



COMUNE DI PAVIA

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

DOCUMENTO DI PIANO





Sommario

Premessa	5
INTRODUZIONE	7
CAP.1 LETTURA DI UN TERRITORIO IN EVOLUZIONE	11
1.1 Città e territorio rurale: un rapporto biunivoco	12
1.2 Fiume e morfologia urbana	13
1.3 La città dismessa	15
1.4 Frammenti di verde pubblico	18
1.5 Mobilità	20
1.6 Città da vivere – Città da usare	22
1.7 Le voci della città	23
1.7.1 Le tematiche emerse durante il percorso partecipativo	24
CAP.2 I TEMI E GLI OBIETTIVI	27
2.1 Pavia città delle eccellenze	28
2.1.1 Patrimonio Storico	29
2.1.2 Università	31
2.1.3 Ospedale	33
2.2 Pavia capoluogo del Parco del Ticino	35
2.2.1 Il sistema del verde	37
2.2.2 Il sistema delle cascine	39
2.3 La città nel bosco: il ridisegno del margine urbano	41
2.4 Il mix funzionale per la definizione della qualità urbana diffusa	43
2.5 Il ripristino dell'identità pavese	45
2.5.1 Vivere le vie d'acqua	45
2.5.2 Riconnessione con Borgo Ticino	47
2.6 La questione abitativa	48
2.6.1 Residenze per studenti	49
2.6.2 Potenziamento dell'edilizia residenziale pubblica	50
2.6.3 Residenze temporanee	51
2.7 Rafforzamento delle attività economiche	51
2.7.1 Distretto commerciale	51
2.7.2 Il commercio nei quartieri periferici	56
2.7.3 Il commercio nelle Aree di Trasformazione ex produttive e demaniali	57
2.7.4 Il commercio nelle Aree di Trasformazione per Attività Commerciali e Produttivo Innovativo	58
2.7.5 Il nuovo comparto produttivo	59
2.7.6 Specializzazione e filiera corta dell'offerta	60
2.7.7 Differenziazione dell'offerta ricettiva	60
2.8 Indirizzi e compatibilità per il rinnovo infrastrutturale	61
2.8.1 Proposte di ridisegno della viabilità urbana	67
2.8.2 Il sistema dei parcheggi	71
2.8.3 La connessione tra le grandi funzioni	73



CAP.3 AREE DI TRASFORMAZIONE	74
3.1 Criteri generali	75
3.2 Indirizzi per l'assetto del territorio nelle aree di trasformazione	76
Aree di Trasformazione ex produttive e demaniali	77
Aree di Ricomposizione Morfologica e dei margini	79
Aree di Trasformazione per Attività Commerciali e Produttivo Innovativo	79
Aree di trasformazione per attività produttive e artigianali	79
AREA T1 _ ARSENALE / EX CASERMA ROSSANI *	80
AREA T2 _ NECCHI E SCALO F.S.	81
AREA T3 _ DOGANA	83
AREA T4 _ PIAZZALE EUROPA E GASOMETRO	85
AREA T5 _ SNIA	89
AREA T6 _ NECA - PROCEDURA IN CORSO	91
AREA RM7 _ NAVIGLIACCIO - SAN LANFRANCO *	93
AREA RM8 _ VIA LARDIRAGO	95
AREA RM9 _ STRADA CAMPEGGI	97
AREA RM10 _ MIRABELLO	99
AREE CPIn11 _ VIA VIGENTINA	101
AREA Pr11 _ VIALE CERTOSA	102
3.3 Previsioni di Piano	103
CAP. 4 CONTRIBUTI	107
4.1 Considerazioni sull'offerta di Trasporto.	108
Prime ipotesi: nuovi scenari	108
Il nodo ferroviario di Pavia. Nuovo assetto	109
CAP. 5 VISION	113



PREMESSA

Pavia e il suo territorio sono straordinariamente ricchi di tesori culturali, architettonici e artistici con una notevole importanza economica. La nostra città è un gioiello di monumenti, residenze, paesaggi e valori ambientali che non deve essere banalizzato. E' nostro dovere riaffermare l'identità di Pavia attraverso operazioni di trasformazione urbana che ne colgano appieno il senso e che siano in grado di valorizzare, anche da un punto di vista economico, le sue eccellenze: policlinico San Matteo, Università, IUSS e gli altri istituti sanitari e di ricerca. Una concentrazione di risorse che fa di Pavia un "unicum" nel Paese.

Ma allo stesso tempo non vanno tralasciati gli elementi che caratterizzano la città e che hanno contribuito nel corso dei secoli ad affermarne il carattere: muri, strade e piazze. Gioielli a Pavia sono l'acqua, il Ticino, il Ponte Vecchio e tutte quelle ricchezze paesaggistiche che il territorio offre: una roggia o un filare alberato, che manifestano la storia di un luogo antropizzato, possono divenire elementi di riferimento per un progetto a grande scala. Di fronte a questo cospicuo patrimonio, gli abitanti di Pavia dovrebbero finalmente considerare la città in modo nuovo, da una parte riconoscendo il valore del suo patrimonio storico, artistico e paesaggistico, dall'altra aprendosi all'innovazione.

Pavia, come tutte le città, non può frenare la spinta dell'espansione, anche edilizia, che però deve avvenire a condizione di interpretare la memoria della città, il suo carattere, ciò che è stata ed ha significato per i suoi abitanti fino ad oggi.

Deve essere un'espansione adeguata e tal fine è necessario uno sforzo per trovare soluzioni innovative, capaci di interpretare i nuovi modi di utilizzare la città e di individuare nuove figure di riconoscibilità e di memoria. Quando si parla di espansione si fa riferimento naturalmente anche all'aumento della popolazione, che dipende anche dalle valenze economiche che Pavia potrà mettere in campo e da cui potranno scaturire energie importanti.

La nostra città merita che questa inevitabile espansione si accompagni anche al progetto e alla realizzazione di assetti insediativi capaci di ospitare nuovi modi di abitare.

Molti degli insediamenti contemporanei sorgono in modo indifferente rispetto al paesaggio e al contesto, non sanno recepire le indicazioni e le opportunità che il territorio ci propone.

Noi abbiamo il dovere, in accordo ai principi di sostenibilità, di tramandare il territorio e di non sprecarlo. Oggi si corre il rischio che porzioni di territorio vengano dissipate, come è avvenuto, ad esempio, con i completamenti dell'ultimo Piano Regolatore. Arrivando a Pavia, si vedono schiere di banali case unifamiliari, che certamente devono esistere, ma che devono essere inserite all'interno di un disegno urbano preciso, nell'armonia generale dell'insieme. Quindi, l'espansione della nostra città dovrà prevedere un forte mix tipologico e una commistione di funzioni differenti, tra cui quella produttiva. Per produzione si intende non la fabbrica tradizionale, ma produzione di idee, attività che contempla laboratori, terziario avanzato, incubatori di impresa.

Il rapporto con la natura deve essere rovesciato per creare un'alleanza con il paesaggio agricolo che sta intorno alla città, prendendo spunto dagli esempi esistenti all'estero, dove abbiamo numerosi casi di espansioni che si basano sull'acqua, sulla vegetazione, sul disegno dei campi, sulla valorizzazione di coni percettivi codificati, assi visuali che da un punto conducono a un altro senza interferenze, in accordo con il Codice Urbani che, in certi contesti territoriali, vietano l'ostruzione.

Pavia, insomma, deve assumersi la responsabilità di progettare un'espansione consapevole che eviti la banalizzazione e la disarmonia. Non possiamo nemmeno permettere che i nostri parchi non siano vivi e utilizzati, che il nostro Ticino non rappresenti una ricchezza da vivere per tutti, che il Naviglio non sia considerato uno straordinario monumento all'interno della maglia urbana. Il Naviglio è una ricchezza e la sua confluenza nel Ticino deve diventare un nuovo punto strategico per la città, che richiami l'attenzione di abitanti e turisti.

Risulta necessaria una riflessione anche sulle grandi distribuzioni commerciali che occupano il territorio ai confini con Pavia, senza un ritorno per la città: i centri commerciali sono luoghi vissuti e svolgono una funzione importante, ma bisogna evitare gli eccessi della loro espansione sul territorio ed il loro impatto sul paesaggio e sull'ambiente.

Per progettare il futuro è necessaria una alleanza con la natura. Il verde deve essere la base della nuova espansione: già nel '700, l'abate Laugier ci fornisce lo spunto sostenendo: "La città è come una foresta. Le vie dell'una e i viali dell'altra sono la stessa cosa. Applichiamo queste idee e facciamo sì

che il disegno dei nostri parchi serva come modello per pianificare le nostre città”.

Nei vuoti lasciati nella maglia urbana dalla dismissione di capannoni e insediamenti industriali bisogna realizzare anche nuovi giardini organizzati, nuovi luoghi di vita destinati ai giovani, ai bambini e agli anziani.

Bisogna prevedere una ricchezza e una varietà dei tipi e dei luoghi e Pavia può e deve recuperare questa dimensione perché il nocciolo storico della città è un patrimonio che può essere custodito e rivalutato.

Il centro storico di Pavia, come quello di tante altre città, rischia di perdere popolazione e attività economiche, rischia di svuotarsi. Ciò è dovuto, tra l'altro, al desiderio di una parte consistente di popolazione di trasferirsi in zone esterne di miglior qualità e accessibilità e anche alla crescita dei prezzi degli immobili.

Il centro storico si può tutelare consentendo ai proprietari delle abitazioni le trasformazioni edilizie e dando strumenti di garanzia finanziaria ai commercianti affinché possano sviluppare le proprie attività. Bisogna allentare la stretta sul centro storico consentendo in una certa misura l'accesso e il parcheggio delle auto, a condizione naturalmente che si realizzino adeguate strutture, anche sotterranee.

L'abbandono del centro storico è un rischio gravissimo che bisogna scongiurare con misure e incentivi giusti che favoriscano la piccola distribuzione, perché senza commercio non può esistere città.

Bisogna consentire ai negozi di vicinato di sopravvivere perché svolgono una funzione insostituibile anche di presidio territoriale, e perché ad oggi non è noto lo scenario che si dovrà affrontare quando finirà l'ubriacatura dei centri commerciali.

E soprattutto Pavia deve sfruttare bene la straordinaria ricchezza costituita dalle migliaia di studenti che scelgono di compiere gli studi nella sua prestigiosa Università, fornendo loro tutti i servizi di cui hanno bisogno.

Questi possono essere alcuni spunti utili per progettare il futuro della nostra città.



INTRODUZIONE

La città contemporanea evidenzia sempre con maggiore chiarezza la sua natura di sistema altamente complesso, dove per sistema complesso, parafrasando la definizione della fisica matematica, si intende l'insieme delle componenti di un sistema nel quale la moltitudine delle mutue interazioni che tra di esse si instaurano non è sempre prevedibile, e dove ogni variazione nello stato di un elemento finisce con il modificare lo stato di ognuno degli altri elementi.

Il binomio apparentemente ossimorico "causalità-casualità" insito nell'uso comune del concetto di complessità, stride rispetto alla volontà di controllo dirigitico della città che fino a due decenni fa era l'obiettivo principale della pianificazione urbanistica. La razionalizzazione totale dei processi urbani e territoriali, tipica del vecchio Piano Regolatore Generale, ha dimostrato la sua inefficacia in quanto inadatto a leggere la dinamicità insita nell'evoluzione della città e incapace di interpretare l'espressione della molteplicità di soggetti che a diverso titolo concorrono a definire le esigenze composite della città.

I paradigmi spaziali, le logiche temporali e gli assunti comportamentali che caratterizzano la città contemporanea, la rapidità con la quale essa si modifica al mutare non solo delle condizioni socio-economiche ma anche all'evolversi della tecnologia, sembrano minare le certezze disciplinari costruitesi con le esperienze passate più recenti, ma trovano un'adequata risposta anche procedurale e

normativa nelle nuove forme di piano che si sono sviluppate in sostanza nell'ultimo decennio, e che in Lombardia hanno preso la forma del Piano di Governo del Territorio della LR 11 marzo 2005 n° 12.

Descrizione, analisi e conoscenza

La relazione tra informazione e conoscenza è tema di dibattito costante nella disciplina urbanistica, in particolare nel momento in cui, grazie alle tecnologie dell'informazione, si è reso evidente come l'acquisizione di enormi quantità di informazioni (disponibili a tutti in modo gratuito e rapido) non costituisce di per se stessa un aumento del livello di conoscenza. Essa è tale con il possesso di informazioni "connesse" tra di loro, le quali, prese singolarmente, hanno un valore e un'utilità inferiori.

Ne è un esempio evidente la cosiddetta "conoscenza diffusa" o "comune" (comunque quella non "esperta") che si desume dall'esperienza del vivere la città, che necessariamente deve essere ricompresa nell'atto pianificatorio recuperando azioni (troppo spesso offuscate dalla meccanicità pratica dei vecchi piani regolatori) quali ad esempio: vedere e rilevare i caratteri mutevoli della città; sapere misurare l'adattabilità dei tessuti urbani alle variazioni funzionali; ascoltare la città ed interagire con le sue voci; educare lo sguardo ad osservare il presente interrogandosi sugli scenari futuri.

Il processo analitico, nella im-

postazione sistemica confermata dalla LR 12/2005, che consiste nella suddivisione e nello studio dei diversi sistemi componenti la città (in particolare nei macro-sistemi di base: sistema insediativo, sistema ambientale, sistema infrastrutturale) deve essere inteso come fase conoscitiva iniziale, e si dà per acquisita la necessità di raggiungimento della maggiore efficienza possibile di ogni singolo sistema.

La semplice sovrapposizione dei argomenti sistemici è utile quanto non sufficiente e l'approccio cognitivo deve essere trasversale e integrato alle diverse tematiche; soprattutto non può essere definito a priori ed in assoluto con schemi gerarchici deterministici ma deve essere costruito ogni volta sulla realtà oggetto di analisi.

Pavia è la città dell'eccellenza storica e della produzione di idee come città universitaria. È la città delle acque, del Ticino, della Vernavola e del Naviglio. È anche la città che quotidianamente vive la sua dimensione sovralocale di polo attrattore e che nello stesso tempo deve garantire ai suoi abitanti (residenti e non) la dimensione minuta dell'abitare lo spazio urbano. Queste poche, semplici tematiche, richiamano una ricchezza di conoscenza non deducibile dalle informazioni grezze ma definibile solo attraverso una paziente osservazione del contesto mutevole e delle trame meno evidenti, una costante applicazione sul territorio ed una esperienza e consuetudine alla progettualità in ambito locale. Solo in questo modo è possibile tentare di afferrare il

senso della città e di come essa si è realmente costruita, cioè come risultato del lavoro dei suoi abitanti e, parafrasando Rossi, come *memoria collettiva*¹ di chi vi ha abitato e vissuto.

Marco Romano², seguendo un differente approccio, giunge ad una conclusione che chiama in causa la *responsabilità estetica* della costruzione della città, affermando che essa si costruisce come auto-rappresentazione della sua cittadinanza. In questo senso, per continuare la tradizione evidente nelle eccellenze storiche, Pavia deve fornire nuove risposte adeguate alle *istanze paesaggistiche* più recenti che devono leggersi sia nei contesti pregiati che in quelli considerati marginali.

Le opportunità della nuova normativa

La LR 12/2005 introduce il Piano di Governo del Territorio come nuovo strumento urbanistico comunale. Esso riprende con una caratterizzazione specifica, le recenti istanze disciplinari dell'urbanistica che sottolineano l'eccessiva rigidità del PRG rispetto alla dinamicità e rapida modificabilità dei contesti socio-economici e di conseguenza del quadro esigenziale al quale il piano doveva dare risposta. La visione dirigistica, come accennato in precedenza, lascia il passo a strumenti più flessibili nei quali la partecipazione e la contrattazione pubblico-privato assumono non più un carattere di episodicità ma di nuova codificazione formale strettamente legata al progetto della città. Nelle sue tre componenti,

Documento di Piano (il piano "strategico" non conformativo del regime dei suoli), Piano dei Servizi (il piano della città pubblica), il Piano delle Regole (il piano della consolidata), sempre modificabili, il PGT individua le strategie alle quali la pianificazione attuativa e concertata si deve conformare e definisce operativamente gli interventi per i servizi al cittadino (non più definiti come standard quantitativi già con la LR 1/2001) e gli interventi possibili nella città consolidata.

Il documento approvato con D.G.R. n. 8/1681 del 29/12/2005, riguardante le *Modalità per la pianificazione comunale*, in attuazione dell'art. 7 della legge regionale 11 marzo 2005, n.12, sviluppa i principi del nuovo quadro della pianificazione comunale.

In particolare, declinando per la realtà di Pavia i sette principi su cui si fonda il PGT, si sottolineano le seguenti caratteristiche che delineano la consistenza del nuovo Piano:

- il Documento di Piano è lo strumento principe di regia della pianificazione e delle politiche e azioni settoriali ed ha natura strategica e, insieme, operativa: rilancia quindi le opportunità puntando sugli elementi di forza (le eccellenze, il patrimonio ambientale esistente, le opportunità di riequilibrio infrastrutturale del sistema su ferro e di quello su gomma, la riqualificazione urbana delle aree dismesse) riducendo rischi e debolezze (perdita di identità nella frammentazione insediati-

va), compatibilmente con la programmazione temporale ed economica degli interventi;

- la pianificazione intesa come processo in continua evoluzione, richiede che il PGT possa adeguarsi, perfezionarsi ed arricchirsi in base al mutare delle situazioni e delle condizioni socio-economiche e territoriali che lo stesso PGT contribuisce a sviluppare;
- il piano è anche inteso come programma legato ad un arco temporale stabilito ed alla definizione delle risorse necessarie alla sua attuazione, che il PGT deve certificare. Se ne deduce la necessità di pianificare il territorio in modo strategico ma con un forte legame alla programmabilità degli interventi senza assecondare visioni chimeriche, e di dotare l'Amministrazione di strumenti di autovalutazione utili ad indirizzare le strategie correttive al mutare delle condizioni socio-economiche ormai non più dipendenti esclusivamente dalle realtà locali;
- il PGT individua e gestisce gli obiettivi di sostenibilità socio-economica ed ambientale delle scelte attraverso un processo di interrelazione continua e trasversale tra le valutazioni paesaggistiche ed ambientali ed il percorso di definizione ed aggiornamento delle strategie di pianificazione. Acquisiscono un ruolo significativo la tutela del paesaggio (sono

¹ Aldo Rossi, "L'architettura della città", Marsilio, Padova, 1966

² Marco Romano, "Costruire la città", Skirà, Milano, 2004



individuati agli articoli 76 e 77 della LR 12/2005 i contenuti paesaggistici del PGT) ed i principi della landscape ecology applicati alla scala urbana, intesi come strumento per il perseguimento di politiche di ricomposizione dell'identità locale (nel quadro più ampio definito dalla pianificazione sovra-comunale), in particolare coerentizzando il contesto paesaggistico in ambito urbano, periurbano di margine e delle infrastrutture, ai nuovi luoghi dell'abitare lo spazio collettivo;

- l'approccio sistemico che guida lo costruzione del PGT deve poter contare sulla condivisione delle conoscenze multidisciplinari, delle strategie (anche attraverso la strutturazione sistematica ed organizzata di momenti partecipativi) e del processo realizzativo;
- il piano acquisisce la responsabilità: di proporre strategie differenti da quelle elaborate a scala maggiore (con la possibilità di incrementare il patrimonio ambientale e paesaggistico) all'interno di un nuovo contesto di collaborazioni interistituzionali non più gerarchico ma dialettico (quanto mai necessario per il rapporto città-università); di concorrere alla costruzione di scenari di sviluppo territoriali di scala vasta; di realizzare azioni per attuare obiettivi e strategie comuni sia nel contesto territoriale locale sia in quello di maggior scala (la ricalibrazione del sistema della mobilità e delle relative mitigazioni

ambientali alle esigenze locali ed al sistema della mobilità dolce);

- il PGT individua i criteri ed i meccanismi perequativi e compensativi, finanziari ed ambientali, nonché di incentivazione urbanistica quali strumenti utili al raggiungimento di più elevati livelli di condivisione sociale delle scelte, di sostenibilità economica ed ambientale degli interventi nonché di opportunità di attuazione di azioni di riqualificazione e valorizzazione paesaggistica della città e del territorio e di miglioramento della qualità dei luoghi dell'abitare. È la richiesta da parte della popolazione di indirizzare risposte rapide e consapevoli da parte dell'amministrazione nei temi riguardanti la vivibilità, la sicurezza, la percezione della salute e la sostenibilità, che è possibile prevedere investendo sul processo di partecipazione.

Nel Documento di Piano, l'individuazione delle risorse esistenti e potenziali diviene la base sulla quale costruire le prime linee di indirizzo interpretativo del territorio, insieme alla descrizione delle criticità accertate o presumibili che devono tradursi in opportunità.

La strategia complessiva che guida i contenuti del Documento di Piano è definita da temi ed obiettivi specificati come segue:

- 1. Pavia "città delle eccellenze":**
 - del patrimonio storico;
 - dell'Università;
 - dell'Ospedale;
- 2. Pavia capoluogo del Parco**

del Ticino, dell'identità del territorio e degli insediamenti rurali;

3. Inserimento di funzioni diversificate e **mix funzionale** nelle nuove aree di trasformazione e nelle recenti aree di espansione;
4. **Ridisegno paesaggistico dei margini urbani** in relazione al contesto rurale e all'edificato a bassa densità;
5. **Valorizzazione e rifunzionalizzazione dell'ambito fluviale e delle vie d'acqua;**
6. **Mobilità, accessibilità e sistemi relazionali tra grandi funzioni urbane e sistema insediativo.**

I sei ambiti strategici che qualificano l'articolato del Documento di Piano, vengono esplicitate attraverso azioni di piano che riguardano nello specifico:

- affermazione del ruolo delle eccellenze nella realtà pavese attraverso il riconoscimento del potenziale del patrimonio storico come bene da salvaguardare e contemporaneamente da promuovere per una fruizione allargata; riconoscimento e rafforzamento dell'Università e del Policlinico nel ruolo di motore anche economico per la città;
- l'assunzione di Pavia a capoluogo del Parco del Ticino, con particolare attenzione alla ridefinizione del sistema del verde e delle cascine e alla diversificazione della produzione agricola;
- previsione del Bosco di Cintura urbana, che, oltre alla valenza di servizi ecosistemici, perseguono finalità di ricomposizione paesaggistica

- stica dei margini urbani;
- affermazione del principio del mix funzionale per la qualità urbana diffusa, come elemento propulsore del processo di trasformazione delle aree dismesse;
- ridisegno morfologico come strumento di ripristino dell'identità urbana e del rapporto tra città e territorio attraverso il completamento dell'impianto urbano a mano aperta, la ricomposizione di Borgo Ticino ed il suo completamento e il progetto morfologico degli ambiti di margine;
- rivitalizzazione delle vie d'acqua come luoghi dell'abitare urbano e territoriale;
- identificazione di azioni per la risoluzione di urgenti criticità legate alla questione abitativa con particolare riferimento alle residenze per gli studenti ed alle famiglie a basso reddito;
- rafforzamento delle opportunità insediative per le attività economiche: commerciali, produttive e ricettive;
- indirizzi di compatibilità per futuri assetti infrastrutturali anche di rilevanza sovra locale.

