenza.

Per la nuova strada di accesso al quartiere, particolare cura dovrà essere posta circa la scelta degli arredi urbani, delle essenze arboree e dei corpi illuminanti che costituiranno, in sinergia con le scelte strutturali, l'ossatura del progetto architettonico.

La realizzazione delle opere di urbanizzazione dovrà essere preceduta da un'accurata progettazione dei particolari, la scelta dei materiali dovrà essere preventivamente concordata e puntualmente normata nel piano attuativo e riconfermata con il progetto delle opere..

3.3 I tracciati storici esistenti

I tracciati storici esistenti¹⁴ che costituiranno la maglia dei collegamenti pedonali e/o pedociclabili o promiscui dovranno essere salvaguardati e recuperati. In particolare nel caso di strade bianche (a mac adam) dovranno essere previsti interventi di stabilizzazione della superficie eseguiti con leganti non bituminosi¹⁵:

il tracciato Via Dolabella



il tracciato non risulta compromesso rispetto a quello storico è pertanto necessario salvaguardare la sezione originaria, le alberature esistenti non potranno essere eliminate e in fase di progettazione dei singoli sottoambiti non si potrà in nessun caso prevedere una riduzione delle essenze arboree ed arbustive esistenti fatto salvo il corretto ricambio vitale. Dovranno essere adottate adeguate misure per la salvaguardia del paesaggio¹⁶.

¹⁴ Si tratta di tracciati esistenti ed individuati fin dal P.R.G. del 1934 – via Dolabella, via dei Fossi, via Barozzi, via Mur di Cadola e via Burattini che costituivano le strade interpoderali di collegamento al centro storico di Cavarzano

¹⁵ ai sensi dell'art.32 comma quinto della L.R.11/2004, potrebbero essere proposti in alternativa alla possibile monetizzazione degli standard secondari, interventi sulle strade esistenti, da parte dei lottizzanti, attraverso la stabilizzazione della superficie con leganti non bituminosi.

¹⁶ vedi art. 2.2 delle norme di attuazione del P.R.G. vigente – alberature e siepi

Il tracciato Via dei Fossi



il tracciato storico da via Barozzi a via Tilman risulta interrotto in più parti a seguito della realizzazione della scuola media Nievo nel contesto del P.E.4 e successivamente dell'attuale parco Arcobaleno.

Anche il primo tratto da via Barozzi verso la scuola, inizialmente salvaguardato nel tracciato e nelle sue essenze arboree e arbustive è andato parzialmente distrutto. Gli attuali lavori di

realizzazione della nuova strada interna hanno portato al taglio di alberature e siepi di confine snaturando lo storico percorso che dovrà essere ripristinato, almeno per la prima parte, con idonee essenze arboree e arbustive. Sarà necessario il mantenimento dell'attuale sezione.

Il tracciato via Mur di Cadola



Il primo tratto di strada da via Barozzi verso via Tilman è stato realizzato a seguito della costruzione della scuola elementare, sopra il vecchio tracciato.

Il tratto oltre il primo è stato opportunamente adeguato sia in sezione che nella pavimentazione, conservando invece solamente nella parte finale oltre il parco Arcobaleno verso via Tilman, l'originaria carpenada.

Primo tratto da via Barozzi a via Tilman - vista verso via Barozzi



vista da via Tilman a via Barozzi -



il tracciato via Burattini e via Barozzi

Via Burattini in prosecuzione di via dei Fossi oltre l'incrocio su via Barozzi, mantiene la sezione del tracciato storico anche se nel primo tratto ha recentemente subito un allargamento a seguito dell'intervento di costruzione di immobili residenziali nel contesto della pianificazione attuativa di P.R.G..

Via Barozzi, ad andamento nord sud, storicamente risulta tracciato di collegamento tra l'abitato di Cusighe e Baldenich. La presenza di un tratto di carpenada con le tipiche essenze

arboree e arbustive lungo il percorso, risulta elemento di notevole interesse ambientale e paesaggistico. Purtroppo i recenti interventi di realizzazione della strada di accesso alla vicina zona residenziale, e il parcheggio della nuova strada di collegamento, hanno notevolmente compromesso l'intero tratto. Si auspica il ripristino delle alberature e delle essenze arboree andate distrutte al fine di ridare una connotazione propria al tracciato anche in prospettiva del previsto uso del percorso ai soli pedoni e ciclisti come previsto dal piano attuativo approvato.