Il Piano dei Servizi assume per Pavia un carattere molto specifico, in quanto i "requisiti di vivibilità e di qualità urbana" previsti dalla normativa³ devono essere considerati per una utenza molto diversificata per caratteristiche e per il quadro esigenziale che la definisce. Pavia è una città universitaria: a

fronte di 71.807 abitanti residenti (dato aggiornato a Dicembre 2009) conta 21.217 studenti universitari iscritti ai corsi con sede in città, nell'anno accademico 2009/10. È realistico stimare, in base alla provenienza degli iscritti, che circa il 45% di questa popolazione abita la città (senza esserne residente). L'ambito di riferimento per la fruizione dei servizi è quindi estremamente ampio e dai margini sfumati.

I servizi "al cittadino", che sono quelli che consideriamo nelle strategie della città pubblica, a Pavia fanno riferimento alle categorie oggetto di maggiori attenzioni (fasce deboli, bambini, anziani, diversamente abili) ma anche agli studenti che nel loro essere una fonte di ricchezza intellettuale ed economica, devono trovare accoglienza nella città. Per questa ragione l'inventario dei servizi presenti, per Pavia, oltre alle categorie classiche, considera con particolare attenzione la cultura ed il tempo libero. In questo ambito, la programmazione economica degli interventi tiene conto anche delle opportunità rappresentate dalle recenti modalità già testate in ambito universitario quali il project financing.

Il Piano delle Regole per Pavia ha il difficile compito di definire limiti ed opportunità della città consolidata e degli interventi che non si configurano, per tipologia e per dimensione, come strategici per l'intero territorio. La necessità di definire un rapporto chiaro e dialettico tra ambito costruito e ambiti agricoli sarà uno dei temi che nel piano delle regole troveranno

un apparato regolativo che sarà finalizzato a permettere gli interventi paesaggisticamente coerenti e con elevate prestazioni ambientali. Gli studi effettuati in fase analitica e le esperienze maturate nella progettualità, con particolare accento sulle coerenze paesaggistiche, hanno permesso di sviluppare piena consapevolezza dei valori e delle sensibilità in particolare degli ambiti di completamento, di margine urbano e dell'edilizia rurale.

³ D.G.R. n. 8/1681, Modalità per la pianificazione comunale, Capitolo 3, "il Piano dei Servizi"



CAP.1 LETTURA DI UN TERRITORIO IN EVOLUZIONE

1.1 CITTÀ E TERRITORIO RURALE: UN RAPPORTO BIUNIVOCO

“Un gioiello di architettura incastonato nella prorompente natura della pianura lombarda, questa era l’immagine della città di Pavia fino all’inizio del secolo scorso. Il verde della campagna lambiva il mattone delle mura che si stagliavano contro il cielo. A sud il margine della città si rifletteva nel Ticino soggiogato da un ponte la cui importanza appariva direttamente proporzionale alla modestia dell’omonimo Borgo che chiamava a far parte integrante dell’urbano”⁴.

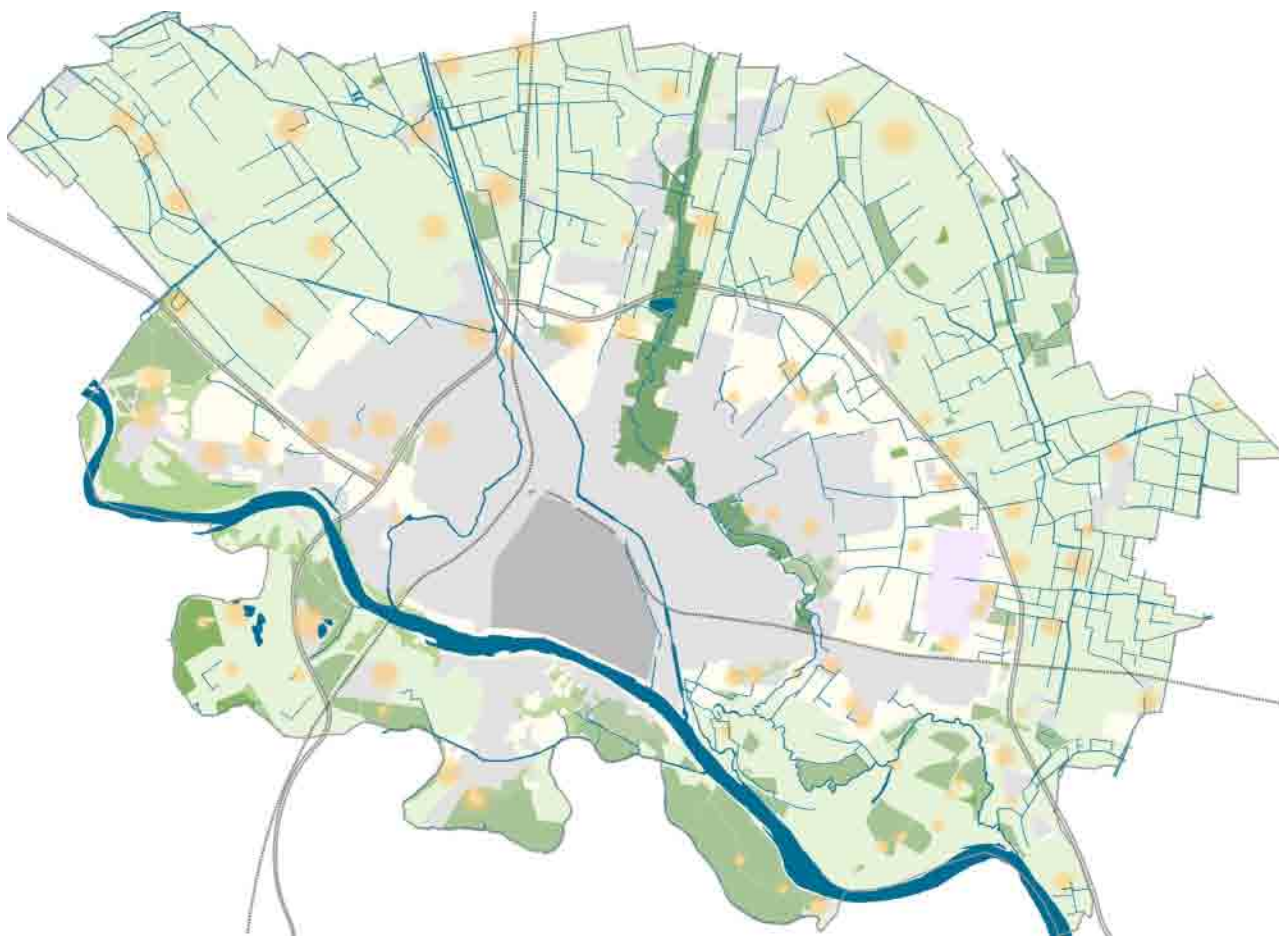
Il paesaggio pavese, nei suoi elementi strutturali, è caratterizzato dalla presenza di aree

naturali originatesi lungo i principali corsi d’acqua e dal territorio agricolo antropizzato. La campagna con i suoi assi, i segni residui delle centuriazioni, i canali e le rogge, le strade sterate ed i tratturi sono un sistema che per anni è andato evolvendosi lentamente, perdendo alcune caratteristiche che fino ad alcuni decenni fa erano uniche nel paesaggio della Pianura Padana: la diversificazione nella tessitura minuta dei campi, i filari di alberi, le strade vicinali. Chiaramente l’introduzione della tecnologia e l’industrializzazione è stato un passaggio

irrinunciabile ed irreversibile nella produzione agricola come in tutti i comparti produttivi, ma una società come quella pavese legata alla sua terra ed alle tradizioni, ha perso alcune caratteristiche paesaggistiche di grande significato.

Il territorio agricolo ad oggi è poco più del 50% del territorio comunale di Pavia (circa 3.910 ha, su un’estensione territoriale di 6.300 ha).

La riqualificazione e la riscoperta del paesaggio agricolo, che è parte costitutiva della memoria del territorio e che presenta un’unicità soprattutto nella



Sistema delle acque, del parco del Ticino (agricolo e boschivo) e del Parco della Vernavola

⁴Cesare Stevan, *Pavia verde: dalle analisi al progetto*, in *Pavia: l’evoluzione della città*, EDIZIONI CUSL, 1996.



relazione tra configurazione diffusa e singolarità architettoniche emergenti, deve mirare all'incremento delle componenti attrattive sia dal punto di vista turistico che di produzione agricola, dei prodotti e della filiera corta. Il visitatore di Pavia è attratto dalla città storica, ma anche dal percettibile legame alla tradizione agricola. La città deve connettersi fisicamente al suo territorio, attraverso una rete fruibile di piste ciclabili e pedonali situate lungo i campi, lungo le rogge, che possono tornare ad essere alberate e definite da filari con funzione ecosistemica e paesaggistica. Pavia, eccezionalmente ricca di corsi d'acqua, necessita di

una **riconessione** con il suo fiume. Il territorio di Pavia è fortemente connotato dalla presenza di attività rurali che hanno antropizzato il paesaggio esterno al centro storico: la presenza di maglie, di canali irrigui, di edifici e manufatti legati al lavoro agricolo.

Se la conquista del Parco del Ticino ha opposto un benefico limite alla compromissione delle sponde del fiume e del suo entroterra, se il Parco Visconteo e quello della Vernavola riusciranno a portare nella città la specificità del territorio agricolo, con le sue essenze arboree e le sue acque, le sue lanche e i suoi fontanili, questo è in parte dovuto ad un

tradizionale rapporto della città con il suo territorio, che è una delle sue risorse più preziose. Bisogna quindi **identificare, salvaguardare e riattivare i sistemi naturali, i corsi d'acqua e le aree fluviali ed agricole, nonché le connessioni tra esse, inanzitutto riconoscendone il valore strategico all'interno del Documento di Piano.**

1.2 FIUME E MORFOLOGIA URBANA

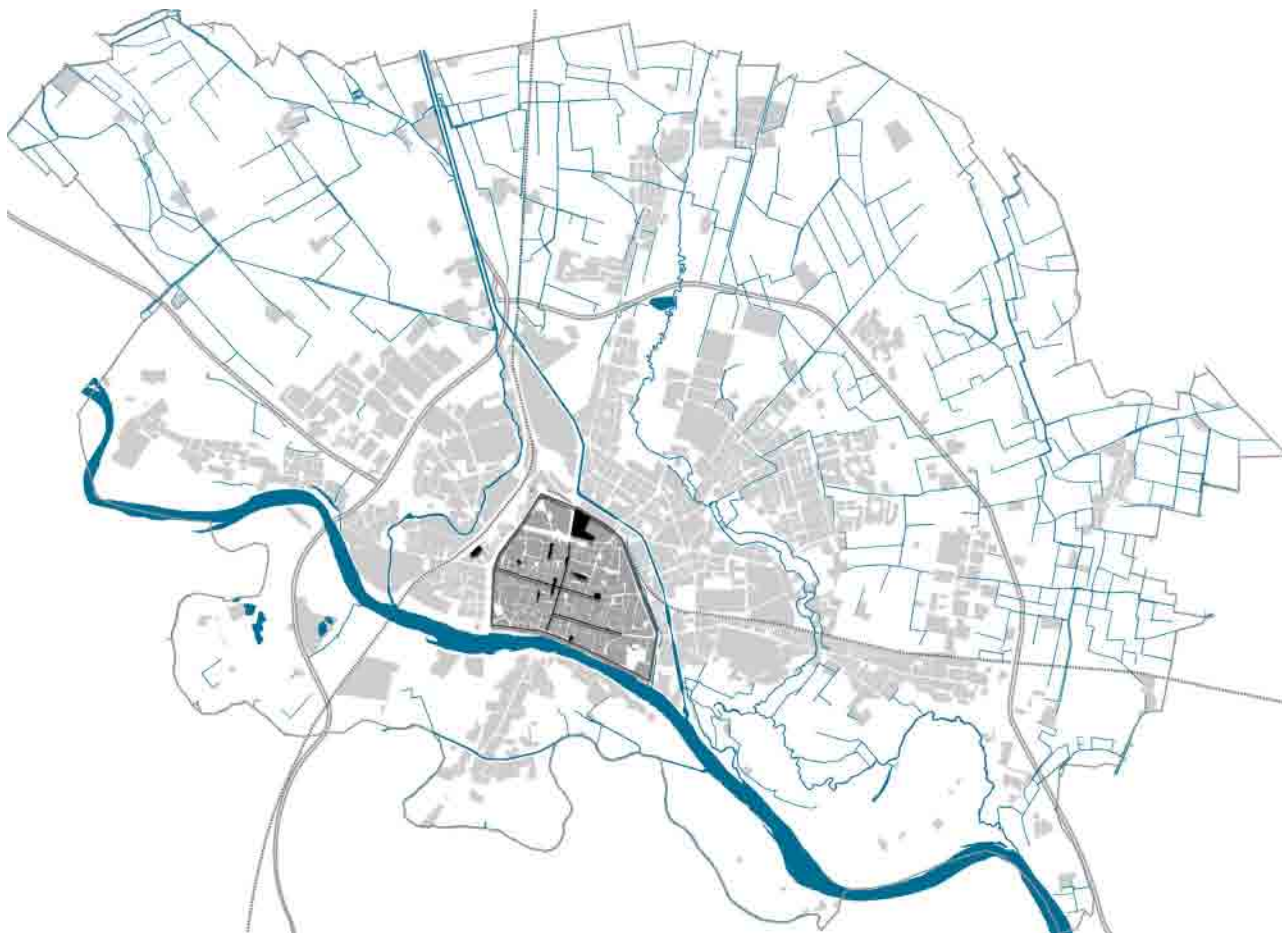
La costruzione della città sul fiume rappresenta la massima espressione del rapporto che si instaura tra l'elemento naturale ed il paesaggio costruito, opera che riguarda sempre un intero territorio e stabilisce precise relazioni geografiche. In generale si può affermare che tutto il territorio della regione lombarda è, sotto questo aspetto, ricco di immagini ed ambienti che raccontano l'importanza della presenza dell'acqua nello sviluppo urbano. Il rapporto con il fiume, che è la ragione stessa dell'esistenza della città, appare evidente attraverso le relazioni che si sono sviluppate nella storia. Come un dispositivo di difesa, di trasporto, di alimenta-

zione, di rifornimento idrico, di irrigazione, il Ticino è realmente quello che possiamo definire il *genius loci* della città.

“Per capire un po' Pavia, può essere utile leggere l'impercettibile movimento topografico su cui essa giace. E' una terra che digrada, ora a piani inclinati, ora a piccoli terrazzamenti verso il fiume. Risaie, marcite, fontanili, rogge e canali artificiali solcano il territorio disegnando una fitta rete che si orienta verso il fiume. Su di un piccolo dosso, la città si è estesa tramite un ampio e solido zoccolo, che corrisponde approssimativamente alle mura. Su di esso la città si è adagiata come una grande piastra abbastanza uniforme da cui

sopravanzano le masse di alcuni edifici religiosi, in primo luogo il Duomo, e le esili torri disperse nel tessuto uniforme che sembrano appoggiate sulla roccia. Ma non vi è nel suolo alcuna pietra che non sia artificiale: tutto il contesto partecipa della materia “molle” impregnata dell'acqua. Qui l'uomo prima di edificare la sua casa ha reso compatto e solido un terreno che, per sua natura, è incerto”⁵. Il sistema idrografico principale riveste pertanto una rilevanza assoluta nello studio del territorio e nell'osservazione dei fenomeni urbani perché il fiume determina una continua trasformazione del paesaggio, la cui costruzione e valore rappresen-

⁵ A. Bugatti, R. Dorigati, *Intorno alle mura, in Pavia: l'evoluzione della città*, EDIZIONI CUSL, 1996.



Relazione tra le infrastrutture fluviali, le strade e piazze storiche

tano la sintesi di un processo di stratificazione utile per la lettura del territorio stesso.

In particolare, nel caso di Pavia, la posizione del centro urbano rispetto all'andamento del fiume configura la situazione tipica di *città di sponda*, con la concentrazione dell'aggregato sulla sponda sinistra.

Pertanto, considerata l'importanza che ha rivestito nel passato la presenza del corso d'acqua per la definizione morfologica dell'abitato e per il ruolo attivo che esso ha svolto nella vita della città, uno degli obiettivi fondamentali del PGT consiste nella rivalutazione delle sponde del Ticino e del Naviglio che assumono il ruolo di *nuove in-*

frastrutture destinate al tempo libero, come aste collettive che si integrano al sistema delle strade e delle piazze storiche, da sempre luoghi di incontro per i cittadini.

Nuove spiagge e nuovi porti diventeranno i luoghi di incontro privilegiati per vivere una nuova dimensione urbana sia a livello sociale che naturalistico.



1.3 LA CITTÀ DISMESSA

“Proprio là, dove il segno delle antiche mura spagnole della città presenta l'immagine della maggior compattezza e solidità, si colloca una sequenza di aree abbandonate e in attesa di un nuovo ruolo, che rappresentano oggi una delle fondamentali sfide per il destino della città”⁶.

Il tema della riqualificazione della città e della trasformazione e rivitalizzazione di aree in disuso è da alcuni anni al centro del dibattito disciplinare e sociale, con la consapevolezza sempre maggiore della necessità di salvaguardia della risorsa “suolo” e dello sviluppo sostenibile.

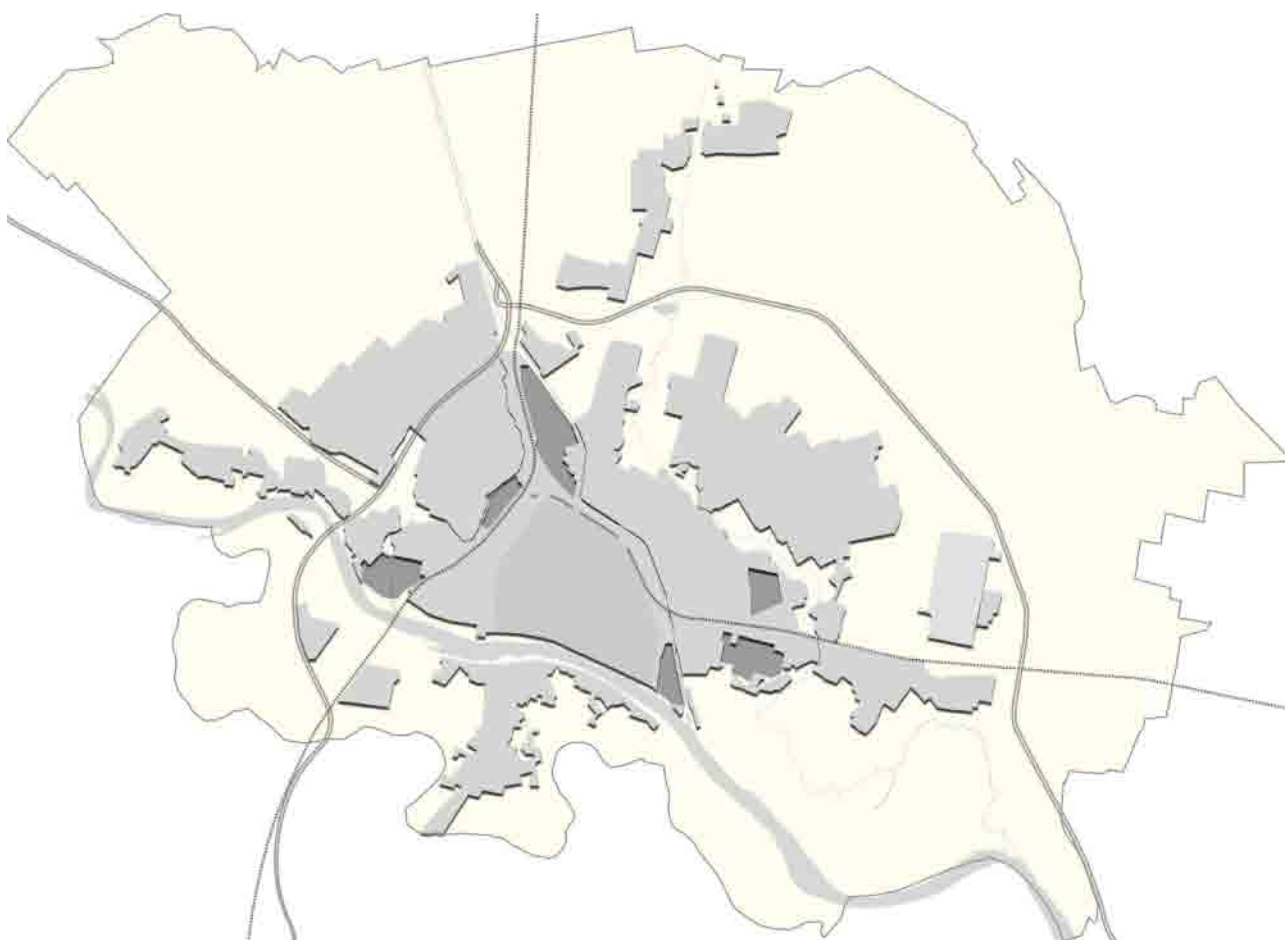
La città di Pavia presenta all'interno del suo tessuto diverse criticità rappresentate anche dalle aree industriali e demaniali, oggi dismesse o in fase di dismissione; esse sono un patrimonio della città che non può essere valorizzato con singoli interventi slegati tra di loro e dal contesto generale in quanto esprimono la prima occasione di sviluppo per la città.

Le aree dismesse all'interno del territorio comunale pavese complessivamente occupano una superficie pari **85 ha** ma non si tratta solo di una risorsa rilevante dal punto di vista

quantitativo, ma di un sistema di aree la cui caratteristica fondamentale risiede nella loro collocazione a corona del centro storico.

Esse devono divenire l'elemento essenziale di una strategia che affronti unitariamente i problemi delle due parti più significative della città: il nucleo storico morfologicamente definito e le addizioni urbane che, attorno ad esso, si sono venute a creare dall'inizio del secolo scorso con le sue estese aree industriali e le residenze operaie che esse inducevano.

Queste aree rappresentano



Aree dismesse (produttive e demaniali) in relazione con il sistema viabilistico e ferroviario

⁶ A. Bugatti, R. Dorigati, Op. cit.

dei *buchi neri* nei quali lo stato di degrado in cui attualmente si trovano, l'abbandono, la fatiscenza degli edifici esistenti, alcuni dei quali di rilevante valore storico, sono motivo ed occasione di degrado sociale e suscitano sensazioni di mancanza di sicurezza per i cittadini. Inoltre, se da una parte tali aree possono assorbire facilmente funzioni e ruoli incompatibili con la densità del tessuto storico, (come verde, parcheggi, attrezzature pubbliche e private) dall'altra è necessario ricorrere in alcuni casi al ridisegno della mobilità urbana, non essendo tali aree opportunamente collegate alla rete viabilistica della

città e presentando problemi di accessibilità ed integrazione con la maglia stradale principale.

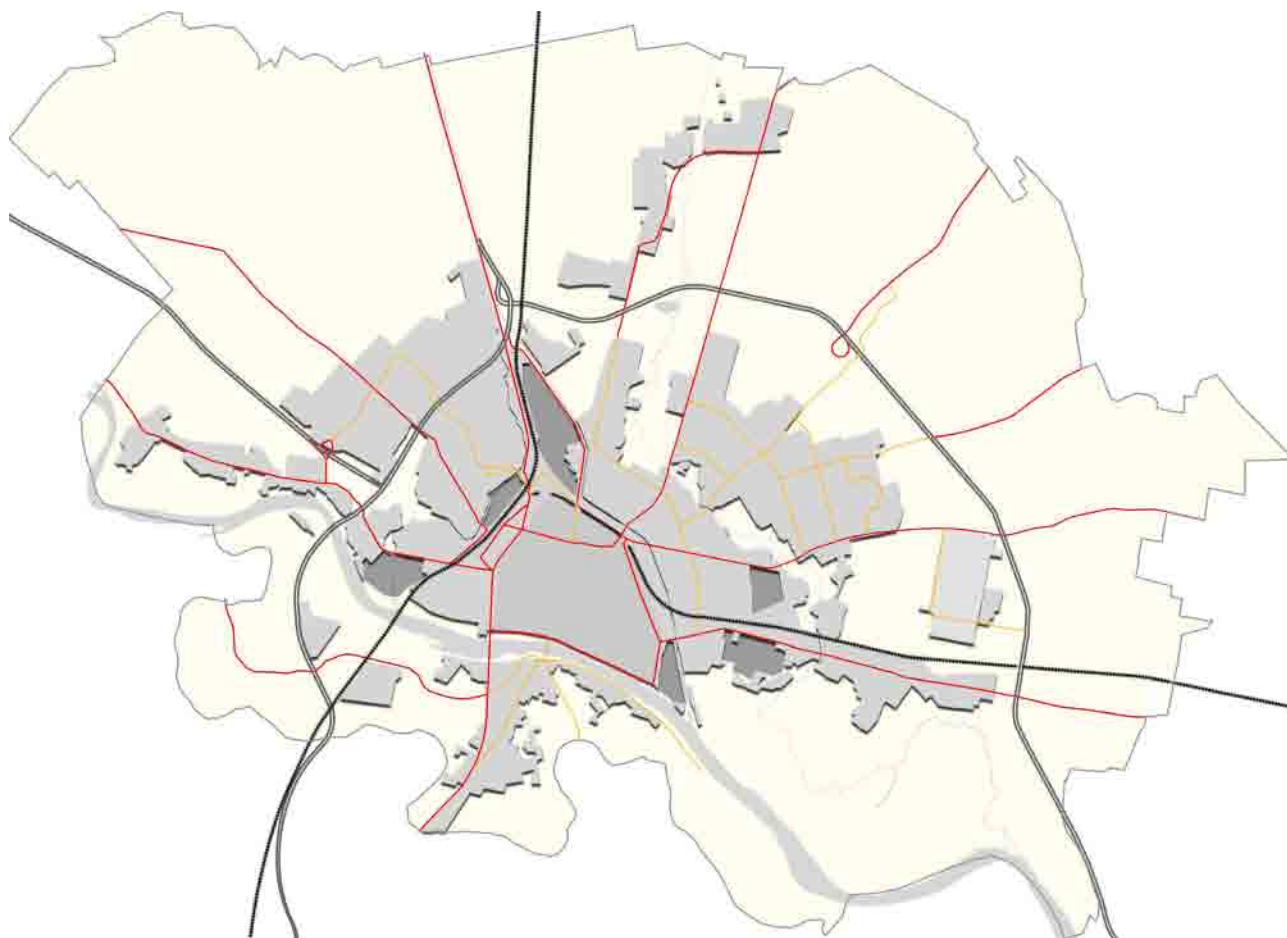
Le aree dismesse presenti sul territorio comunale sono costituite da:

- **Snia e Dogana**, nel comparto sud-est;
- **Necchi e Scalo FS** nel comparto nord-ovest;
- **Neca, Arsenale ed ex - Caserma Rossani** ad ovest;
- **Ex Gasometro** in Pavia centro.

Ognuna di queste aree, pur nella sua specificità, diviene l'occasione di ridefinizione del carattere della città e di incremento della qualità urbana, soprattutto se

considerata secondo un disegno ed una logica unitari.

La presa di coscienza della potenzialità offerta dalla trasformazione delle aree dismesse consente di affermare che il problema della città di Pavia, come di molte altre realtà nel più ampio panorama europeo, non è tanto quello della crescita, intesa come individuazione di nuove aree di espansione, ma piuttosto del miglioramento della qualità della città costruita e della densificazione di quei vuoti urbani interni al tessuto edificato che rappresentano le maggiori criticità del territorio, assumendo come generalmente valida la posizione di Bohigas



Sistema delle acque, del parco del Ticino (agricolo e boschivo) e del Parco della Vernavola



nel suo studio sulla città di Barcellona secondo cui: *“La città è già costruita, ma malamente a causa del disordine generato all’epoca dell’espansione incontrollata. E’ necessario perciò riqualificarla, ricostruirla, riutilizzando il patrimonio esistente. [...] Fare città vuol dire dunque risanare i quartieri antichi e “monumentalizzare” la città nuova. Ricostruirla nel limite assoluto di ciò che esiste, in modo che l’esistente torni ad essere ospitale e rappresentativo”*.

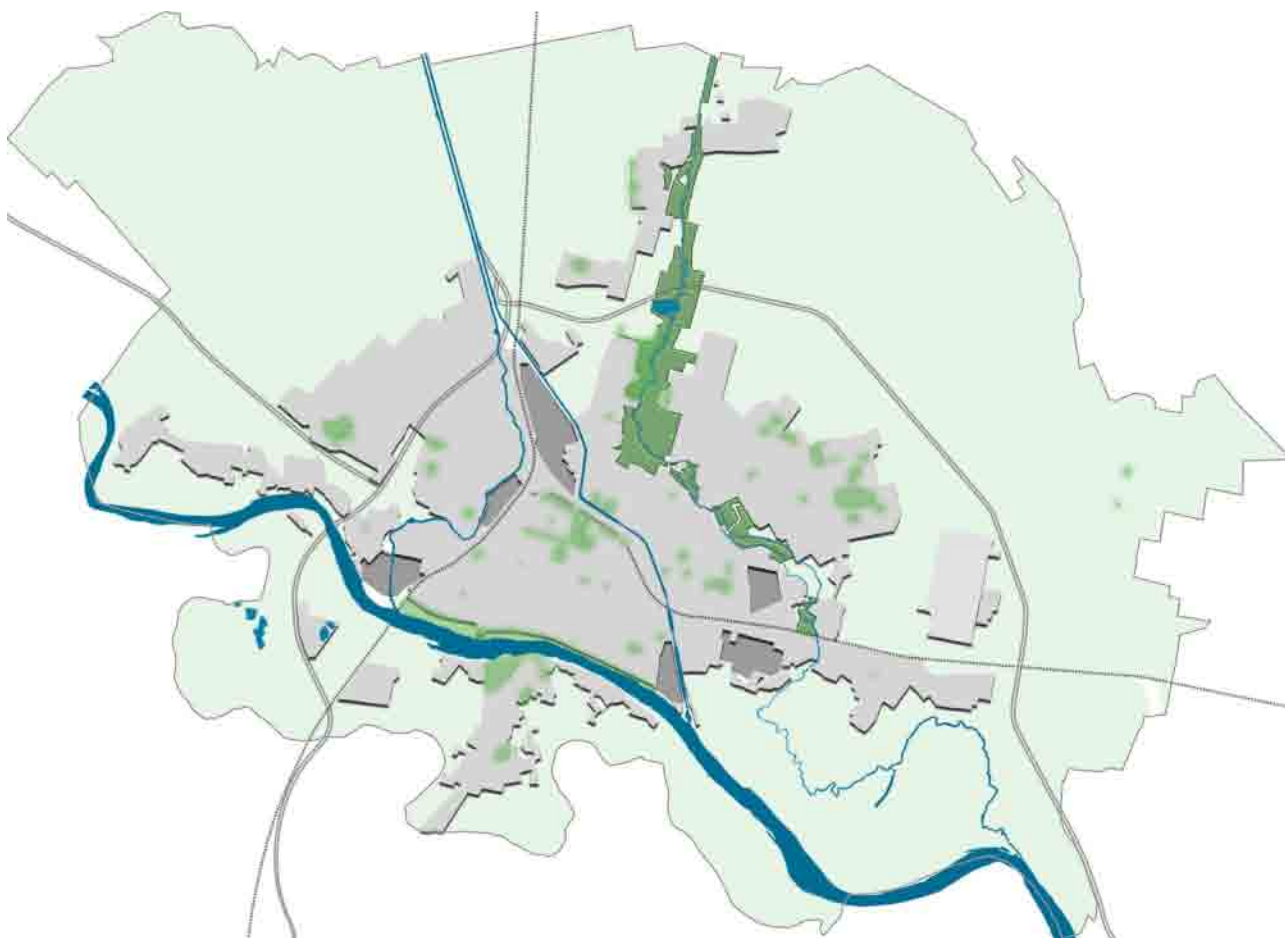
Le aree dismesse, oltre a rappresentare delle discontinuità morfologiche all’interno del tessuto edificato, costituiscono oggi dei punti irrisolti anche dal

punto di vista infrastrutturale e viabilistico, nonostante siano in molti casi immediatamente adiacenti ad assi viari di grande capacità all’interno della maglia stradale.

Significativa risulta l’analisi del sistema delle aree dismesse in relazione agli spazi verdi fruibili all’interno del territorio comunale: tutti gli ambiti individuati si trovano in comparti urbani in cui si riscontrano gravi carenze di verde fruibile (prevalentemente Area NECA, area Necchi e scalo FS), o risultano strategiche al completamento delle connessioni ecologiche (Area SNIA, area Dogana ed ex-caserma Rossani - Arsenale) che

si intendono realizzare all’interno della città ed, in particolare, lungo i corsi d’acqua:

- l’area ex-SNIA e l’ex-Dogana si trovano nelle adiacenze del Parco della Vernavola e del Parco del Ticino, dove la presenza della maglia edificata rappresenta una discontinuità insanabile: queste aree danno la possibilità di correggere ed incentivare la presenza di verde nei quartieri Est e Nord-Est di Pavia e compensare la soluzione di continuità ecologica tra il Parco della Vernavola ed il Parco del Ticino, con funzioni di connessione fisica ciclo



Aree dismesse in relazione con aree verdi fruibili, Parco della Vernavola ed aree del Parco del Ticino del Ticino

⁷Oriol Bohigas, *Ricostruire Barcellona*, ETASLIBRI, 1992, pag. 26

pedonale, ponendo anche attenzione alla presenza della ferrovia che crea allo stato attuale una barriera al collegamento;

- la presenza del Navigliaccio, in prossimità dell'area NECA, dà l'opportunità, nel recupero dell'area, di aumentare la dotazione di verde del quartiere Ovest, favorendo così anche la riqualificazione del corso d'acqua;
- l'area ex-Necchi e Scalo FS e l'ex-gasometro trovandosi in una posizione strategica (non solo per quanto riguarda la possibile offerta di residenza e servizi ma anche per quanto riguarda

il contesto ambientale in cui sono inserite) contribuiscono alla ridefinizione del rapporto tra città e Naviglio anche attraverso un disegno unitario e tematizzato delle ampie aree verdi previste;

- l'area dell'Arsenale e caserma Rossani, localizzata nel punto in cui il corso del Navigliaccio confluisce nel Ticino, è di importante valore strategico perché offre l'occasione di riqualificare e caratterizzare un brano urbano di grande valenza paesaggistica

La presa coscienza della possibilità offerta dalla trasformazione delle aree dismesse, che glo-

balmente assommano a quasi 90 ha, consente di disegnare la messa a sistema del verde fruibile e ad alta valenza ecologica nell'intero sistema urbano e territoriale.

1.4 FRAMMENTI DI VERDE PUBBLICO

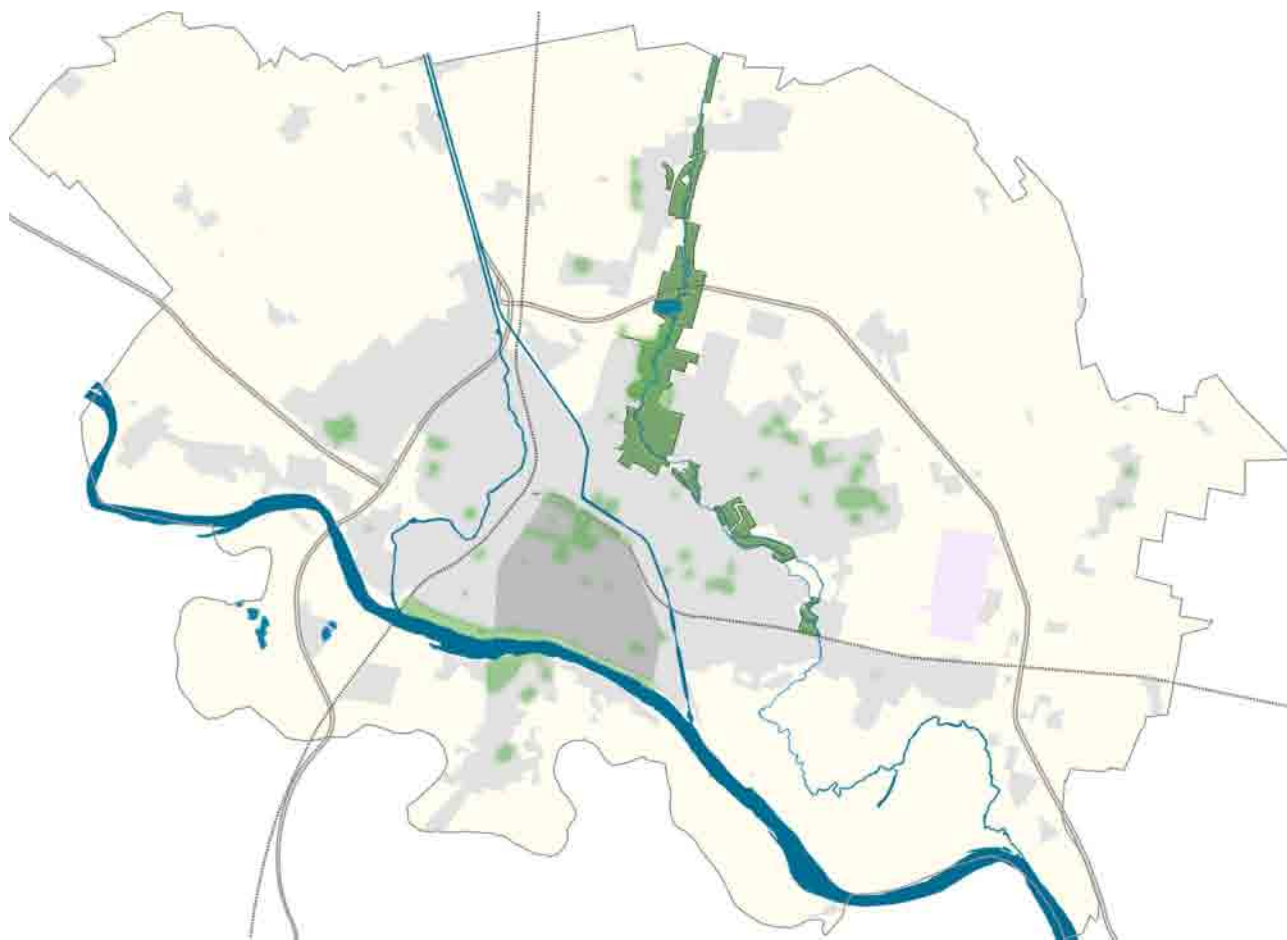
La discontinuità tra le aree, la scarsa manutenzione, e la mancanza di connessioni ecologiche sono le criticità che il PGT affronta. Le aree verdi devono concorrere alla definizione della ricchezza e della qualità dello spazio pubblico esistente e devono essere valorizzati e messi in relazione con gli altri elementi dello spazio collettivo, e con un sistema di connessioni articolato sul territorio, in particolare tramite percorsi ciclopedonali. La definizione della rete ecologica locale (che come stabilisce la normativa si sviluppa come approfondimento e specificazione della rete stabilita ai livelli regionale e provinciale) ha inoltre un'importanza strategica per il territorio comunale dal punto di vista ambientale

e paesaggistico: la creazione di connessioni ecologiche, il completamento delle fasce fluviali, il collegamento, ove possibile, delle aree verdi tramite percorsi alberati, e l'individuazione di nuove opportunità ecologiche sono interventi che mirano all'aumento del benessere sia per il cittadino sia per l'ambiente che lo circonda.

L'ampliamento, in termini quantitativi delle zone a parco, aveva rappresentato per la città uno degli obiettivi di primaria importanza negli ultimi dieci anni, ai fini dell'aumento della qualità urbana e del valore turistico del territorio. Il PRG aveva previsto il Parco del Navigliaccio, del Naviglio Pavese, il Parco della Sora ed un ampliamento del Parco della Vernavola, lavori però

spesso bloccati da problemi di tipo economico-amministrativo o legati alle aree stesse, come la presenza di discariche abusive e criticità insediative.

Nella città di Pavia quindi risulta rilevante la mancanza di un **disegno unitario delle aree verdi**: allo stato attuale esistono stralci di verde pubblico in un sistema frammentato che non ha la capacità di coprire il territorio in modo isotropo (sia considerando l'aspetto funzionale, a cui corrispondono specifici attributi di accessibilità, sia esaminando le prestazioni ecologiche e paesaggistiche), sono spazi di risulta all'interno del tessuto edificato, fenomeno che non si verifica esclusivamente nel centro storico, caratterizzato dall'elevata densità del tessuto



Discontinuità delle aree verdi rispetto al tessuto urbano



Particolare della frammentazione del sistema del verde fruibile nel centro storico e tessuti limitrofi.

edificato, ma diffuso anche nelle aree periferiche.

Il Documento di Piano mette a sistema di questi spazi, con la consapevolezza che la città di Pavia offre un importante patrimonio di giardini storici che, riqualificati ed aperti alla collettività, possono rappresentare gli elementi generatori di questo nuovo sistema ambien-

tale. Obiettivo della gestione di questi giardini è la conservazione dell'impianto originario, la trasmissione degli obiettivi progettuali e formali, e nel contempo una fruizione sicura e non degradativa.

Aree di grande interesse come il Parco della Vernavola, mantengono ancora le loro potenzialità di corridoio ecologico, nono-

stante la discontinuità evidente in alcuni tratti attraversati dall'espansione dell'abitato, che rischia di compromettere questo patrimonio storico, fisico e paesaggistico.

1.5 MOBILITÀ

La coerentizzazione del sistema della mobilità con le criticità pregresse e con le proposte di piano viene individuata al livello strategico dal Documento di Piano ed al livello di dettaglio ed operativo dai piani di settore: Piano Urbano della Mobilità, Piano Urbano del Traffico e Piano Urbano dei Parcheggi.

Il Documento di Piano, però, non può limitarsi ad acquisire le indicazioni tecniche locali ma deve proporre uno scenario di lunga scadenza nel quale si ipotizza l'intervento di altri enti quali Regione, Provincia e RFI; i cinque anni di durata del DdP non autorizzano a limitare l'orizzonte temporale delle previsioni.

Sarebbe assolutamente poco lungimirante non prevedere "salvaguardie" per futuri interventi infrastrutturali anche se difficilmente esse possono essere realizzate sfruttando le risorse economiche messe che il solo PGT può mettere in campo, oppure senza un accordo territoriale di scala vasta.

Ad esempio, appare evidente come nonostante di recente sia

stato completato il sistema di tangenziali, il tracciato ad una sola corsia per senso di marcia (arco Est e arco Nord) risultano non perfettamente adeguati ai flussi di traffico esistente, soprattutto in corrispondenza degli svincoli di collegamento con la rete esistente nelle ore di punta.

L'ipotesi di ampio respiro che prevede da un lato la chiusura a circuito del sistema di tangenziali (con l'arco Sud) definendo un ulteriore attraversamento del Ticino, e dall'altro l'eventuale allargamento a due corsie della tangenziale, permette che la città ed il suo sistema territoriale siano pronti ad accogliere la realizzazione di tali interventi qualora si presentino le condizioni di accordo sovra locale e gli opportuni finanziamenti. Si tratta peraltro di interventi che già gli studi viabilistici preparatori del PRG vigente avevano indicato come strategici.

Altro elemento che deve essere preso in considerazione è il riassetto del trasporto merci su ferro che per il ramo Pavia-Codogno significherebbe

l'opportunità di riutilizzare il sedime attuale della ferrovia come tram urbano, di risolverne il relativo attraversamento (oggi gestito con passaggio a livello) permettendo agli archi via San Giovannino – via San Paolo – via Parco Vecchio – via Folperti, come semi-circonvallazione mediana tra la tangenziale e la circonvallazione interna.

Tale intervento permetterebbe una migliore gestione dei flussi su gomma considerando anche la bretella sud e le nuove proposte di riassetto della viabilità sul Naviglio.

Le aree di trasformazione giocano un ruolo fondamentale sia come luoghi di concentrazione di origini e destinazioni, con conseguente aggravio del carico di traffico insistente sulla rete, sia come volano per la integrazione dell'offerta infrastrutturale.

Ovviamente le politiche per la mobilità non possono ridursi all'offerta infrastrutturale ed alla sola mobilità privata su gomma, ma devono discendere da una precisa scelta politica di investimento nella multi modalità e nella mobilità collettiva e



dolce.

L'analisi dei percorsi di mobilità dolce esistenti, ha messo in rilievo la necessità di un lavoro mirato alla riqualificazione prioritaria di quei tratti esistenti che però oggi risultano scarsamente mantenuti, e pertanto poco fruibili.