Vista della carpenada a seguito degli interventi sull'area residenziale



foto della carpenada prima degli interventi sull'area residenziale

3.4 La viabilità principale di attraversamento da via dei Fossi a via A. Di Foro

Per viabilità di attraversamento si intende l'asse stradale che costituisce la prosecuzione del tracciato previsto dal vigente P.R.G. e già in parte realizzato fino all'incrocio su via Burattini - via dei Fossi.

Tale tracciato, se da un lato risulta necessario per sgravare il traffico proveniente dalla zona produttiva della Veneggia in attesa di completare il tratto di collegamento verso la rotatoria di via Mameli, dall'altro creerà una frattura marcatamente rilevabile sul territorio, pari alla già esistente barriera costituita dalla ferrovia ¹⁷.



vista da via Dolabella verso il cimitero di Cusighe dove verrà realizzata la strada

In particolare per l'attraversamento si propone un tracciato con direttrice finale in uscita su via A. Di Foro in corrispondenza dell'attuale parcheggio del cimitero di Cusighe localizzato ad est dello stesso.

La soluzione determina la formazione di una rotatoria in corrispondenza dell'incrocio sulla via A. Di Foro e una seconda rotatoria in prossimità del futuro collegamento verso via Mameli.

La rotatoria in prossimità del cimitero risulta nel contempo valida soluzione anche in vista di un eventuale futuro collegamento all'area sanitaria di Cusighe posta a nord.

¹⁷ Già la ferrovia ha comportato la suddivisione del territorio tra zona produttiva e città contemporanea, la strada con uscita su via A Di Foro determinerà una ulteriore frattura con conseguente risultanza di una fascia di territorio parzialmente isolata tra la strada stessa e la ferrovia



sezione stradale tipo per l'attraversamento da via dei Fossi a via A.DI Foro

Considerato che la stessa costituirà valida soluzione di collegamento, anticipando il futuro innesto su via Mameli, anche la sua progettazione dovrà essere calibrata alle reali esigenze del quartiere.

La stessa dovrà il più possibile armonizzarsi con il contesto trattandosi di arteria delimitante un quartiere residenziale.

La sezione sarà distinta tra sede stradale, aiuola delimitante lo spazio veicolare e pista pedociclabile.



esempio di sezione stradale tipo – vecchia statale Pederobba- Possagno

Date le sue caratteristiche la strada sarà dotata di piattaforme rialzate per gli attraversamenti pedonali che saranno posti sia in corrispondenza dei tracciati storici, ai quali in termini di percorribilità verrà data priorità, sia lungo tutto l'asse viario, attraverso la realizzazione di rallentatori ottici con funzione di moderatori del traffico e/o con la realizzazione di cuscini “berlinesi”¹⁸ costituenti rallentatori ad effetto acustico.

Piattaforma rialzata per attraversamenti



¹⁸ il cuscino berlinese è un particolare tipo di dosso solitamente di forma quadrata che non è esteso all'intera carreggiata. Questo aspetto lo rende molto adatto ad essere collocato nelle cosiddette Zone 30. Il nome deriva dal fatto che Berlino è stata la prima città a sperimentarne l'efficacia.

rallentatore ottico



Ai margini della strada verso le aree residenziali non saranno consentite recinzioni o muretti di delimitazione della proprietà. Per isolare la strada al contesto residenziale dovranno essere posizionati cespugli tappezzanti di bassa altezza invalicabili, o barriere costituite da siepi sempreverdi a protezione degli spazi privati¹⁹.

cuscini berlinesi



La realizzazione di tale asse viario principale, come dell'intera previsione del MP, potrà avvenire seguendo due diverse modalità:

- 1) progettazione e realizzazione da parte dell'Amministrazione Comunale, quale opera pubblica, preliminare a qualsiasi intervento dei Soggetti Privati;**
- 2) progettazione e successiva realizzazione nell'ambito delle previsioni dei singoli P.U.A, da parte dei Soggetti Privati, suddivisi nei rispettivi comparti previsti nel M.P.**

¹⁹ la realizzazione della delimitazione con prevalenza di materiale vegetale serve ad evitare il rilevante impatto delle recinzioni sul fronte strada da evitare nel caso in cui si provveda alla realizzazione delle strade prima degli insediamenti residenziali