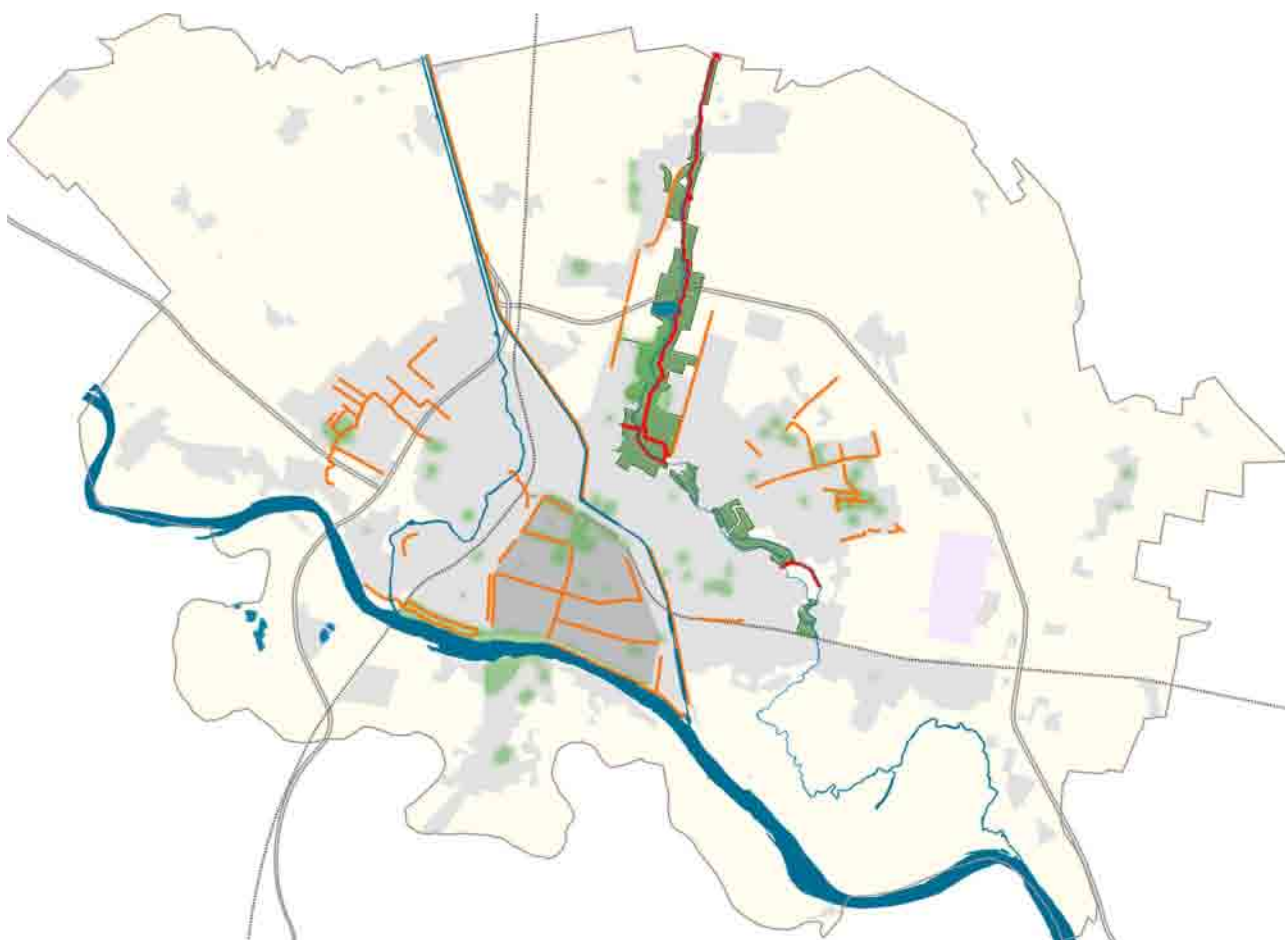
Il completamento della rete delle piste ciclopedonali assume un ruolo chiave, in quanto permette collegamenti tra il centro e la periferia lungo le direttrici radiali, dando la possibilità di poter preferire la bicicletta all'automobile, giovando in questo modo al traffico e alla riduzione dell'inquinamento. Soprattutto in una città come Pa-

via, di dimensioni non eccessive e con una significativa presenza di studenti non residenti per via dell'università, la bicicletta è da considerare come un mezzo di spostamento da privilegiare ed il cui utilizzo risulta in crescita nonostante le attuali condizioni della rete ciclopedonale siano alquanto critiche.

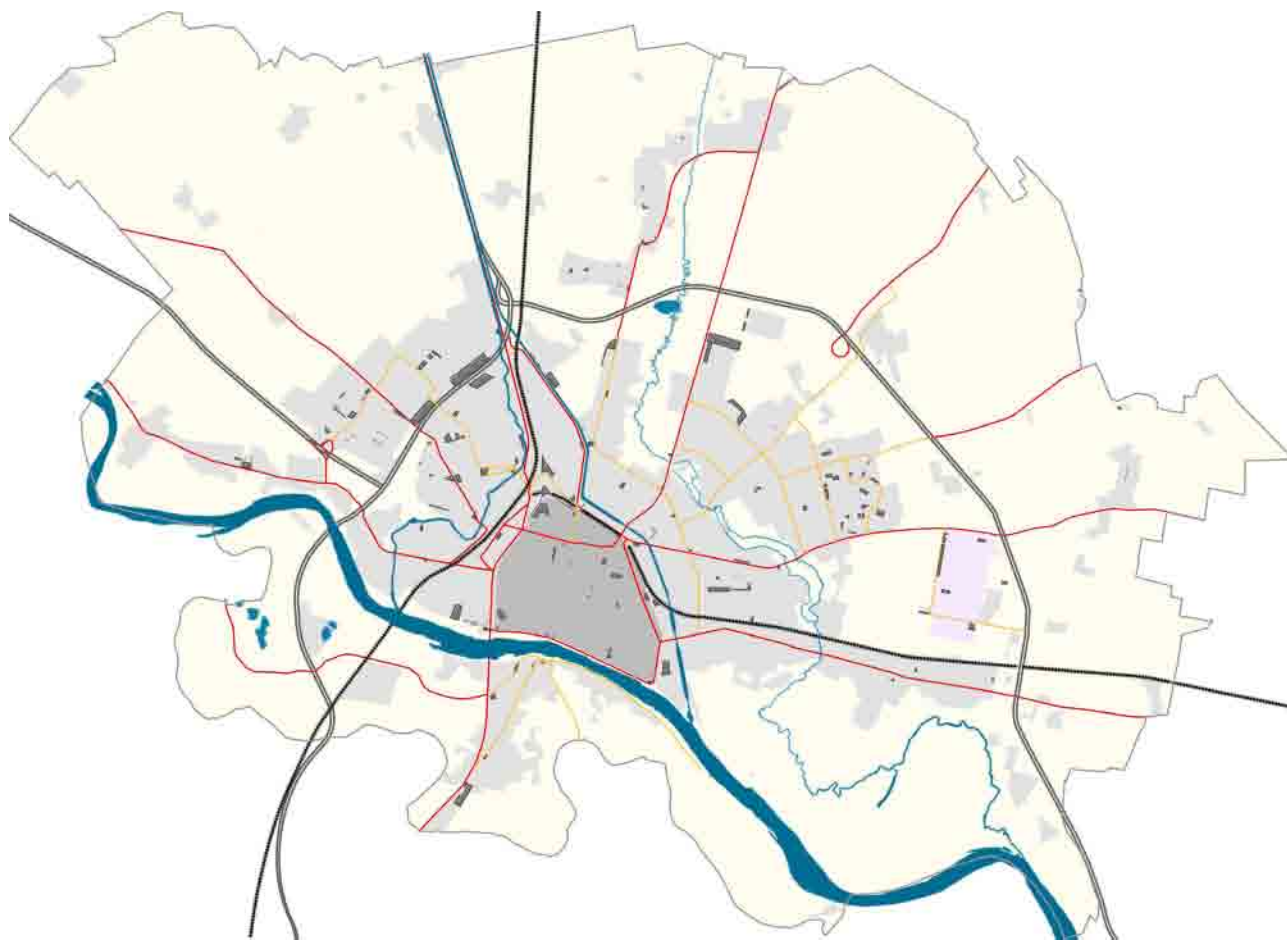
L'annoso problema della sosta, che affligge tutte le città italiane che oggi soffrono della terziarizzazione dei centri storici, viene affrontato sia in un'ottica di integrazione e ottimizzazione dell'offerta (ad esempio suggerendo di eliminare aree di sosta localizzate in spazi monumentali e di prevedere nuovi parcheggi

multipiano al di fuori del centro storico), sia incentivando forme alternative di mobilità dolce, che la dimensione ridotta della città rende favorevoli.

In quest'ottica il Documento di Piano individua nodi di interscambio modale gomma-gomma (verso il trasporto collettivo), gomma.bici, ferro-bici, sfruttando sistemi quali il bike-Sharing.



Relazione tra aree verdi, corsi d'acqua e piste ciclabili



Viabilità esistente, linea ferroviaria e parcheggi

1.6 CITTÀ DA VIVERE – CITTÀ DA USARE

Pavia è contraddistinta dalla convivenza tra chi vive la città e chi, invece, usufruisce dei suoi servizi e delle sue strutture per un numero di ore limitato nell'arco della giornata. Non si tratta solo della differenza che contraddistingue chi da sempre abita in questa città e chi invece semplicemente la vive da "pendolare". A Pavia il discorso è decisamente più complesso e riguarda soprattutto la popolazione residente e la popolazione non residente che però è legata alla città per quelle funzioni,

che definiamo di eccellenza e che sono l'Università degli Studi e il Policlinico San Matteo, che attraggono flussi importanti di persone, mezzi, capitali e idee. Pavia dovrebbe rappresentare la città da vivere ogni giorno, il posto ideale dove dedicarsi allo studio, dove vivere la propria esperienza formativa, dove potersi incontrare e confrontare ogni giorno in una biblioteca, in un museo, in un bar, in un centro congressi; il posto ideale non solo per i giovani ma anche per gli anziani che possono vive-

re la città comodamente e che possano passeggiare e fruire delle piazze e degli spazi verdi. Vivere una città, per qualunque classe di utenza, significa poterne fruire liberamente, anche attraverso **un sistema omogeneo della mobilità lenta**, considerando anche i pericoli a cui sono soggetti i ciclisti, tra cui gli autoveicoli ed il loro predominio sulle strade, il sistema frammentato delle piste ciclabili, e la scarsa presenza di parcheggi per le biciclette. Come viene trattato nel Piano



dei Servizi, si è rilevata la scarsa presenza di servizi sul territorio dedicati ad una classe di utenza giovane, che pure caratterizza la popolazione pavese non necessariamente residente. La popolazione studentesca universitaria incide sulla popolazione residente per una percentuale pari al 30%, il che indica un'inequivocabile esigenza di strutture ad essa dedicati: si pensi ad esempio allo scarso

numero di aule studio, alla mancanza di un'aula magna per le facoltà scientifiche, ma anche semplicemente alla carenza di spazi destinati alle attività da svolgere nel tempo libero. Si rileva la mancanza di strutture sportive accessibili economicamente ai giovani studenti, mentre è abbastanza frequente sul territorio di circoli privati e palestre caratterizzate da un canone mensile elevato a

cui però riesce ad accedere solo una parte dei residenti pavesi.

1.7 LE VOCI DELLA CITTÀ

All'interno del processo di redazione del PGT l'attività di coinvolgimento dei diversi portatori di interesse che operano e abitano nella città di Pavia è stata organizzata secondo due diverse modalità:

- Realizzazione di Tavoli di lavoro con gli *stakeholder*;
- Realizzazione di un incontro aperto a tutta la cittadinanza (Open Space).

I due tavoli di lavoro sono stati suddivisi per gruppi: al primo sono stati invitati i rappresentanti delle attività economiche e produttive, attività agricole, attività commerciali, sindacati e associazioni di categoria; al secondo sono stati invece invitati i rappresentanti delle attività culturali e del tempo libero, esponenti dell'associazionismo locale e i soggetti del terzo settore. Per ogni Tavolo sono stati organizzati due incontri, durante i quali i rappresentanti dei vari gruppi hanno avanzato le loro richieste e proposte, consegnando al termine dei

lavori un dossier contenente le argomentazioni per la redazione del Piano.

Si riporta di seguito un quadro di sintesi dei proponenti e

della relativa documentazione pervenuta al Comune di Pavia a seguito della realizzazione dei tavoli tematici:

PROPONENTE	n. PROTOCOLLO	DATA
COLDIRETTI PAVIA	0027210	14/12/2009
ASS. IL PARCO VECCHIO	0026572	01/12/2009
COMITATO INTERPROFESSIONALE EDILE PER LA PROVINCIA DI PAVIA - Ordine degli Ingegneri - Ordine degli Architetti - Collegio dei Geometri e dei geometri laureati - Collegio degli Ingegneri e degli Architetti - A.N.C.E. Pavia	0026662	02/12/2009
ASS. AMICI DELLA TORRE PAVIA MONUMENTALE	0026888	05/12/2009
CONSULTA COMUNALE DEL VOLONTARIATO	0026790	04/12/2009
ASS. COMMERCianti DELLA PROVINCIA DI PAVIA	0026911	05/12/2009
CONFESERCENTI	0027038	10/12/2009
CONSORZIO PAVIA EXPORT		02/12/2009
GIAN LUIGI PIETRA	0027207	14/12/2009
LEGAMBIENTE PAVIA	0027208	14/12/2009
A.I.F.O.	0027212	14/12/2009
MOVIMENTO CRISTIANO LAVORATORI PAVIA	0027213	14/12/2009
F.A.I. FONDO AMBIENTE ITALIANO	0027216	14/12/2009

Il lavoro di raccolta di argomentazioni, indicazioni e proposte attorno ai temi e alle questioni che riguardano lo sviluppo della città di Pavia ha previsto anche la realizzazione di un incontro aperto a tutta la cittadinanza (Open Day) realizzato nella la giornata del 12 dicembre 2009.

Qui di seguito vengono riportati sinteticamente in un unico documento i risultati degli incontri dei due Tavoli, mentre per quanto riguarda la giornata dell'Open Day si rimanda alle schede compilate e presentate durante la giornata dai numerosi partecipanti all'iniziativa.

Le argomentazioni e le proposte emerse durante i lavori sono state rielaborate ed organizzate per temi. Per una lettura più dettagliata delle proposte che alcuni soggetti partecipanti ai lavori dei Tavoli hanno elaborato si rimanda anche ai documenti presentati direttamente al Comune di Pavia come indicato dall'Assessore all'Urbanistica.

Nel report qui di seguito presentato vengono altresì riportate alcune frasi particolarmente evocative, pronunciate nei corso degli incontri.

1.7.1 Le tematiche emerse durante il percorso partecipativo

IL SISTEMA DEI SERVIZI_ Per rilanciare la città occorre produrre ricchezze in loco, per far ciò bisogna introdurre nella città "della cultura" e "della salute" anche un sistema produttivo innovativo legato ai servizi ("che si porta dietro asili, mense e altri servizi"). Anche la capacità di attrarre a Pavia le aziende che stanno "soffrendo"

nelle loro attuali localizzazioni (per esempio quelle ubicate nel Nord Milano) mediante azioni di promozione e di sostegno è considerata una scelta strategica in grado di generare ricadute positive sul tessuto economico e produttivo locale.

AGRICOLTURA/ AMBIENTE/ IL SISTEMA DEL VERDE_ È emerso durante i Tavoli la necessità di considerare la Tangenziale un limite all'urbanizzazione di Pavia. Sono emerse inoltre altre precise indicazioni:

- creare percorsi culturali e naturalistici finalizzati alla conoscenza del paesaggio e dell'agricoltura locale;
- recuperare i percorsi naturalistici oramai inutilizzati (e in parte andati perduti) per inserirli nel circuito esistente;
- promuovere e sostenere le fattorie didattiche (rapporto agricoltura/scuola);
- sostenere lo sviluppo dell'agriturismo, della produzione KM zero, dei "mercati di campagna amica". Contemporaneamente si evidenzia l'importanza di recuperare la funzione agricola di quelle aree parzialmente compromesse, collocate oltre la tangenziale.

Per quanto riguarda il verde (considerato complessivamente poco fruibile nonostante sia presente in dimensione significativa) si suggerisce di rafforzare l'attuale sistema con l'obiettivo: "di portare il verde ai cittadini e non i cittadini al verde", prestando particolare attenzione agli spazi verdi di prossimità di più facile utilizzo per alcune

tipologia di abitanti (gli anziani e i bambini per esempio).

Oggi la ferrovia, il Naviglio e la Vernavola sono considerate delle fratture nella città, tuttavia esse si configurano come delle potenzialità che se messe a sistema possono diventare un elemento di cerniera e di unificazione dell'intero tessuto urbano. I partecipanti ai Tavoli ricordano come esistano già nella realtà le condizioni ambientali per creare un sistema del verde e ci siano gli strumenti urbanistici per farlo (es. vincolando le aree). Il fiume Ticino andrebbe ancor più valorizzato sviluppando un ragionamento con i territori contigui (scala sovra-comunale). "Il PGT di Pavia non può essere solo della città ma deve avere una visione più ampia", è quanto emerso dalla discussione.

MOBILITA' E ACCESSIBILITA' _

La ferrovia è attualmente percepita dalla popolazione come una barriera, un elemento di frattura nel tessuto urbano, ma può diventare se diversamente utilizzata un elemento in grado di unificare Pavia, poiché mette in gioco la possibilità di accedere ai diversi punti della città integrando ancor più il servizio extraurbano con quello urbano. Più volte è emerso il tema della mobilità come problema di area vasta. Più nello specifico è emerso il problema che esiste nei collegamenti: con l'Oltrepò, con l'aeroporto di Malpensa, più in generale le problematiche legate alla mobilità esterna alla città (con particolare riferimento alla tangenziale nord giudicata ora insufficiente). Per questo si suggerisce di potenziare più in generale il sistema viabilistico



DOCUMENTO DI PIANO

esterno alla città, con particolare attenzione alla parte sud. Sempre sul tema della mobilità sono emersi altri elementi di criticità che coinvolgono in questo caso il sistema viabilistico interno alla città:

- la presenza di un rilevante traffico automobilistico in alcune aree urbane e fasce orarie (“anche per le autoambulanze è difficile muoversi”);
- l’esistenza di barriere architettoniche che impedisce l’accessibilità ai “portatori di disabilità, agli anziani e alle mamme con il passeggino”.

“Se una città è accessibile a un disabile è accessibile a tutti”. Per risolvere questi aspetti si propone di:

- riprendere il lavoro svolto in passato dalla “Consulta per l’abbattimento delle barriere architettoniche” contenente indicazioni per la realizzazione di microprogetti;
- incentivare l’uso del mezzo pubblico e collettivo come alternativa all’auto privata.

CENTRO STORICO _ Rispetto a questo tema sono emerse due indicazioni:

- concentrarsi sulle tematiche dell’arredo urbano;
- recuperare il centro storico e aumentarne il grado di abitabilità fermando l’urbanizzazione di nuove aree. Il dibattito tra i partecipanti si è incentrato sulla visione della città storica: per alcuni un “museo”, per altri “un centro commerciale naturale”.

TURISMO/NAVIGABILITA’ DEI

NAVIGLI _ “Come possiamo costruire l’immagine di Pavia verso l’esterno, se neanche i pavesi conoscono bene la loro città?” La domanda è stata posta durante i lavori dei Tavoli per porre l’attenzione sulla necessità di investire ancor più in futuro sul turismo. Far conoscere e valorizzare ulteriormente la città in Italia ed all’estero sviluppando azioni di promozione del territorio e delle sue eccellenze e rafforzare l’immagine della città verso i propri cittadini e verso l’esterno sono considerati due aspetti da non sottovalutare. “Facciamo diventare Pavia la città dei saperi”, si è proposto a riguardo. Tale preoccupazione muove anche dalla constatazione che i turisti attratti dalla Certosa o dall’Oltrepò non sempre si fermano in città, e se lo fanno spesso lo fanno solo per un brevissimo lasso di tempo (turismo di passaggio). Secondo i partecipanti ai Tavoli, le azioni che si possono sviluppare con l’obiettivo di inserire ancor più Pavia nei circuiti turistici locali, nazionali e internazionali e per aumentare la sua capacità attrattiva sono:

- Sviluppare il turismo di carattere culturale;
- Sviluppare il turismo familiare per la presenza di aree verdi;
- Sviluppare un turismo sia di tipo scientifico (es. per la presenza dell’università) sia culturale, basta potenziare quello che già esiste, ad es. il “Festival dei saperi”;
- Salvaguardare di ciò che resta del Parco Visconteo. Il parco si presta sia ad un turismo di carattere culturale (“Battaglia di Pavia”), sia ad un turismo di carattere fa-

miliare (aree verdi). Per tali motivazioni viene richiesta l’applicazione di un vincolo di salvaguardia a partire dalla strada da Albirago fino a San Genesio. Il vincolo dovrebbe comprendere le cascine con valenza storica come la Cascina Colombara;

- Il “Parco Visconteo appartiene alla gente del territorio di Pavia”. L’eventuale nuovo turismo che si vuole attirare deve guardare al territorio e, allo stesso tempo, salvaguardarlo. Non deve essere, si evidenzia, un turismo solamente di tipo commerciale (es. attraverso la creazione di centri commerciali).
- La salvaguardia e il recupero delle cascine è un’azione che permette l’incentivazione del turismo, la valorizzazione del patrimonio agricolo locale, ma allo stesso tempo guarda al territorio, preservandolo nella sua integrità. Il rischio che si teme è quello di attirare un turismo che possa provocare solo processi di cementificazione del territorio;
- Il Naviglio può diventare un luogo fruibile, un luogo abitato dalla gente;
- La presenza di corridoi ecologici importanti e l’esistenza di risorse locali agricole, ambientali e paesaggistiche possono contribuire allo sviluppo del sistema degli agriturismi;
- “Attrazione ed accoglienza sono due facce della stessa medaglia”. Oggi nella città di Pavia si assiste ad un turismo “mordi e fuggi”, ossia un turismo che si fa

in giornata, spesso nel fine settimana e in particolare la domenica, “giorno in cui a Pavia tutto è chiuso”. Gli orari e i tempi della città, dei musei e degli altri servizi utili al turismo non coincidono con i tempi del turismo stesso. In questo senso, si evidenzia, la città non risulta accogliente. Se si vuole invece parlare del “turismo di massa”, ecco allora emergere il problema del numero dei posti letto disponibili che non sempre sono in grado di rispondere alla domanda di ricettività che questa tipologia di turismo crea inevitabilmente.

- La ricettività deve essere considerata a scala territoriale cominciando a mettere in rete ciò che già esiste.

ATTRATTIVITA'/IMMAGINE E SVILUPPO DELLA CITTA' _ “La città è anche di chi lavora a Pavia”. Con questa espressione si è inteso ribadire la necessità di considerare la città come un sistema. Risultato di relazioni opportune tra saperi/forze produttive/patrimonio storico-culturale. Lo sviluppo a breve-medio termine della città, si suggerisce, dovrà essere calibrato a partire dalle risorse a disposizione. Unanime è l'idea che vada combattuta l'immagine di Pavia “dormitorio di Milano” così come condivisa è la convinzione secondo cui L'Expo 2015 rappresenti un'opportunità importante per la città e il territorio.

SOCIALITA' / ASSOCIAZIONISMO _ “I servizi socio-assistenziali migliorano la vita di tutti. Rendono la città più vivibile e coadiuvando il lavoro dell'Am-

ministrazione Comunale”. Così si sono espressi i cittadini e gli stakeholder, per questo – si evidenzia – è necessario che il tema dei servizi sociali sia adeguatamente riconosciuto e trovi lo spazio che merita nel Piano dei Servizi del PGT. Occorrono spazi attrezzati per le realtà giovanili e più in generale per le associazioni che operano nell'ambito culturale e socio-assistenziale, alcune delle quali, si afferma, non hanno sede. Si avverte l'esigenza di pensare a spazi raggiungibili in automobile, dotati di aree verdi e parcheggi. A proposito si segnalano gli edifici comunali dismessi, la vecchia piscina scoperta e l'Idroscalo. L'attività di sostegno alle diverse realtà associative attive in città dovrebbe essere accompagnata all'incentivazione e promozione della produzione e fruizione di eventi culturali.

COMMERCIO DI PROSSIMITA' SOSTA/CARICO E SCARICO MERCI _ È stata suggerita la realizzazione, all'interno del centro storico, di parcheggi a corona e l'individuazione di una zona logistica per la distribuzione delle merci nel centro storico così da non sovraccaricare lo stesso. Una volta avviato questo progetto sperimentale, potrebbe essere esteso anche al resto della città. Si insiste inoltre sull'importanza di incentivare e valorizzare il commercio di vicinato e più in generale di rilanciare la presenza in città del piccolo commercio “ora in fase di depressione”.

IL NUOVO PALAZZO ESPOSIZIONI / IL DESTINO DELL'IDROSCALO _ Questo tema è risultato molto caro alla popolazione pavese.

Spesso è stato chiesto cosa succederà all'attuale Palazzo esposizioni ed all'Idroscalo, mentre non è emersa con altrettanta forza la necessità di avere una nuova area fieristica. Si è parlato piuttosto di un Palazzo esposizioni di dimensioni medio-piccole destinato a prodotti ed eventi legati al territorio locale: una struttura di promozione del territorio e della sua vocazione agricola. Rispetto all'Idroscalo si propone di destinarlo ad attività ricreative e commerciali.

I lavori del percorso di partecipazione sviluppato hanno coinvolto in modo strutturato enti territoriali e non, associazioni, esperti, operatori di settore e cittadini, nella convinzione che l'ascolto della città sia per i processi di pianificazione uno strumento di primaria importanza poiché consente di capire e interpretare le esigenze, in continua evoluzione, del territorio e della popolazione che lo abita.



CAP.2 I TEMI E GLI OBIETTIVI

2.1 PAVIA CITTÀ DELLE ECCELLENZE

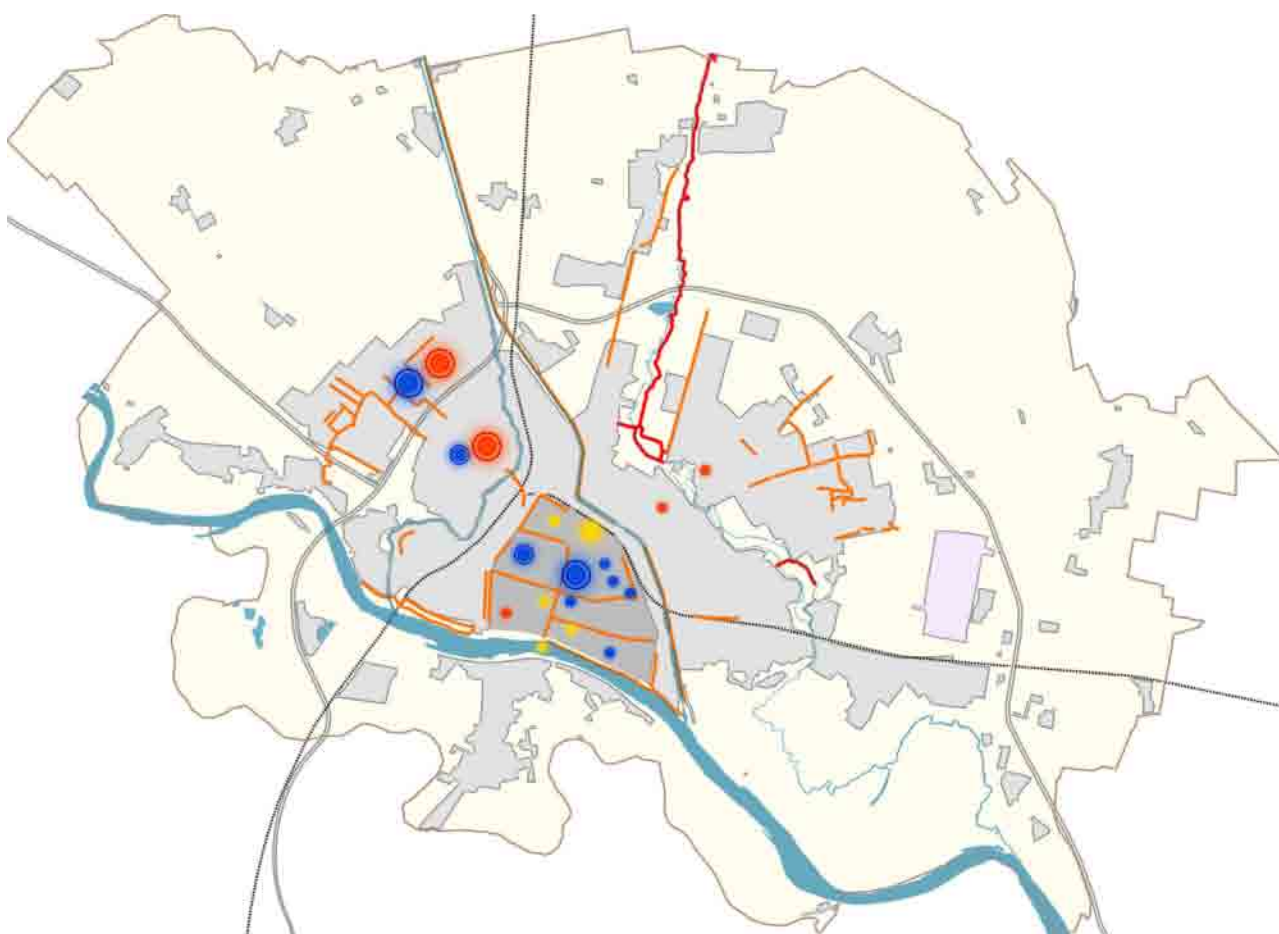
Pavia è una “città di eccellenze”, sede di un ricco patrimonio storico e culturale, di una prestigiosa Università e Ospedale di fama internazionale. Con il PGT la città sceglie di investire sulla città attraverso l'integrazione di nuovi servizi ed il potenziamento di quelli esistenti a supporto delle eccellenze. I nuovi servizi a supporto delle eccellenze avranno il compito di rafforzare il loro ruolo nella città e le funzioni che esse offrono saranno ripensate sia per i cittadini residenti, sia per coloro che usufruiscono delle loro strutture per un limitato numero di ore nell'arco della giornata. I nuovi servizi saranno

sviluppati nel margine della città ed assumeranno il ruolo di poli afferenti alle funzioni delle eccellenze. La riqualificazione ed incentivazione a supporto delle eccellenze rivestiranno un ruolo importante per l'intera città anche per quanto riguarda il tessuto socio-economico.

Il sistema delle eccellenze va quindi analizzato e messo in relazione ad altri fattori di importanza rilevante nel ridisegno dell'immagine della città: si pensi, ad esempio, al problema della loro accessibilità e alla mancanza di un loro inserimento all'interno della rete di mobilità dolce, come si evince

dallo schema sottostante. Se riferito all'Università, il problema risulta meno rilevante per la sede storica, raggiungibile facilmente con i mezzi pubblici e dai pedoni, ma in riferimento al Polo Cravino, non raggiungibile né in bici, né a piedi, si rileva la necessità di inserirlo all'interno della nuova rete di mobilità dolce, integrando il servizio offerto da alcune linee dei mezzi pubblici.

Un ragionamento analogo vale anche per la sede del Policlinico, la cui situazione risulta però aggravata anche dalla mancanza di un sistema di parcheggi idoneo ad ospitare visitatori e addetti ai



Relazione tra le piste ciclabili e il sistema delle eccellenze



lavori.

Le eccellenze rappresentano una formidabile opportunità di crescita e di valorizzazione della città, nonché una consapevolezza della realtà attuale di Pavia e della presenza di eccellenze che debbono saper leggere la città in una prospettiva più ampia. E' la consapevolezza delle eccellenze che portano benefici non solo a scala comunale, ma anche ad una scala più vasta.

Capire, scoprire e apprendere una città vuol dire andare alla ricerca della sua identità, per Pavia un'identità fatta di eccellenze. E' preferibile dunque avere un atteggiamento consapevole e proiettato alle opportunità future, piuttosto che un atteggiamento diffidente e limitato.

Pavia detiene molte eccellenze in tre ambiti diversi che formano un formidabile bacino di ricchezza per la città: patrimonio storico, Università, Sanità.

E' proprio dalle "eccellenze" della città che ci si deve basare su una Pavia competitiva, che investe sulla cultura, sulla formazione, sulla ricerca, sulla qualità e valorizzazione del capitale umano in termini di creatività e talento, elementi determinanti per il benessere economico e sociale e per il futuro della città.

Lo sviluppo della città deve investire sulle eccellenze, poiché esse hanno permesso a Pavia di essere conosciuta a livello internazionale.

Le eccellenze coinvolgono diverse tematiche in materia di:

- Economia;
- Occupazione;
- Domanda di servizi;
- Mobilità.

Pertanto possiamo sinteticamente affermare che in fase di progetto a favore delle eccellenze verranno valutate:

- Riconversioni di aree esistenti;
- Nuove aree, ambiti da destinare a nuovi servizi ed edifici a supporto delle eccellenze;
- Creazione di nuovi poli di vita e di qualità urbana;
- Potenziamento della mobilità lenta nel favorire il collegamento tra le eccellenze e i servizi;
- Potenziamento mobilità veloce.

2.1.1 Patrimonio Storico

La città di Pavia detiene un patrimonio storico di elevato valore culturale che testimonia le diverse epoche storiche che hanno contribuito alla crescita ed allo sviluppo dell'intera città. La presenza di edifici, di monumenti e di piazze di pregio inseriscono il patrimonio storico pavese all'interno del panorama di eccellenza offerto da altre realtà a scala nazionale. La situazione attuale però non valorizza le bellezze che esso offre, non restituisce valore adeguato agli spazi urbani ed agli edifici che su questi affacciano. Le strade e le piazze, ad esempio, che dovrebbero rappresentare il luogo privilegiato di vita e di scambio, non sono oggi completamente fruibili a causa della presenza eccessiva di autoveicoli, siano essi mezzi privati o pubblici.

Il Documento di Piano suggerisce all'apposito strumento di settore (Piano Urbano dei Parcheggi) di **regolamentare il transito e la sosta** all'interno del centro

storico, al fine di assicurare una **migliore fruizione degli spazi e la chiara percezione degli edifici monumentali**. Una più generale politica di valorizzazione dei beni vincolati, non può limitarsi alla sola salvaguardia: sono previsti dal PGT, soprattutto attraverso il Piano dei Servizi ed il Piano delle Regole, la **rivitalizzazione** ed il **riuso** di alcuni edifici che hanno assunto negli anni un valore simbolico per la città.

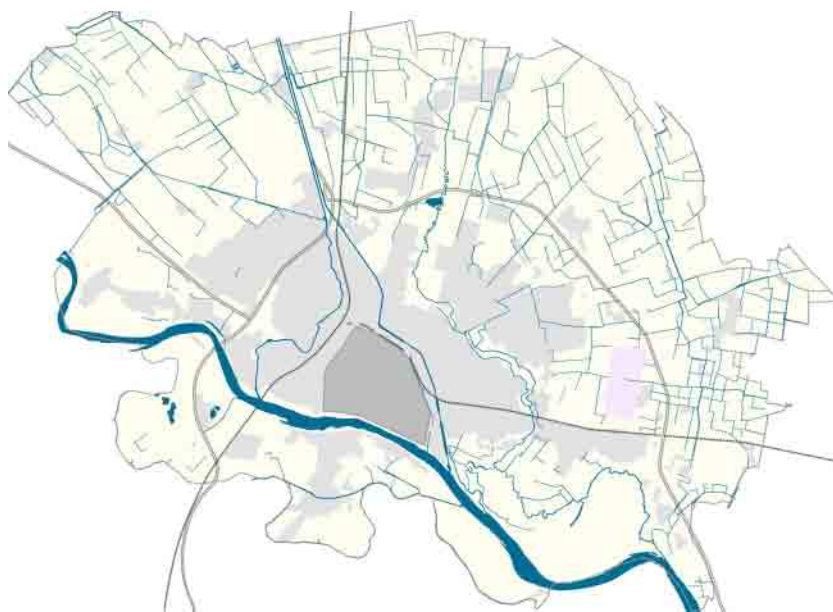
Il **Castello Visconteo**, che oggi ospita spazi espositivi di dimensioni contenute ed una biblioteca storica, per la maggior parte della sua superficie risulta inutilizzato: in particolare la corte interna non è uno spazio urbano, nonostante la sua qualità formale, di misura e di proporzione: il castello Sforzesco di Milano, ad esempio, è attraversato non solo da utenti che visitano i musei e le mostre ivi localizzate, ma anche da utenti diretti verso il Parco Sempione. La **riqualificazione dell'area retrostante il Castello**, oggi colpevolmente lasciata in stato di abbandono, permetterebbe di vivere la struttura integralmente e, ponendo in galleria i binari recuperando così un boulevard, di connettere il sistema di sequenze composto da:

- Fiume e Ponte;
- Strada Nuova;
- Castello;
- Borgo Calvenzano;
- Naviglio;

in un unico percorso fruibile. Un esempio da seguire, in tal senso, potrebbe essere rappresentato dal palazzo del Broletto, fino a poco tempo fa inutilizzato e destinato oggi ad ospitare spazi espositivi, la nuova sede dello IUSS e l'ufficio del turismo.

La rivitalizzazione del centro storico non potrà prescindere dal considerare le **vie d'acqua** come elemento caratterizzante del territorio. Il fiume Ticino infatti delimita il centro storico a sud, ed allo stesso tempo lo mette in relazione alla realtà del Borgo Ticino; il Naviglio invece circonda il centro storico a Nord ed Est, ma nell'ottica più ampia dell'assegnazione di una nuova vita ai corsi d'acqua, potrebbe costituire un nuovo collegamento tra queste parti e le zone immediatamente limitrofe.

Per quanto riguarda invece la vivacità commerciale di questa zona, va rilevato come questo si configuri come un "centro commerciale naturale", nucleo della vita economica della città. Il PGT assume l'indicazione strategica di configurare il centro storico come Distretto Urbano del Commercio, progetto sul



Centro storico e sistema idrico principale naturale e artificiale

quale l'Amministrazione Comunale è impegnata da tempo. In sintesi, l'obiettivo è quello fondamentale di **tutela del patrimonio** attraverso la sua fruizione, di implementazione

socio-economica in termini di potenziamento del turismo e di restituzione alla città di un patrimonio che non rischi la indifferenziata museificazione.



Modello tridimensionale del centro storico con evidenziate le emergenze storiche



2.1.2 Università

L'Università di Pavia, una degli atenei più prestigiosi d'Italia e d'Europa, ogni anno richiama un grande numero di studenti (circa 21.220 di cui 19.130 non residenti) per via della sua rinomata fama di sede della cultura, del sapere e della formazione intellettuale e professionale degli studenti.

Le strutture universitarie (l'Università storica e i nuovi complessi destinati alle facoltà scientifiche - Via Ferrata e Cravino) hanno una estensione territoriale complessiva di circa 200.000 mq.

Tra i servizi di nuova previsione, incluso il **potenziamento** di quelli esistenti, si è pensato a strutture a sostegno dell'uni-

versità e a servizio degli studenti, prevedendo anche **nuove soluzioni insediative** rivolte esclusivamente agli studenti fuori sede.

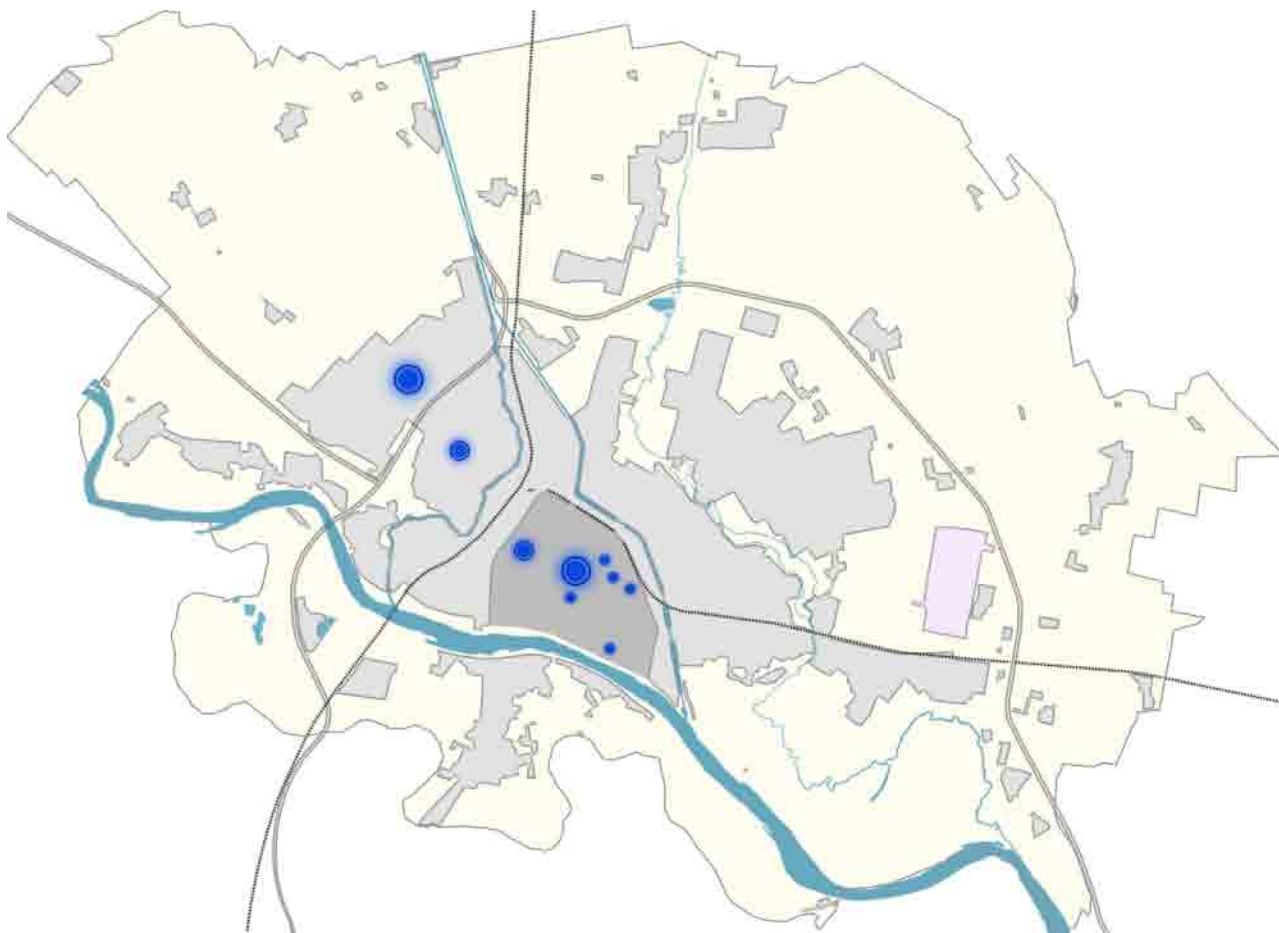
Nella stessa logica è stata valutata l'opportunità di inserire all'interno delle aree di trasformazione degli **standard qualitativi** quali centro congressi, mediateca, casa della musica, anch'esse rivolti a vivacizzare l'attività culturale nello scenario cittadino.

Il problema della residenza si impone come prioritario: è previsto l'inserimento di **alloggi a prezzi agevolati** in una percentuale vicina al 10% della superficie edificabile nei comparti di trasformazione, oltre che al

potenziamento dei collegi già presenti, che hanno da sempre una funzione prioritaria nel contesto pavese, partendo dai collegi più conosciuti Borromeo e Ghislieri, che già avevano svolto nel XIX secolo un ruolo importante nella preparazione culturale di buona parte della classe dirigente ed intellettuale lombarda e italiana.

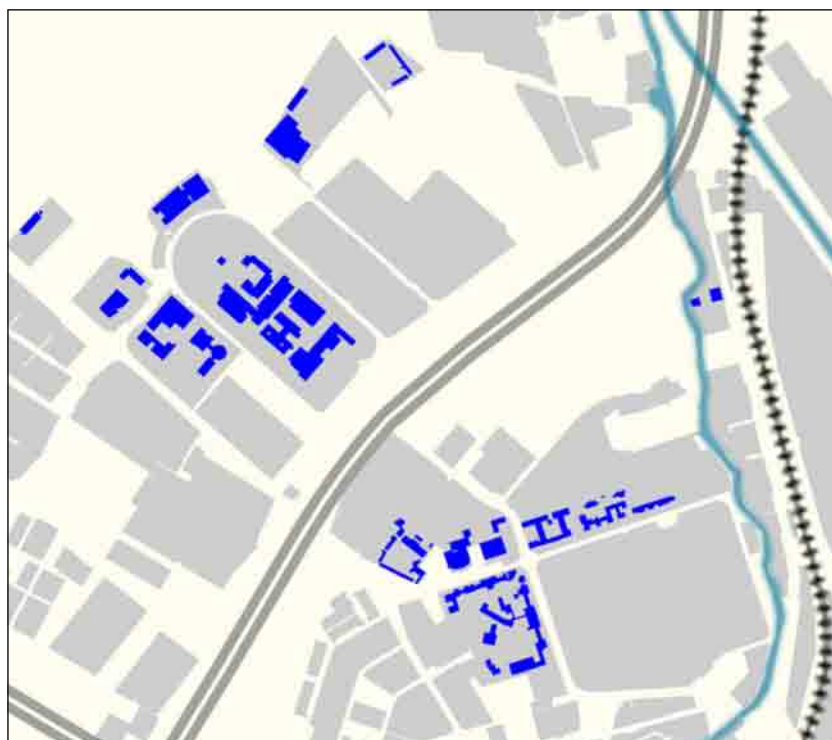
I Collegi universitari pavesi, privati o gestiti dall'EDISU, sono attualmente 17.

L'obiettivo di fondo consiste nell'**innalzare la qualità della vita per gli studenti**, con il supporto delle nuove strutture, in modo da garantire una rivitalizzazione di tutto il quadro socio-culturale della città.