4. ATTUAZIONE DEL MASTERPLAN

Ipotesi 1)

A garanzia del principio della filosofia generale del progetto, ossia privilegiare negli spazi scoperti la vita di relazione e svago che costituisce l'ossatura su cui si fonda l'intero Master Plan, si può ipotizzare una prima soluzione che prevede **la progettazione e realizzazione di tutte le infrastrutture (viabilità e opere di urbanizzazione, verde e parcheggi) e reti tecnologiche principali, da parte del Comune.**

Le varie fasi della progettazione potranno essere assunte dal Settore Pianificazione Urbana e Servizi alla Città.

Per la realizzazione delle opere, possibilmente in un unico intervento (ma in caso di difficoltà potrebbero individuarsi anche più stralci funzionali) si ipotizza la seguente modalità:

- diretta esecuzione da parte del Comune di Belluno, con la maggior parte dei finanziamenti derivanti dai Soggetti Attuatori i quattro comparti, quali contributi di costruzione e/o acquisizione delle volumetrie generate dalle aree comunali;

Sarà necessaria la previa stipula, con i diversi Soggetti Attuatori, di una convenzione che preveda la cessione delle aree (per i S.A. interessati dalle opere, compreso il tratto di futuro collegamento con via Mameli in sottopasso ferroviario) nonché i termini e le modalità di corresponsione dei valori delle volumetrie da acquisire dal Comune e/o anticipo degli oneri di urbanizzazione.

Una volta realizzate e collaudate tali infrastrutture e reti tecnologiche, per ogni singolo sottoambito potranno essere richiesti ed ottenuti, senza la necessità di presentare un Piano Urbanistico Attuativo, i titoli abilitativi per l'edificazione.

Edificazione che dovrà avvenire, secondo i principi di sostenibilità e nel rispetto delle prescrizioni impartite per ciascun sottoambito dalle indicazioni allegate al suddetto Master Plan.

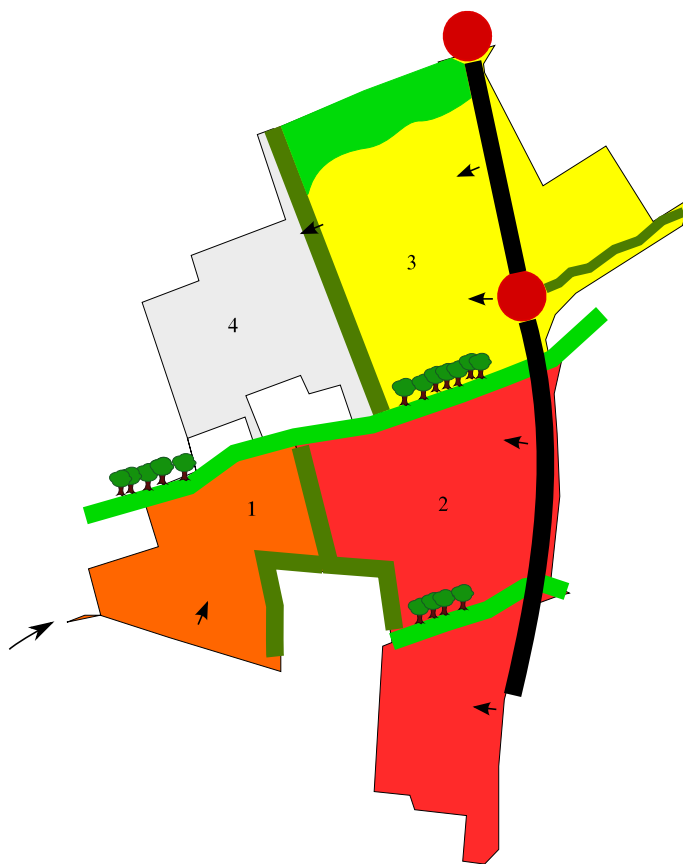
Ipotesi 2)

In subordine alla diretta progettazione e realizzazione di tutte le infrastrutture pubbliche da parte del Comune, si prevede la progettazione e successiva realizzazione delle stesse **(viabilità e opere di urbanizzazione, verde e parcheggi)** da parte dei Soggetti Attuatori i quattro comparti per le rispettive competenze o meglio ancora in un unico intervento con la formazione di un consorzio, mediante la presentazione e l'approvazione di Piani Urbanistici Attuativi.

I titoli abilitativi per l'edificabilità all'interno dei comparti potranno essere richiesti ed ottenuti successivamente alla realizzazione e collaudo delle rispettive opere di urbanizzazione pubbliche (o nel caso di un unico intervento di tutte le opere di urbanizzazione pubbliche).

Gli importi che verranno versati e/o sostenuti dai Soggetti Attuatori, concorreranno allo scomputo del contributo di costruzione dovuto ai sensi dell'art. 16 del D.P.R. 06.06.2011 n. 380 per la realizzazione degli edifici; mentre i Proprietari le aree (e loro aventi causa) che – per vari motivi – non intendono aderire all'iniziativa del Master Plan, in caso di edificazione, dovranno corrispondere gli oneri dovuti al momento del rilascio dei titoli abilitativi secondo le relative specifiche tabelle.

A parte l'auspicata soluzione che anche i Soggetti Privati si uniscano in Consorzio per realizzare interamente tutte le opere di urbanizzazione pubbliche, per consentire comunque la fattibilità dell'intervento secondo i principi enucleati, si individuano per ciascun sottoambito i principi ordinatori del progetto che costituiranno l'ossatura dell'intero ambito di progettazione.



Schema suddivisione sottoambiti

Sottoambito 1 -

L'accesso all'ambito dovrà essere previsto lungo il fronte dell'ultimo tratto della strada comunale di via Castellani dove, in corrispondenza del tratto finale verso la palestra, dovrà essere localizzato **il parcheggio pubblico**.

Tale spazio permetterà di incrementare la dotazione di standard a parcheggio per l'area scolastica attualmente già dotata di spazi dedicati alla sosta ma insufficienti a contenere l'afflusso di auto soprattutto durante il periodo di attività della scuola.

Si prevede inoltre:

- la realizzazione di un **percorso pedonale** di collegamento che lambisce il confine nord-ovest dell'area scolastica e prosegue lungo il confine tra i due sottoambiti (1 e 2) fino al limite di via Dolabella.
- il mantenimento dell'attuale tracciato storico di via Dolabella con il rilievo delle essenze arboree esistenti e la creazione di una **fascia verde di protezione** di circa due metri, che verrà computata, ai fini degli standard, come viale alberato posto tra il margine della via e le nuove residenze.

La fascia di rispetto, computata ai fini della prevista dotazione di standard a verde nel contesto del P.U.A contribuirà al mantenimento del filare alberato esistente, che dovrà essere salvaguardato²⁰

Sottoambito 2 -

Verrà prevista la **suddivisione del sottoambito in due parti**: l'una a monte di via dei Fossi opportunamente recuperata secondo i criteri di cui al precedente paragrafo 3.3; e l'altra a valle.

Per il Sottoambito 2 sarà previsto l'obbligo di realizzare il tratto di strada di collegamento tra via dei Fossi e via Dolabella in prosecuzione della strada esistente, che dovrà essere realizzato e ceduto al Comune prima della presentazione dei relativi titoli abilitativi edilizi insieme alle altre opere di urbanizzazione previste nel masterplan.

Non sarà consentito l'attraversamento del tracciato di via dei Fossi con strade di penetrazione interne al P.U.A.; a tale scopo saranno concessi **due distinti accessi ai sottoambiti** dalla nuova strada di collegamento che risulteranno autonomamente serviti.

Atteso che nella progettazione della mobilità si propone l'eliminazione del collegamento trasversale di P.R.G. posto tra via Castellani e la nuova strada di via Pellegrini - via dei Fossi e nell'intento di creare una interconnessione tra le diverse strutture pubbliche esistenti attraverso una rete di mobilità pedonale e ciclabile, si prevede la realizzazione, in carico ai proponenti, di un percorso pedociclabile che partendo da via dei Fossi costeggi il perimetro nord est dell'area scolastica.

Si prevede:

- La realizzazione di uno spazio a **standard di parcheggio** nel sottoambito a valle di via dei Fossi in corrispondenza dell'innesto tra via Mur di Cadola e la strada di via Pellegrini e via dei Fossi.