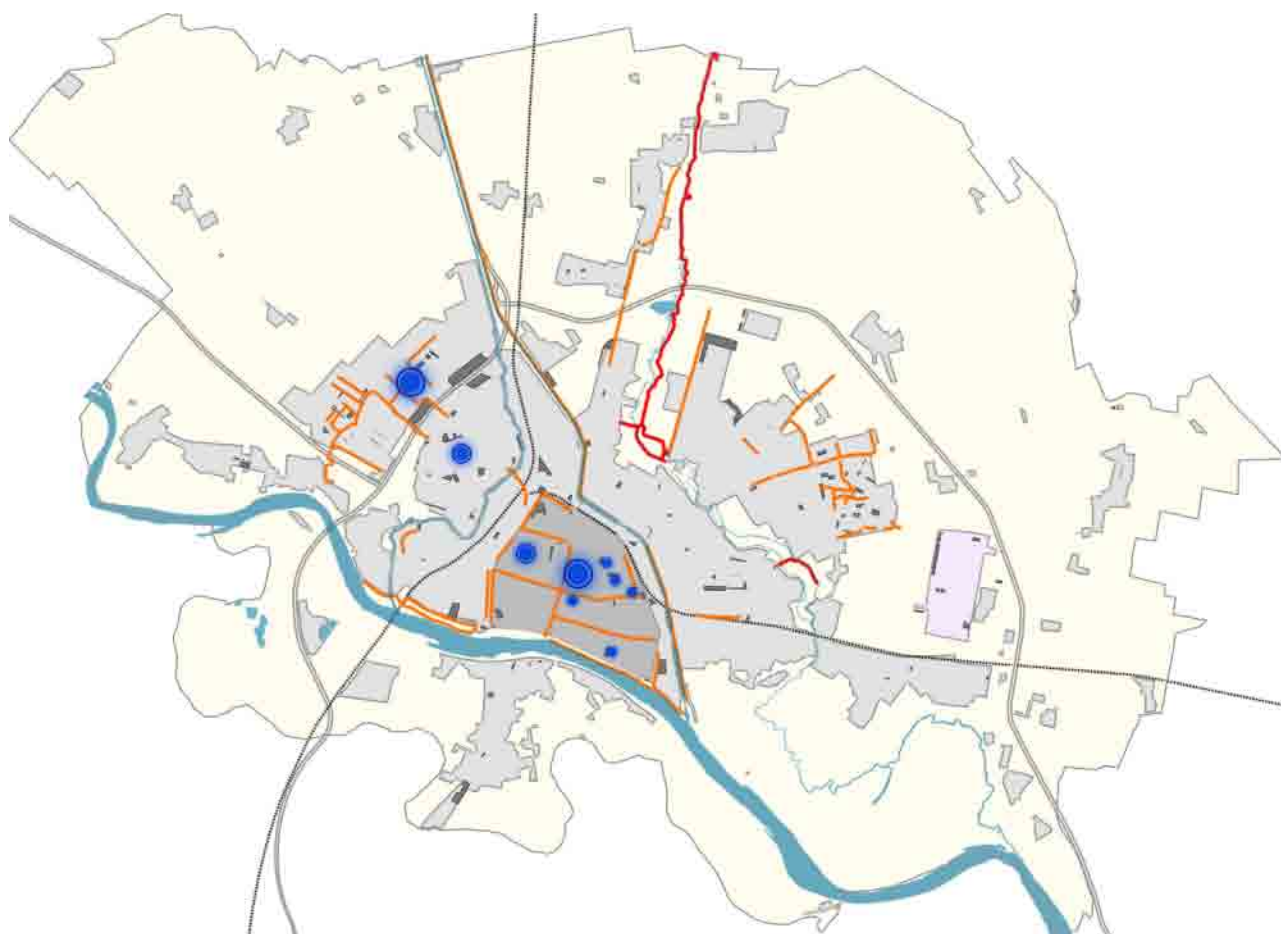


Localizzazione degli edifici dell'Università

Un aspetto particolare del piano riguarderà l'area del **Polo Cravino**, oggi esclusa da qualunque tipo di attività culturale e che, pur essendo fortemente attrattiva per il grande numero di studenti che ogni giorno usufruisce delle strutture universitarie che ospitano le facoltà scientifiche, risulta eccessivamente carente di opportunità di svago, a partire dal deficit rilevato di strutture per la ristorazione (mense, bar). L'obiettivo di piano prevede la trasformazione di questa zona, posta a Nord della città e interessata oggi da un nuovo processo di espansione incoerente e non inserito all'interno di un disegno urbano unitario, in un vero e proprio **campus universitario**, spazio di vita e scambio culturale e sociale.



Zoom con la localizzazione degli edifici universitari in Pavia Ovest



Relazione tra università, parcheggi e piste ciclabili esistenti



Dalle relazioni tra Università, piste ciclabili e parcheggi si può notare come le strutture dell'area Cravino siano ben dotate di strutture per la sosta, ma non c'è un adeguato collegamento attraverso le piste ciclabili con il centro e con la stazione ferroviaria. Mentre nelle strutture del Centro Storico la rete ciclopedonale, essendo area a traffico limitato, esiste piuttosto un rischio legato alla sicurezza per la compresenza sull'asse stradale di biciclette, pedoni, mezzi pubblici e veicoli dei residenti. Per quanto riguarda i parcheggi, come tutto il centro storico esistono delle problematiche sia legate al numero di posti che al posizionamento di queste aree; questo discorso

verrà meglio affrontato nel capitolo relativo alla mobilità.

2.1.3 Ospedale

Dallo storico e rinomato ospedale San Matteo, alla più moderna Fondazione Maugeri della medicina del lavoro e della riabilitazione, all'istituto neurologico Mondino, la città di Pavia rappresenta un'eccellenza nel ramo della sanità a livello nazionale ed internazionale.

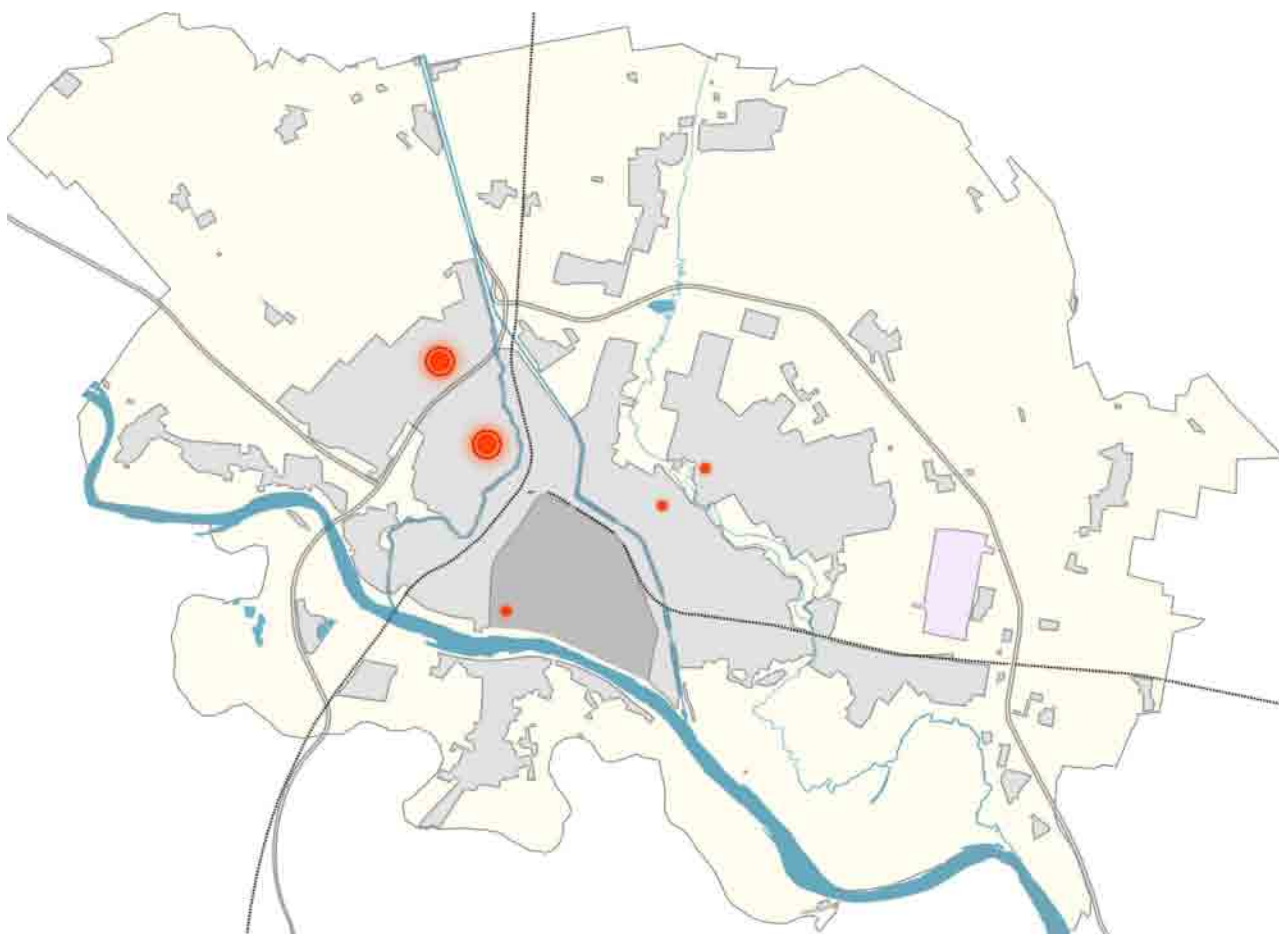
Le strutture sanitarie hanno una estensione territoriale complessiva pari a 560.142,55 mq.

Da tutta Italia e dall'estero i pazienti sono ospitati nelle strutture sanitarie della città di

Pavia, spesso accompagnati da parenti e amici a sostegno ed assistenza del malato.

Ci si è posti l'obiettivo di integrare e potenziare la città con nuovi servizi a sostegno degli accompagnatori dei degenti, strutture in grado di accogliere le famiglie che dovranno sostenere i ricoverati nelle strutture ospedaliere di Pavia.

In fase di analisi si è rilevata soprattutto la difficile accessibilità alle strutture sanitarie esistenti, male integrate nella maglia viaria cittadina, e carenti di strutture per la sosta. Obiettivo di piano sarà pertanto il **ridisegno degli accessi** a tali strutture e l'**agevolazione nella sosta**, che sarà regolamentata, ma che dovrà essere in ogni caso

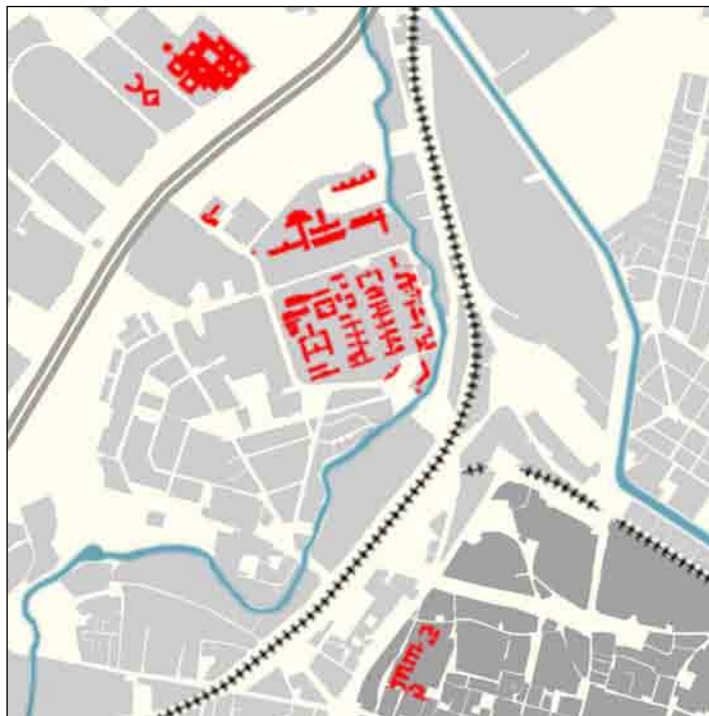


Localizzazione degli ospedali

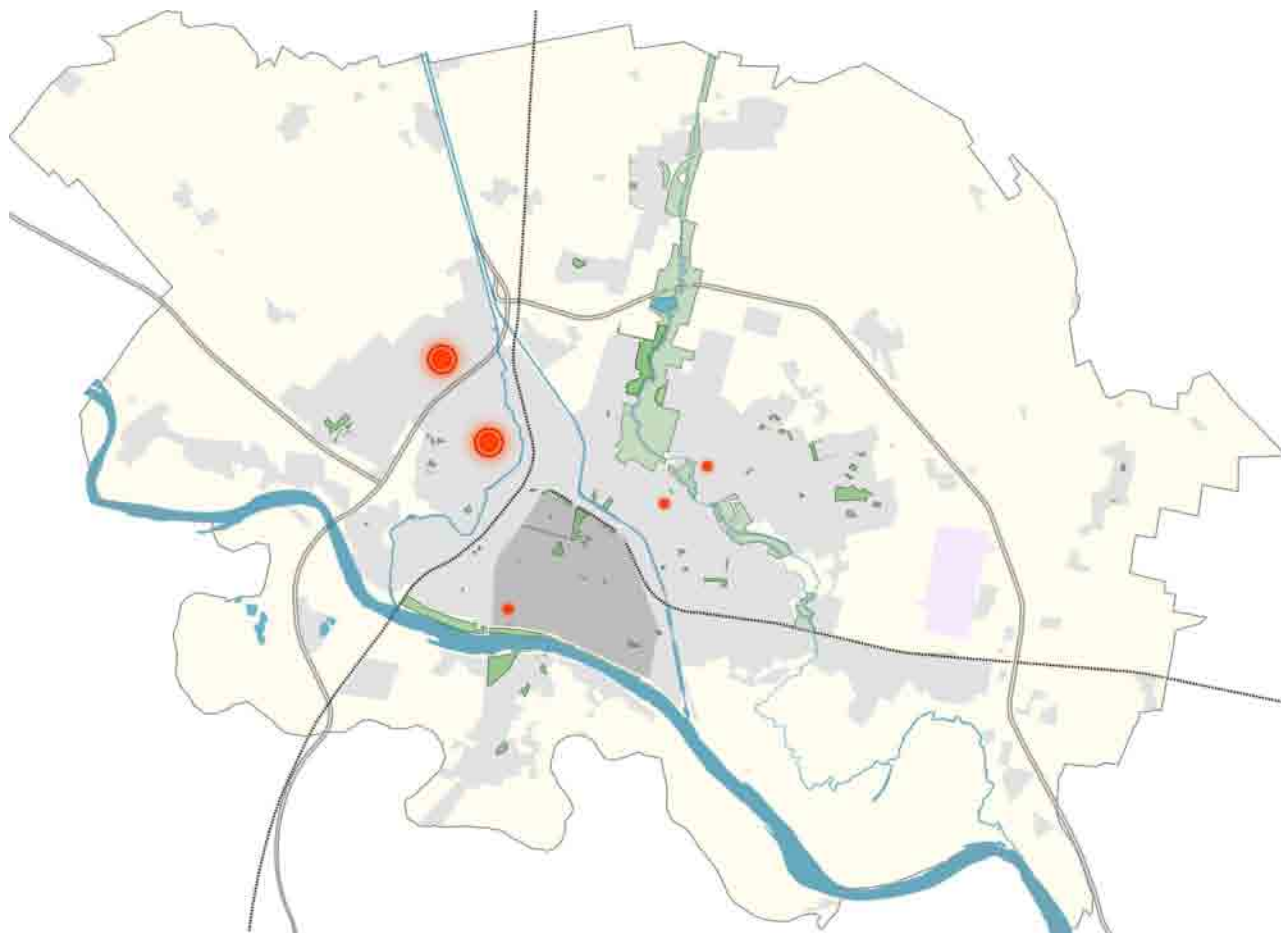
garantita.

Pensando invece alla qualità della vita del malato all'interno della struttura ospedaliera, il piano si propone di estendere le **aree a verde fruibile** fino alle immediate vicinanze dell'ospedale, in modo da creare una separazione tra il caos della città e gli spazi di degenza. Pertanto in un disegno più generale del verde urbano, le zone limitrofe al Policlinico potrebbero diventare uno dei punti focali della nuova rete ambientale.

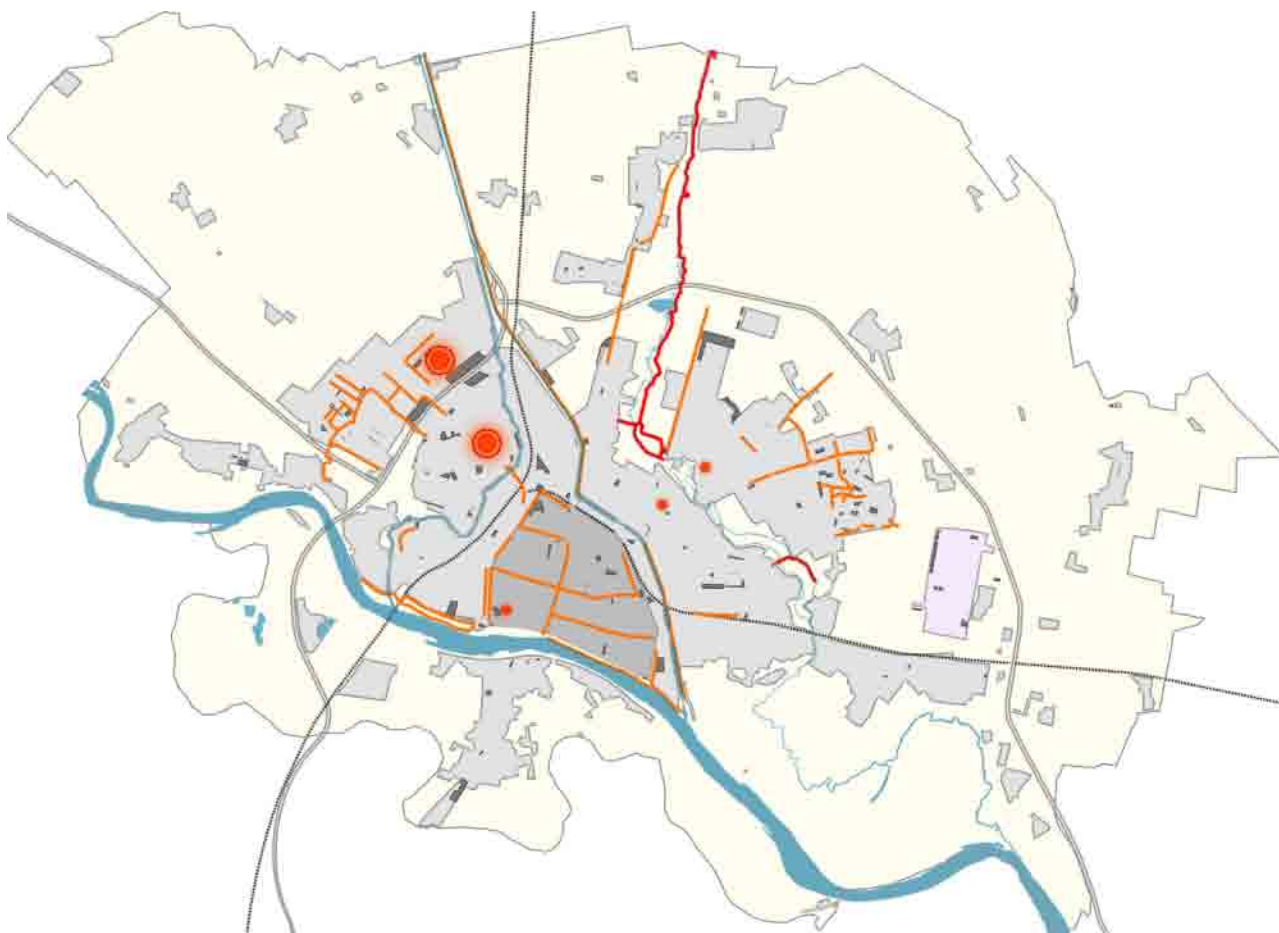
Anche il Policlinico andrà inserito all'interno del ridisegno dei percorsi di mobilità dolce, punto che ad oggi rappresenta un elemento di grande criticità nei percorsi esistenti. Andrà potenziato soprattutto il tragitto



Zoom con la localizzazione degli edifici del Policlinico San Matteo



Relazione tra edifici ospedalieri, aree verdi ed il Parco della Vernavola



Relazione tra ospedali, piste ciclabili e parcheggi esistenti

dal centro storico alle strutture sanitarie, e dalla stazione a queste, assumendo come condizione imprescindibile il posizionamento di postazioni di bike-sharing in tali punti.

2.2 PAVIA CAPOLUOGO DEL PARCO DEL TICINO

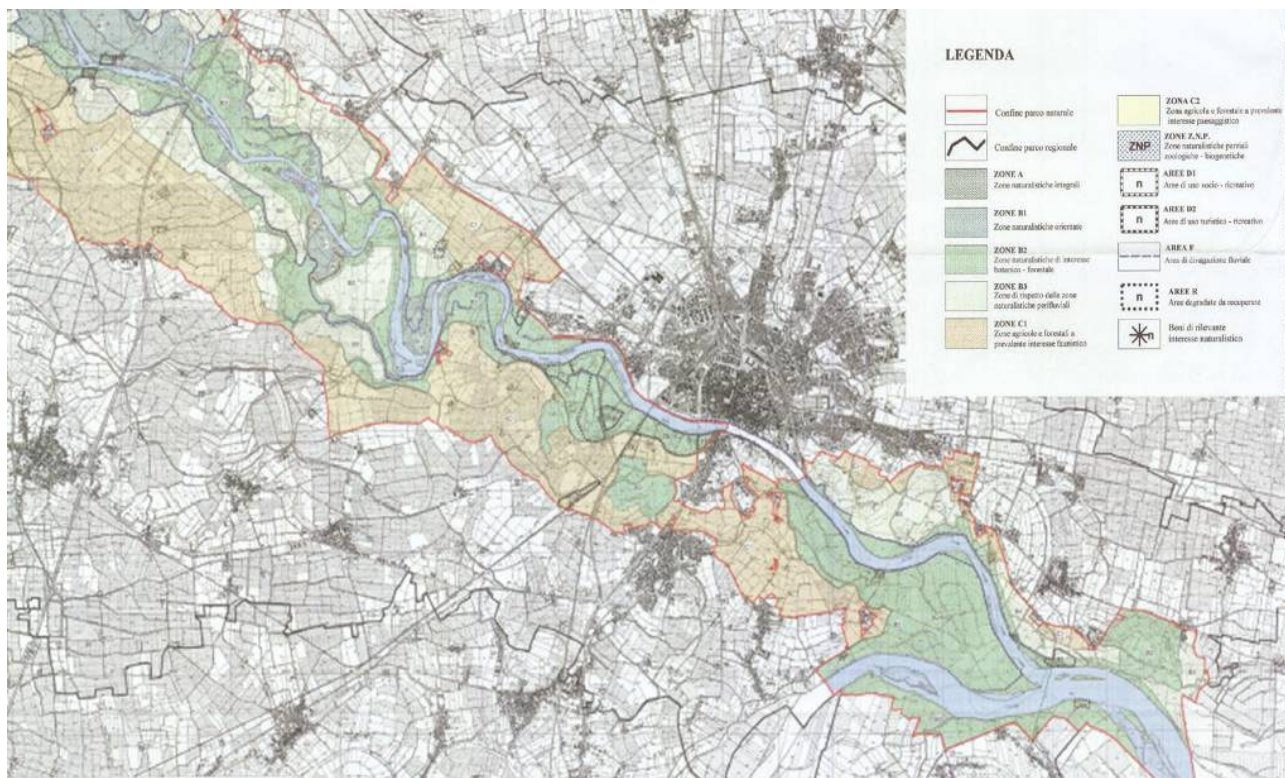
Il territorio del comune di Pavia, ad esclusione della zona IC, decade all'interno del Parco Regionale e Naturale della Valle del Ticino.