²⁰ fermo restando la verifica degli standard urbanistici di cui all'art.26 della L.R.61/85 si ritiene proponibile la soluzione di superficie a verde lungo la via storica considerandola computabile come viale alberato ritenendo tale soluzione maggiormente rispondente alle prescrizioni di salvaguardia del tracciato esistente.

Tale localizzazione consentirà la fruizione di nuove superfici a parcheggio da parte degli utenti delle vicine strutture scolastiche. Ciò contribuirà ad un miglioramento sia dell'accessibilità che della mobilità alternativa soprattutto nei periodi di maggior afflusso di persone verso le strutture pubbliche²¹.

- Il mantenimento dell'attuale tracciato storico di via Dolabella con il rilievo delle essenze arboree esistenti e la creazione di una **fascia verde di protezione** pari a circa due metri, considerata viale alberato posta tra il margine della via e le residenze.

La fascia di rispetto verrà computata ai fini della prevista dotazione di standard a verde nel contesto del P.U.A evitando di compromettere, durante le fasi di realizzazione dell'intervento edificatorio le essenze verdi esistenti.

Sottoambito 3 - 4

La particolarità dei due Sottoambiti 3 e 4 che per posizione ed accessibilità nel contesto dell'intero ambito soggetto a pianificazione attuativa determinano uno squilibrio in termini di reale fattibilità, comporta la valutazione di due distinte ipotesi di sviluppo.

La prima riguarda la possibilità di procedere per comparti distinti e cioè mantenendo separati i due sottoambiti e concedendo al sottoambito 4 l'accesso da via A. Di Foro (come peraltro previsto dal vigente P.R.G in prima ipotesi) caricando al sottoambito 3 la realizzazione della strada di collegamento tra via Dolabella e via A.Di Foro.

La seconda, unificare i due sottoambiti in un unico comparto, caricando la realizzazione della strada di collegamento ad entrambi proporzionalmente alla superficie di proprietà e quindi obbligando all'accesso dalla strada di collegamento entrambi i sottoambiti, escludendo quindi la possibilità di accesso per il sottoambito 4 da via A. Di Foro.

Prima ipotesi – sottoambiti 3 e 4 distinti

Nel caso in cui si intenda procedere come in prima ipotesi e quindi con il mantenimento dei due sottoambiti distinti, al **sottoambito 3 sarà richiesta** oltre alla realizzazione del tratto finale di collegamento della strada via Dolabella- via Dei Fossi:

- la realizzazione di **un parcheggio e di una zona verde** posta a nord in prossimità di via A. Di Foro all'interno della zona di rispetto cimiteriale e una **fascia di verde**, pari a due metri, lungo via Dolabella;

²¹ Il miglioramento della mobilità pedociclabile risulta fondamento per una innovativa struttura della mobilità alternativa a livello di quartiere in grado di produrre ripercussioni positive sulla città e il suo territorio. Risulterà di stimolo per ripensare al trasporto pubblico calibrato alle reali esigenze del quartiere e per l'attivazione della metropolitana di superficie. Il progetto contiene due diverse tipologie di fruizione, l'una destinata alla circolazione interna del quartiere attraverso una ramificazione di percorsi pedonali e ciclabili destinati ai residenti che potranno mandare a scuola i propri figli in sicurezza senza la necessità di usare l'automobile o i mezzi pubblici, la seconda invece dedicata ai percorsi aperti maggiormente flessibili costituiti dal greenway disegnato per la comunicazione alla piazza, ai luoghi commerciali e ai luoghi per l'incontro

- inoltre, prevedendo di congelare il tracciato di collegamento verso la rotatoria di via Mameli, la realizzazione di un **percorso pedonale** che dalla strada di attraversamento colleghi via Barozzi con cessione al Comune dell'intero tracciato compresa l'area necessaria alla futura realizzazione della strada di collegamento;
- **l'accesso all'ambito** dovrà essere realizzato in prossimità della rotatoria che servirà per l'allacciamento a via Mameli.

Per il sottoambito 4, al quale sarà concesso l'accesso da via A.Di Foro, sarà richiesta:

- la realizzazione di un **parcheggio** in prossimità dell'accesso al sottoambito 4 da via A. Di Foro e la realizzazione di un **percorso pedonale** di collegamento tra via Dolabella e via A. Di Foro, una **fascia di verde pari a circa due metri lungo via Dolabella**;

E' chiaro che al sottoambito 3 si richiederà un “sacrificio” superiore rispetto alla seconda ipotesi che prevede diversamente la realizzazione della strada di collegamento caricata ad entrambi i sottoambiti.