Il Ticino è da sempre elemento fondamentale per la città, sia sotto l'aspetto architettonico che sotto l'aspetto ambientale, e le sue enormi potenzialità de-

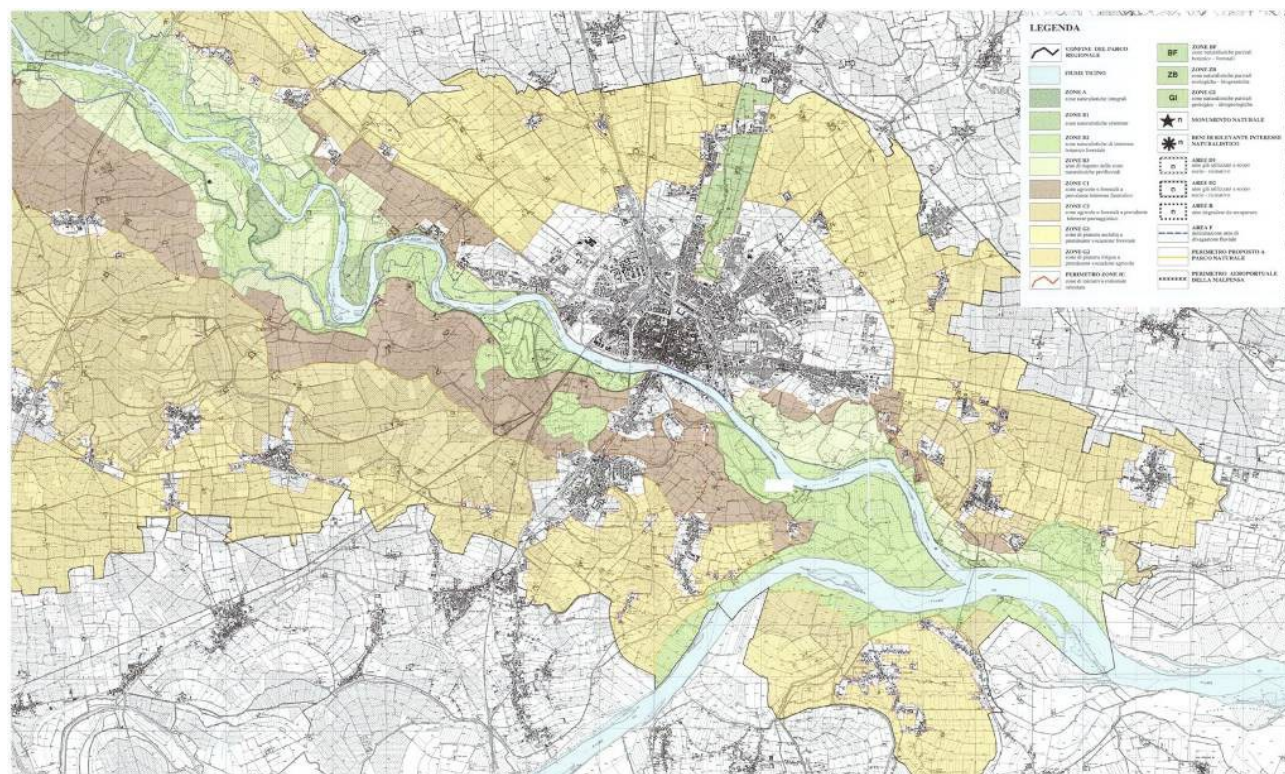
vono essere ancora sviluppate in maniera adeguata, come era nel passato, e le sponde del fiume possono divenire elemento di unione che caratterizzerà assieme alle connessioni ecologiche, il tema paesaggistico relativo alla città futura.

Questo offre al comune l'opportunità di investire, sia dal punto

di vista ricettivo, accogliendo non solo i turisti in visita alla città storica, ma anche quelli che vengono a vedere il parco, sia dal punto di vista agricolo-ambientale. La parte del parco che si trova a nord della città infatti è a destinazione prevalentemente agricola (circa 2.500 ettari) ed il comune, in concerto



Parco naturale della valle del Ticino



Parco regionale della valle del Ticino



con i proprietari agricoli e con il Parco del Ticino, potrebbe investire nel valorizzare il paesaggio grazie anche ad una differenziazione di colture.

L'obiettivo è quello di ridefinire l'immagine della città immediatamente dopo l'ingresso nel territorio comunale, luogo unico che potrebbe essere esempio per quelle altre realtà agricole della Pianura Padana.

Inoltre alcune aree, in particolare quella a sud di viale Cremona, e quella dell'argine ovest della città, necessitano di una riqualificazione dal punto di vista paesaggistico ed ambientale. In particolare nella zona a nord dell'argine è in atto una ripiantumazione ed il completamento della pista ciclabile. L'area a sud di viale Cremona, a partire dal confluente fino alla strada per Broni-Stradella, rimane senza precise indicazioni progettuali.

IL Parco Naturale della Valle del Ticino, in particolare le zone A, B1, B2 è di circa 8.121 ettari e corrispondono a quell'ambito posto nelle immediate vicinanze del fiume Ticino e delle zone naturalistiche perifluviali. Nella zona A ci sono quelle aree nelle quali l'ambiente naturale viene conservato nella sua integrità, nelle zone B1, cioè quelle naturalistiche orientate, troviamo quelle aree che individuano complessi eco sistemici di elevato valore naturalistico, e in quelle B2, di interesse botanico-forestale, troviamo aree che individuano complessi botanico-forestali di rilevante interesse, così come definito dalle Norme Tecniche di attuazione del Parco Naturale della Valle del Ticino. Le zone C, estese per circa 370 sono gli ambiti di protezione naturalistiche perifluviali, che

svolgono un ruolo di protezione dell'ambito del Fiume Ticino, ed è costituito dalle zone agricole e forestali di protezione a prevalente interezze faunistico, in cui è vietato costruire nuovi edifici produttivi, ad eccezione di quelli per l'attività agricola, e le trasformazioni in chiave turistico-sportiva dei fondi, mentre è consentito l'ampliamento delle strutture esistenti, e la realizzazione di nuovi edifici destinati ad attività rurali.

Gli interventi da prevedere sono:

- Riqualificazione delle aree agricole dal punto di vista paesaggistico (filari alberati, strade, cascate,...);
- Differenziazione colture;
- Rinaturalizzazione delle aree del parco naturale del Ticino;
- Rendere fruibili le aree del parco nella zona sud-est, sud-ovest;
- Collegare le diverse aree del parco attraverso piste ciclabili e pedonali.

2.2.1 Il sistema del verde

Negli ultimi anni si è andato intensificando lo studio dell'evoluzione delle aree verdi nelle città soprattutto per gli aspetti ecologico-ambientali e paesaggistici.

Le aree di trasformazione, le aree dismesse, i vuoti urbani e le vie di comunicazione sono quei luoghi in cui è indispensabile intervenire per migliorare la qualità ambientale e paesaggistica della città.

Un sistema verde di margine della città è servito fin dalle green belt inglesi come delimitazione delle aree urbanizzate e

urbanizzabili, come collegamento tra le aree verdi esistenti e le aree di penetrazione del verde agricolo e boschivo in città.

La città di Pavia ha una forma e delle caratteristiche ambientali che si prestano facilmente alla creazione di una cintura ecologica, in quanto nella parte sud della città si trova il Parco Naturale del Ticino, che già di per se è un corridoio ecologico, e, ad anello della parte nord, si trovano aree agricole. Inoltre la zona IC è limitata nella parte Nord dall'infrastruttura della tangenziale che si pone già a barriera dell'espansione cittadina.

Le fasce lungo la tangenziale ovest, a partire dal ponte lungo il Ticino fino all'incrocio con la tangenziale nord, e le fasce lungo la tangenziale nord devono quindi essere riqualificate per poter creare questa connessione tra la parte ovest del Parco del Ticino, il parco della Vernavola, le aree agricole a nord della città, e le aree del Parco del Ticino a Est sotto viale Cremona.

Data la poca permeabilità del centro storico, bisogna agire portando il verde ai cittadini attraverso delle penetrazioni verdi nel tessuto urbano e attraverso il collegamento delle aree esistenti.

La superficie complessiva del verde fruibile nella città, cioè quella parte di verde pubblico o privato ad uso pubblico, direttamente utilizzabile, nella città di Pavia è di 1.579.075 mq, che, considerando una popolazione residente di 71.807 (dati forniti dal comune nel Dicembre 2009), e circa 10.000 di popolazione domiciliata, si arriva ad un totale di 19,30 mq/ab. La città è comunque dotata di altre aree che contribuiscono

al suo benessere ambientale: le aree agricole, le aree del Parco agricolo del fiume Ticino ed il Parco Visconteo (così come identificate dal PRG vigente):

Riepilogo aree verdi:

Totale Territorio comunale	63.283.865 mq
Aree Agricole	19.701.818 mq
Parco Agricolo fiume Ticino	9.512.552 mq
Parco Visconteo	9.502.570 mq

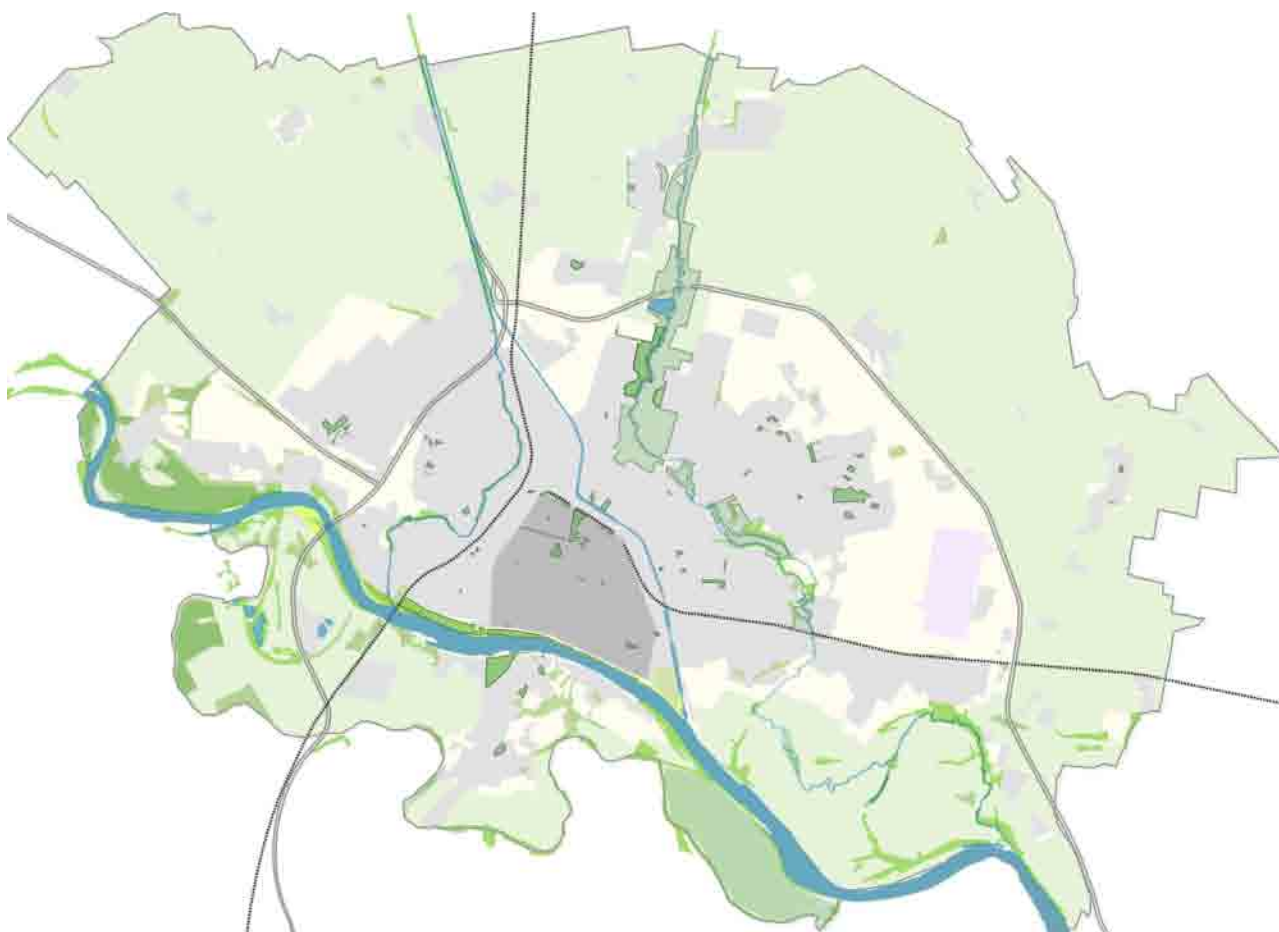
Verde fruibile	1.579.075 mq	19,30 mq/ab
----------------	--------------	-------------

Il Parco della Vernavola, è sia parco naturale che Oasi di protezione della fauna. Il parco è attraversato dalla roggia Vernavola da cui ne prende il nome, e negli ultimi anni, grazie allo strumento della perequazione

ha aumentato la sua superficie di proprietà comunale, soprattutto nelle aree tra la Vigentina e viale Cremona, ed è anche l'area verde più frequentata dai cittadini pavesi (nella parte a Nord di via Folperti), in quanto

attrezzata con tavoli per picnic e percorso vita, ma anche maneggio, un laghetto per le anatre, e un nuovo parco giochi molto frequentato.

Inoltre il corso del Naviglio, il corso del Navigliaccio, l'area che va dal parco della Vernavola, proseguendo nei pressi del cimitero fino al Naviglio, l'area precedentemente destinata a tangenziale in Pavia Ovest e le aree di trasformazione, sono luoghi in cui poter agire per poter connettere, attraverso verde di penetrazione urbano, i luoghi ecologicamente, paesaggisticamente ed ambientalmente importanti della città, della campagna e del parco del Ticino.



Il sistema ambientale nel territorio comunale



La sua importanza non è solo legata alla fruizione da parte dei cittadini, ma anche perché, attraversando la città da nord a sud (nel comparto est), risulta essere un'importante connessione ecologica per la città stessa. Purtroppo nel corso degli anni l'espansione delle aree urbanizzate e delle infrastrutture ha creato delle barriere in alcuni punti insormontabili non solo per i fruitori stessi del parco, ma anche, soprattutto, per la fauna e la flora. In particolare i punti critici sono: l'area dell'ex-riseria Scotti (tra Via della Torretta e Via Fasolo), il punto di attraversamento di Viale Campari - Viale Lodi, ma soprattutto la fascia costruita lungo Viale Cremona. Sull'area della Vigentina e di Viale Campari - viale Lodi è ancora possibile agire attraverso la creazione di sottopassaggi, attraversamenti e filari, mentre insormontabile è il punto di Viale Cremona: l'unico modo per poter collegarsi alle aree a sud della cortina edilizia è agendo attraverso l'area SNIA e l'area della Dogana, che si trovano nei pressi della Vernavola.

Inoltre è da verificare la possibilità di accedere al parco in altri punti come ad esempio dai giardini dell'ex-istituto geofisico, ora proprietà delle guardie forestali, che permetterebbe anche agli abitanti dell'area di San Giovannino al Parco, e conseguentemente al Ticino attraverso un sistema di piste ciclabili.

Gli interventi che si ritengono necessari sono:

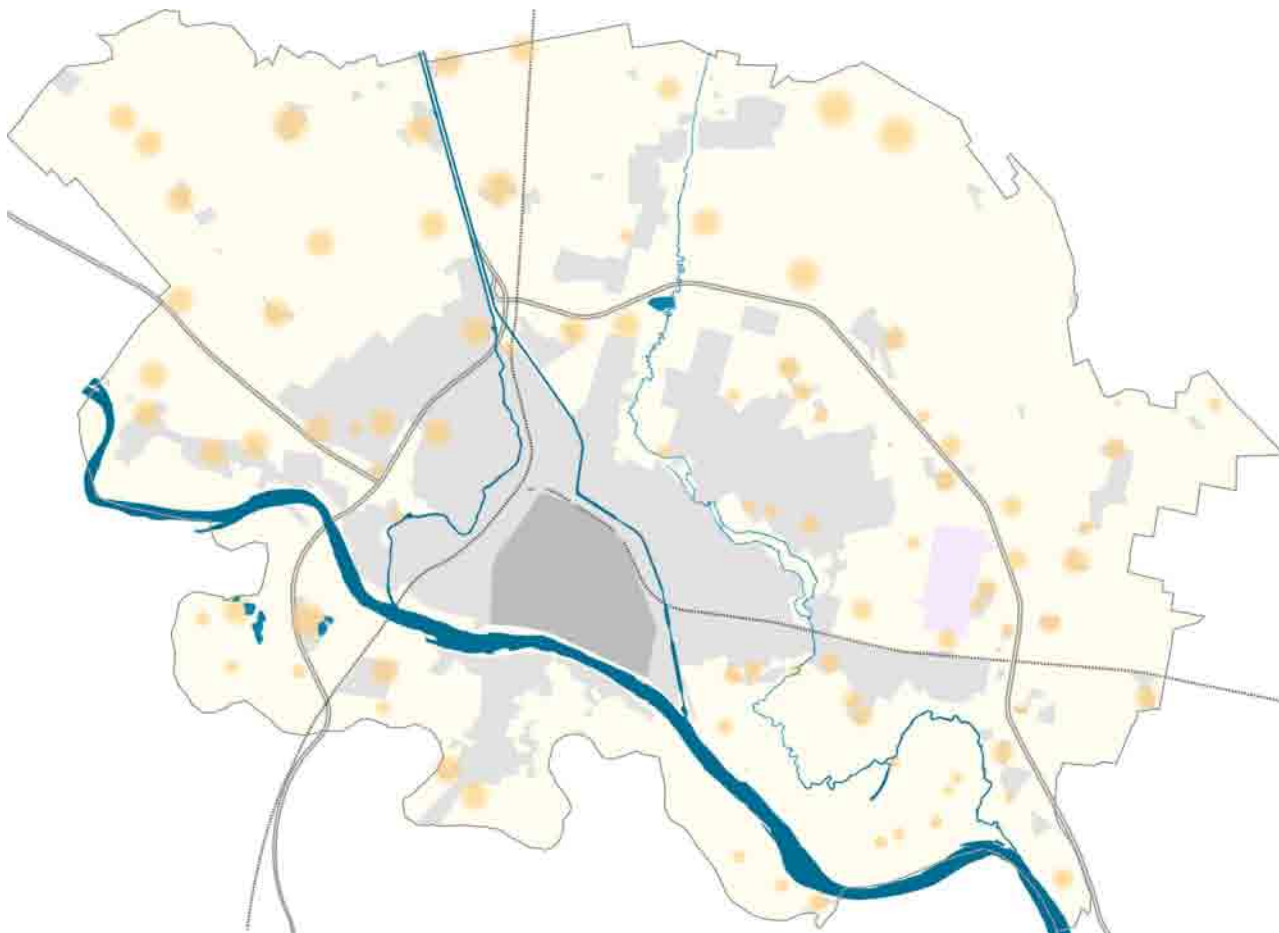
- Creare una connessione ecologica tra i diversi parchi presenti nella città;
- Superare le criticità sia ambientali che di fruibilità attraverso le penetrazioni verdi e le aree di trasformazione (dogana e snia);
- Creare fasce alberate lungo i corsi d'acqua;
- Creare fasce verdi nelle nuove aree che possano aumentare le connettività tra le aree;
- Creare un sistema del verde urbano che permetta la connessione e la fruibilità tra tutte le aree (linee di fruibilità territoriale, e aree attrezzate per una fruibilità urbana).

2.2.2 Il sistema delle cascine

Il territorio di Pavia è fortemente caratterizzato dalla presenza di attività rurali che hanno antropizzato il paesaggio esterno al centro storico. Le cascine, la loro architettura e gli edifici destinati alla trasformazione in prodotti ed al ricovero dei mezzi agricoli rappresentano il cuore delle attività legate alla coltivazione del terreno. La loro presenza è importante come valore documentale dell'attività legate alla coltivazione del terreno. La loro presenza è importante come valore documentale dell'attività produttiva e per il valore sociale che nel passato hanno rappresentato. Il loro carattere straordinario consiste nel fatto che, pur essendo nate in modo spontaneo e senza rispondere a piani o progetti prestabiliti, esse hanno generato un'architettura unica e facilmente identificabile,

dettata dalla logica disposizione dei volumi in relazione alle attività che al loro interno si svolgevano. La tipologia della cascina, definita nei suoi caratteri principali dal rapporto dell'uomo con il territorio agricolo, oltre a rappresentare la memoria di attività lavorative e sociali, è uno degli elementi che maggiormente definiscono il territorio della pianura padana. Natura e costruzione si trovano in uno straordinario rapporto dialettico; la pianura fornisce i prodotti che l'uomo lavora nella cascina, e quest'ultima detta le regole attorno alle quali si riorganizza il territorio. È una mutua interazione, in cui le componenti non possono essere disgiunte senza una sostanziale perdita di significato. L'analisi di tale sistema intende sottolineare la presenza e l'importanza dei fabbricati rurali, in quanto testimonianza di un modello insediativo di notevole rango architettonico, storicamente diffuso nel territorio di Pavia. Le corti interne ai recinti murari delle cascine costituiscono anche loro un elemento fondamentale nella caratterizzazione qualitativa dei manufatti e, di conseguenza, del paesaggio agrario.

Il sistema delle cascine presente sul territorio del comune di Pavia, caratterizza quindi un paesaggio tipico della pianura lombarda e padana, ma in questi ultimi anni molte di queste strutture hanno perso la loro primaria funzione di abitazione per i proprietari e di strutture destinate all'agricoltura. La **riqualificazione di queste cascine** diventa di prioritaria importanza soprattutto se si vuole pensare a Pavia come capitale del Parco del



Localizzazione delle cascine sul territorio comunale

Ticino, e della sua area agricola circostante. La banalizzazione del recupero di alcune di queste strutture le ha trasformate in edifici che non hanno più nulla della forma originaria, ma si sono trasformate in villette a schiera, senza un'identità tipologica e storica.

Le cascine devono quindi essere **tutelate dal punto di vista paesaggistico, in quanto luoghi d'identità del paesaggio lombardo, e riqualificate in funzioni compatibili, per poter mantenere l'identità tipologica ed architettonica della struttura.**

La trasformazione delle cascine in luoghi d'incontro, luoghi per la ricettività, punti

di collegamento tra le diverse aree del parco del Ticino, è sicuramente elemento riqualificante, piuttosto che una mera trasformazione in residenza che peggiorerebbe non solo l'edificio ma anche le aree circostanti. Inoltre le cascine devono essere messe a sistema in modo da potersi collegare tra loro ed essere luoghi riconoscibili come elemento edificato all'interno del comparto agricolo, ma anche punto di sosta nel percorso di attraversamento lungo la fascia alberata, da una parte all'altra della città, attraverso la campagna.