Seconda ipotesi – unico sottoambito

Nel caso di sottoambiti unificati sarà richiesta:

- la realizzazione del tratto di collegamento della strada via Dolabella-via A.. Di Foro;
- la realizzazione di un **parcheggio** in prossimità dell'accesso al sottoambito 4 da via A. Di Foro e la realizzazione di un **percorso pedonale** di collegamento tra via Dolabella e via A. Di Foro, una **fascia di verde pari a circa due metri lungo via Dolabella**
- La realizzazione del **parcheggio** e del **percorso pedonale** di collegamento alla vicina area sportiva,
- la realizzazione del **parcheggio e verde all'interno dell'area cimiteriale**
- **L'accesso** sarà previsto dalla rotatoria.

5. SUDDIVISIONE AMBITI EDIFICATORI – SUPERFICI E VOLUMI

La superficie dell'intero ambito a destinazione CRA c è di circa 140.000 mq in essa sono compresi circa 34.000 mq di proprietà comunale.

Le proprietà accertate sono circa 35 suddivise dal P.R.G. in sottoambiti che vedono in media, per ciascuno di loro, il coinvolgimento di non meno di 5 proprietà ad eccezione di un solo comparto edificatorio (1) che risulta per il 50% di una sola proprietà.

Nello specifico, a fronte di circa 35 proprietà se ne ritrovano 3 di dimensioni relativamente ampie rappresentate dal Comune di Belluno e da due società immobiliari che insieme coprono poco meno del 50% dell'intera superficie.

Le proprietà minori si sovrappongono sul territorio in modo casuale con una percentuale di circa il 25% del totale.

La capacità edificatoria dell'intero ambito, sviluppa un volume di circa **112.500 mc** compresa la capacità edificatoria generata dalle superfici di proprietà comunale (**circa 27.500 mc**) già occupate da opere di urbanizzazione secondaria quali scuola, verde pubblico e verde sportivo che riducono le superfici realmente utilizzabili all'insediamento delle nuove infrastrutture e volumetrie in progetto.

5.1 Volumi di proprietà comunale

Considerato che il Comune di Belluno risulta effettivamente avere in proprietà circa 27.500 mc generati dalle superfici attualmente destinate a parco pubblico, verde sportivo e struttura scolastica, fermo restando la verifica dell'effettivo titolo di proprietà dell'area attualmente occupata dalla scuola e dalla palestra²², si possono ipotizzare due diverse soluzioni come di seguito specificate:

1. la rinuncia da parte del Comune all'impiego, nell'ambito del MP, della volumetria generata dalle aree di proprietà comunale;
2. l'attribuzione della volumetria comunale distribuita equamente tra i singoli sottoambiti appartenenti al MP.

Qualora si ipotizzi la seconda soluzione che prevede un' equa distribuzione dei volumi tra i relativi sottoambiti – proposta che appare attualmente improbabile, date le note difficoltà economiche del settore edilizio, l'incremento di indice di densità territoriale corrisponderebbe a circa 0,25 mc/mq in particolare si passerebbe da un indice di 0.8 mc/mq ad un indice di 1,05 mc/mq.

Diversamente, se il volume generato dal parco Arcobaleno venisse attribuito solamente al sottoambito 1 e il verde sportivo al sottoambito 4 si creerebbe uno squilibrio in termini di densità edilizia ulteriormente aumentato dalla concentrazione del volume in una ridotta superficie di sviluppo esclusa appunto quella di proprietà comunale.

Medesimo ragionamento nel caso in cui si attribuisse il volume della scuola al solo sottoambito 2.

²²Risulta di fondamentale importanza provvedere alla verifica della situazione attuale atteso che l'area risulta catastalmente in proprietà delle ditte De Toffol e Immobiliare Dalla Riva che ha acquisito porzione dell'area occupata dalla palestra con atto pubblico dalla ditta DE Din Nicola

TABELLA IPOTESI ATTRIBUZIONE VOLUME COMUNALE

Sottoambito	Volume aree private	indice	Incremento volume Comune	Massimo incremento indice	Volume totale
1	11060,0 mc	0.80 mc/mq	3585,19	1,05 mc/mq	14645,19 mc
2	29778,56 mc		9652,44		39431,00 mc
3	31480,19 mc		10204		41684,19 mc
4	12762,24 mc		4136,76		16899,00 mc
TOTALE	85081,60 mc		27578,40 mc		112660,00 mc

DIMENSIONAMENTO DEL PIANO

- PRIMARI

Il calcolo della superficie a standard è calcolata sull'intero ambito comprensivo delle aree di proprietà comunale. Ciò consente di dimensionare il piano nell'ipotesi di sviluppo dell'intero volume pari a 112660 mc compreso quello generato dalle aree di proprietà comunale pari a 27578,40 mc.

Date le caratteristiche dell'ambito, già dotato di importanti aree di urbanizzazione secondarie e della filosofia del MP, il dimensionamento degli standard primari, viene eseguito per l'intero ambito e la loro localizzazione all'interno dei quattro comparti può anche non rispettare la quota proporzionale.

calcolo superfici a standard

112660 mc /150mc/ab =

751 abitanti

751 ab. x 3.5 mq =

2628,5 mq di parcheggio

751 ab. x 8 mq (5+3) =

6008 mq di verde primario

- SECONDARI

mq 1414

parkeggio in FVP in vincolo cimiteriale

6. BIBLIOGRAFIA

fonti indirette

- Comune di Belluno Variante generale al Piano regolatore, Urbanistica Quaderni Collana dell'Istituto Nazionale di Urbanistica anno V 1999 INU
- Ambiente e Territorio, progettare percorsi verdi, manuale per la realizzazione di greenways
- tesi di laurea, *il quartiere di Cavarzano a Belluno: una proposta di riqualificazione urbana*, laureando Marina Marcadent, relatore prof.arch. Bruno Zanon anno accademico 2004-2005
- *l'infrastruttura verde urbana, osservatorio città sostenibili*, Dipartimento interateneo Territorio Politecnico e Università di Torino
- Camillo Sitte *L'arte di costruire la città*, Milano 1953
- Urbanistica e Territorio *Analisi città e territorio* corso di laurea in scienze dell'Architettura dispense proff. Maria Cristina Treu e Sara Ladrini
- corso di fondamenti di urbanistica facoltà di architettura *La garden City di Howard*
- *le vie abitabili, i progetti di "zone 30" in Italia e le tendenze in Europa*, progetto pilota arch. Michele Urban Comune di Tavagnacco
- E. Salzano Fondamenti di Urbanistica, la storia e la norma 1998
- *spazi per camminare, camminare fa bene alla salute* a cura di Armando Barp e Domenico Bolla

fonti dirette

- consultazione atti amministrativi, *area di espansione e riqualificazione del centro di Cavarzano, approfondimenti sui possibili percorsi attuativi* a cura di Giovanni Crocioni, marzo 2006
- consultazione atti tavole di analisi del P.R.G. di Belluno
- consultazione atti *Cavarzano urban connection- ipotesi progettuale per l'espansione del nuovo quartiere* Alberto D 'Inca' -Tirocinio per il corso di laurea in scienze dell'architettura, anno 2010
- consultazione atti concorso di progettazione per la riqualificazione del centro di Cavarzano Progetto vincitore depositato presso il Comune di Belluno ing. De Biasio e arch. Lazzaretti, anno 2000

fonti iconografiche

- elaborati del Piano Regolatore di Belluno anno 1921,1941,1959,1966,1970,1972

7. ELENCO TAVOLE GRAFICHE ALLEGATE

- infrastruttura verde urbana - asse di collegamento verso la nuova espansione
- il percorso urbano - la nuova mobilità
- la rete dei percorsi e la concentrazione dei servizi - la nuova mobilità
- la viabilità principale
- uno spazio condiviso - la nuova mobilità
- progetto di un quartiere a misura d'uomo
- il piano regolatore
- le previsioni del piano regolatore
- le previsioni del Masterplan
- tipologia standard e opere di urbanizzazione
- stato degli standard e infrastrutture
- il dimensionamento
- i comparti attuativi
- il comparto attuativo 1
- il comparto attuativo 2
- il comparto attuativo 3
- il comparto attuativo 4