Gli interventi necessari sono:

- Tutela del sistema cascine rimaste ad uso agricolo, ed

integrazione di queste nel complesso paesaggistico dell'area del Parco del Ticino agricola;

- Trovare destinazioni d'uso compatibili alla tipologia edilizia cascina, che non ne snaturino le caratteristiche architettoniche, storiche e paesaggistiche;
- Localizzare strutture ricettive e case studenti nelle cascine mantenendo la struttura originaria
- Valorizzare il tipo cascina in qualsiasi caso, non perdendo i propri connotati.



2.3 LA CITTÀ NEL BOSCO: IL RIDISEGNO DEL MARGINE URBANO

La spinta all'espansione della città a partire dal dopoguerra è avvenuta senza che l'urbanistica fosse in grado di gestire lo sviluppo della città: nel primo dopoguerra a causa del Piano di Ricostruzione e dalla norma del Regolamento Edilizio che permetteva l'edificazione al di fuori delle aree individuate dal piano del 1941; negli anni '50 a causa della lunga fase preparatoria del primo PRG ai sensi della L. 1150/42; negli anni '60 per l'elevato permissivismo edilizio che caratterizzava il piano Dodi (come peraltro tutti piani definiti da Campos Venuti di "prima eggenrazione").

La logica conseguenza di questa

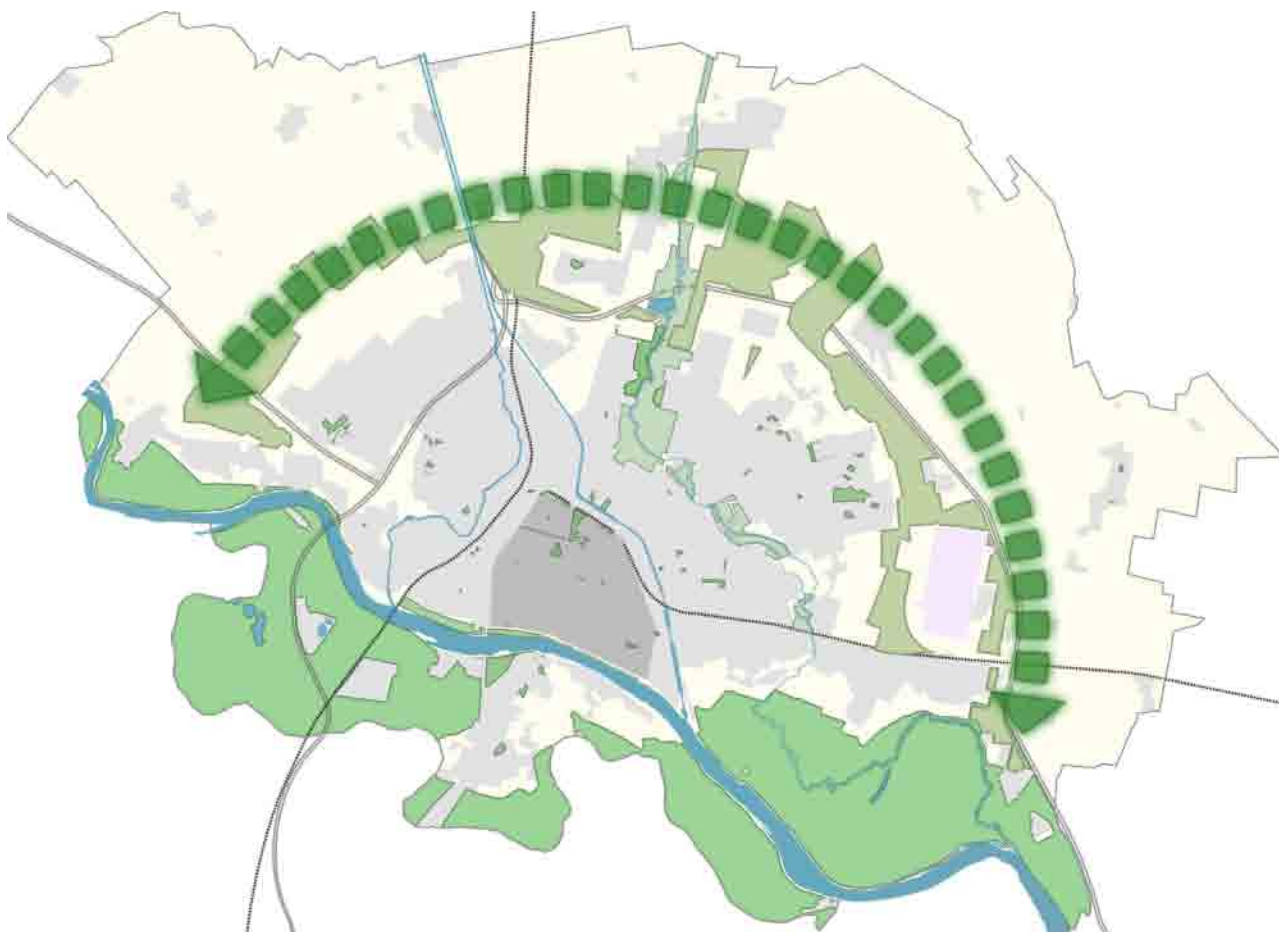
carenza pianificatoria è leggibile nella disomogeneità dei tessuti urbani e nella mancanza di un assetto morfologico e paesaggistico, coerente con l'identità e la storia di Pavia.

In particolare la costruzione e la realizzazione dei margini cittadini ha sempre seguito una logica di sfruttamento fondiario, e sono pertanto anche oggi frastagliati, con la costruzione di edifici auto referenziati e architettonicamente poco significativi, insensibili al contesto e non inseriti all'interno di un disegno urbano riconoscibile ed unitario.

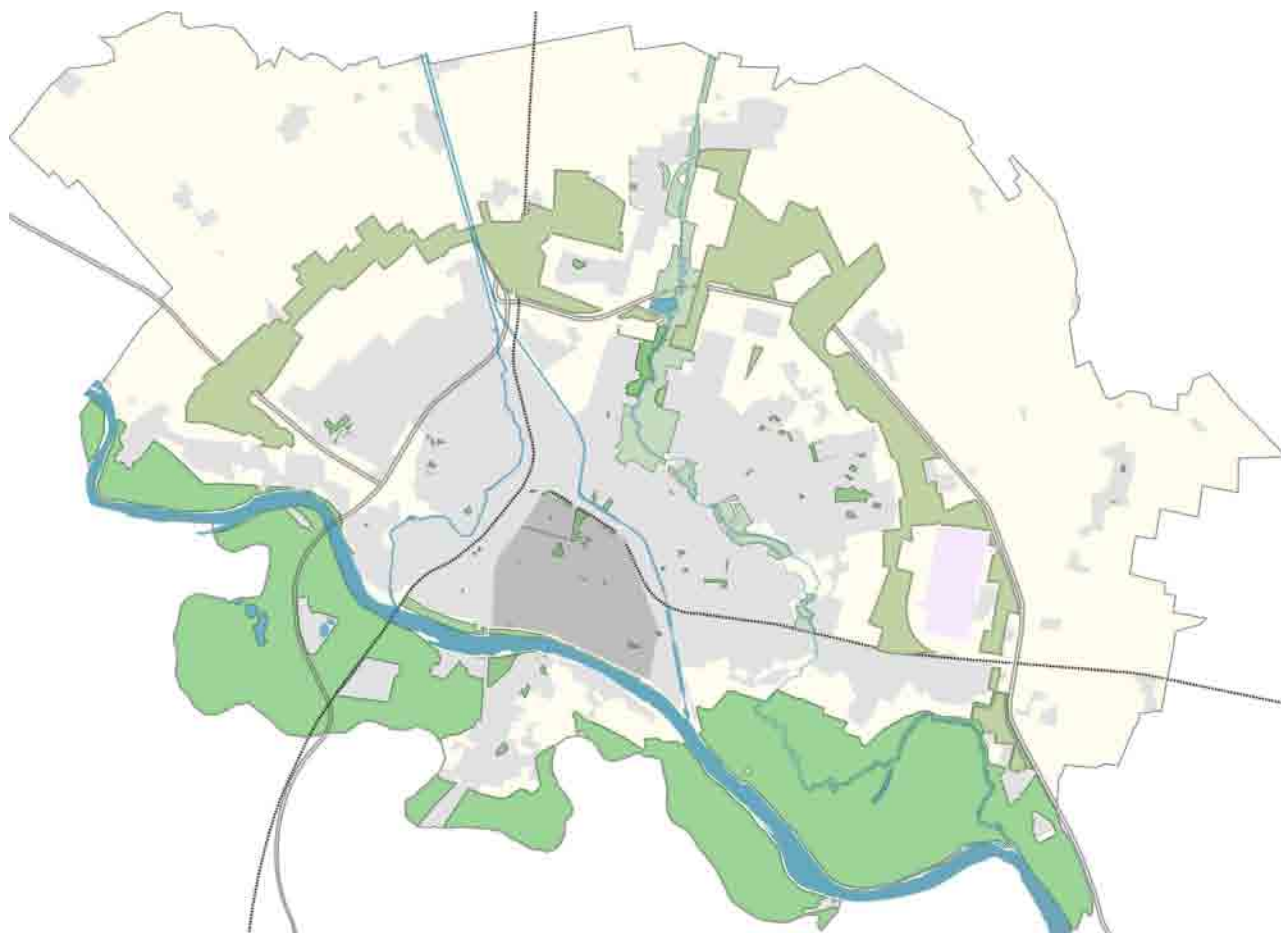
Lo strumento del PGT vuole prioritariamente ridare alla città

quell'immagine che per secoli le è appartenuta, inizialmente come capitale, poi come polo industriale, e sempre come centro agricolo riconosciuto. Oggi la città ha perso questa sua caratterizzazione e tale perdita si rispecchia nella immagine (e percezione) che la città presenta dall'esterno.

Pavia ha bisogno di un ridisegno urbano che sottolinei gli assetti morfologici che si sono delineati nel corso dei secoli, l'impianto "a mano aperta", che restituisca **identità ai luoghi** oggi privi di caratterizzazione formale e funzionale, attraverso la sottolineatura della loro appartenenza al più ampio sistema urbano che



Schema del bosco in relazione con il Parco della Vernavola e le aree del Parco del Ticino vicino al fiume



Localizzazione delle nuove aree da destinare a bosco a corona del tessuto edificato

il PGT riconfigura.

Obiettivo del PGT è investire nelle preesistenze ambientali, metterle a rete ed integrarle con un Bosco di Cintura urbana. Il tema del verde di cintura è presente nelle idee e nei piani delle città da quasi un secolo, e rimane di stringente attualità non solo per le chiare implicazioni benefiche di tipo ambientale. La necessità di porre un limite al consumo di suolo (obiettivo che la semplice individuazione degli ambiti agricoli - come inedificabili - non è stata in grado di raggiungere), il basso livello qualitativo del paesaggio di margine, la necessità di mitigare l'impatto della tangenziale, sono ragioni sufficienti per dare a **Pavia** città

la nuova aggettivazione di **Città nel bosco**.

Al fine di promuovere la realizzazione del Bosco di Cintura urbana, il Piano subordina l'avvio dei processi di trasformazione delle aree ex produttive e demaniali, di ricomposizione morfologica, per attività commerciale e produttivo innovativo alla realizzazione di una quota parte della cintura boscata. Tale percentuale è calcolata proporzionalmente alla slp generata dalla trasformazione, per un totale di oltre 180 ha.

L'obiettivo di tale scelta è il coinvolgimento di tutti gli operatori interessati dal processo di trasformazione della città nella creazione di un servizio

eco sistemico che avrà anche la funzione di mitigare gli effetti negativi conseguenti all'incremento di carico urbanistico in tutte le aree trasformate.

Come specificato all'art. 33 del Piano delle Regole, "La determinazione definitiva dell'ambito di inserimento del bosco è rimessa all'approvazione della Giunta comunale, fermo restando che quanto indicato nelle tavole di DdP e del PdR è indicativo di un'area di galleggiamento per la quale è consentita la realizzazione di almeno il 40% della superficie indicata e comunque in continuità con le eventuali aree a bosco esistenti o previste. [...] In ogni caso il progetto deve attenersi ai requisiti di servizio



ecosistemico di cintura urbana di alta qualità e comunque tali, a giudizio dell'amministrazione comunale, da assicurarsi i requisiti di corretto inserimento ecologico. [...]

Il progetto può comunque prevedere la realizzazione di nuovi ambiti destinati a bosco che possono sostituire o ampliare quelli previsti o quelli preesistenti se viene dimostrata la coerenza ambientale e paesaggistica e assicuri il corretto inserimento del servizio ecosistemico. [...] Sono da considerare bosco, secondo la normativa vigente, le

formazioni vegetali, a qualsiasi stadio di sviluppo, di origine naturale o artificiale, nonché i terreni su cui esse sorgono, caratterizzate simultaneamente dalla presenza di vegetazione arborea o arbustiva, dalla copertura del suolo, esercitata dalla chioma della componente arborea o arbustiva, pari o superiore al venti per cento, nonché da superficie pari o superiore a 2.000 mq e larghezza non inferiore a 25 metri; i rimboschimenti e gli imboschimenti; le aree già boscate prive di copertura arborea o arbustiva

a causa di trasformazioni del bosco non autorizzate.

Sono assimilabili a bosco i fondi gravati dall'obbligo di rimboschimento per le finalità di difesa idrogeologica del territorio, qualità dell'aria, salvaguardia del patrimonio idrico, conservazione della biodiversità, protezione del paesaggio e dell'ambiente in generale e le aree forestali temporaneamente prive di copertura arborea ed arbustiva a causa di utilizzazione forestali, avversità biotiche o abiotiche, eventi accidentali e incendi."

2.4 IL MIX FUNZIONALE PER LA DEFINIZIONE DELLA QUALITÀ URBANA DIFFUSA

Le aree di trasformazione, ex - aree industriali e demaniali, oggetto di proposta del piano, sono quelle aree che oggi rappresentano le più grandi criticità all'interno del tessuto urbano della città. Si è ritenuto opportuno intervenire su tali aree posizionate in punti strategici all'interno del territorio comunale, anche se non facilmente accessibili, mediante la proposta di destinare le nuove edificazioni a **residenza** ed altre **funzioni compatibili**, al fine di creare delle nuove parti di città in grado di rivitalizzare l'intero sistema urbano ed essere vitali esse stesse. L'obiettivo consiste nell'evitare l'insorgere di quartieri monofunzionali come avvenuto in passato per il Vallone, ad esempio, oggi tristemente noto come "*quartiere dormitorio*".

L'inserimento di grandi funzioni, attrattive per un cospicuo numero di abitanti, ha lo scopo di evitare appunto l'utilizzo dei nuovi quartieri a fini esclusivamente residenziali, che

sarebbero disabitati durante le ore diurne.

Queste grandi funzioni rientrano all'interno della definizione più ampia di "**standard qualitativi**", intendendo con tale accezione quelle funzioni destinate a migliorare la qualità della vita degli abitanti della città, vivacizzando la vita sociale e culturale del luogo.

Andranno stabiliti sulla base delle caratteristiche demografiche della popolazione e del quadro culturale e socio economico; fondamentale in tal senso risulterà il deficit di servizi emerso in fase di analisi.

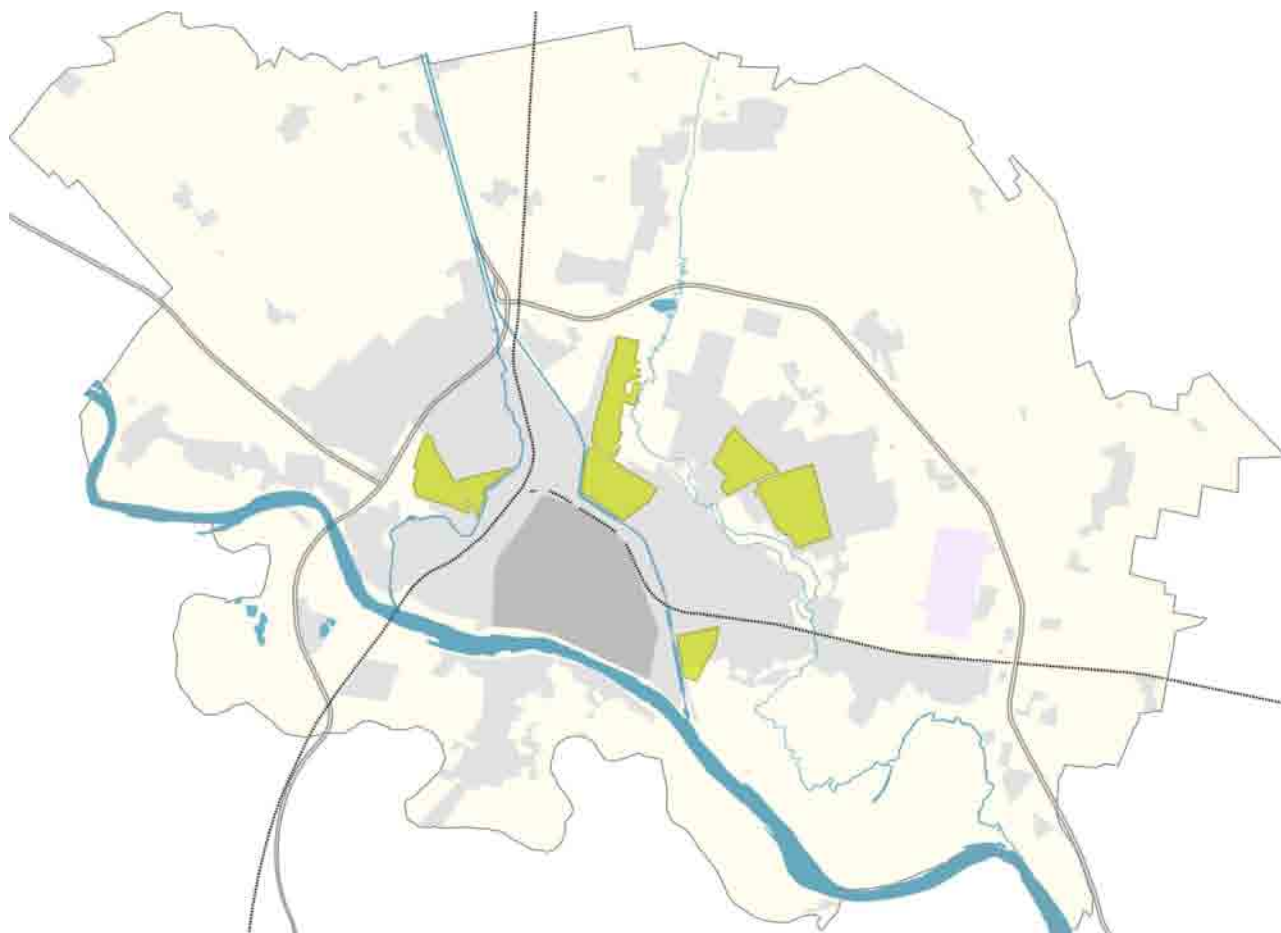
Particolare attenzione andrà posta alla **nuova viabilità** di queste aree, considerando l'aumento della quantità di traffico che l'inserimento di queste funzioni comporta.

Gli standard qualitativi, rappresentando delle nuove centralità nel tessuto urbano, dovranno essere facilmente **raggiungibili attraverso i percorsi della mobilità dolce**, e andranno messi

a sistema tra loro e con gli altri punti focali della maglia urbana (centro storico, stazione, università, ospedale).

Altro importante tema, legato anche al discorso della mobilità e della qualità dell'ambiente nelle aree residenziali, è l'introduzione delle **isole ambientali**, sia nelle nuove aree residenziali che verranno edificate, sia, e soprattutto, nelle aree già esistenti, per poter, in questo modo, aumentare la vivibilità di queste zone, ponendo un limite al passaggio delle auto e mettendo la viabilità pedonale e ciclabile in primo piano.

Le isole ambientali sono quindi caratterizzate dalla precedenza dei pedoni e dei ciclisti rispetto agli autoveicoli e da un limite di velocità pari a 30 km/h. Inoltre gli stessi parcheggi all'interno di queste aree saranno prevalentemente dedicati ai residenti, in qualsiasi caso lasciando i marciapiedi liberi dalle automobili, e di totale fruizione dei pedoni, riuscendo così ad evitare anche



Individuazione delle zone di isole ambientali

le difficoltà degli utenti deboli (anziani, bambini, portatori di handicap). Un accorgimento utile per la realizzazione delle isole ambientali è la differenziazione dei materiali della pavimentazione, e il posizionamento di dissuasori per la sosta.



2.5 IL RIPRISTINO DELL'IDENTITÀ PAVESE

La struttura insediativa pavese presenta caratteri morfologici ancora leggibili nonostante la limitata attenzione alla forma urbana che i diversi piani regolatori nel tempo hanno dimostrato.

È possibile identificare uno schema a mano aperta che evidenzia la relazione tra ambiti agricoli ad ambiti urbanizzati. Sono oggi presenti brani costituiti da aree libere o prevalentemente libere all'interno delle espansioni urbane consolidate, esterne al tessuto del centro storico che vivono in stretta relazione con elementi paesaggisticamente rilevanti, siano essi corsi d'acqua, parchi urbani e naturali o aree a prevalente destinazione agricola.

2.5.1 Vivere le vie d'acqua

Il sistema delle acque del territorio del comune di Pavia ha rappresentato, nella storia della città, una caratteristica che ha reso unico questo capoluogo. Infatti in passato nel fiume Ticino era presente un porto che consentiva i trasporti tra la città ed il mare, attraverso il fiume Po, il ponte coperto era l'unico passaggio della zona per l'Oltrepò, ed il sistema dei navigli permetteva il collegamento della città con Milano.

Ad oggi però i corsi d'acqua non sono più vissuti come nel passato, ed, anzi, rappresentano anche un ostacolo per la città, da dover attraversare, ma non da vivere. Mentre altre città all'estero (si vedano ad esempio Cambridge ed Oxford), vivono il rapporto con l'acqua in modo

stretto e sotto diversi aspetti della vita quotidiana, a Pavia manca un vero modo di vivere questo rapporto e questo dato si evince dallo stato di abbandono delle sponde e degli argini che necessitano di un recupero non solo dal punto di vista ambientale e paesaggistico, ma anche architettonico: bisogna creare punti d'incontro, spiagge, passeggiate, percorsi ciclopeditoni, ma anche attracchi per le imbarcazioni, e strutture sportive per poter navigare sia il corso del Naviglio che il fiume Ticino. La riqualificazione dei corsi d'acqua assume oggi un duplice significato di salvaguardia ambientale di questo bene ma nuovo segno visivo ed elemento architettonico per la città di Pavia, oltre ad essere un elemento attrattivo per una nuova fruizione della città da parte dei turisti.

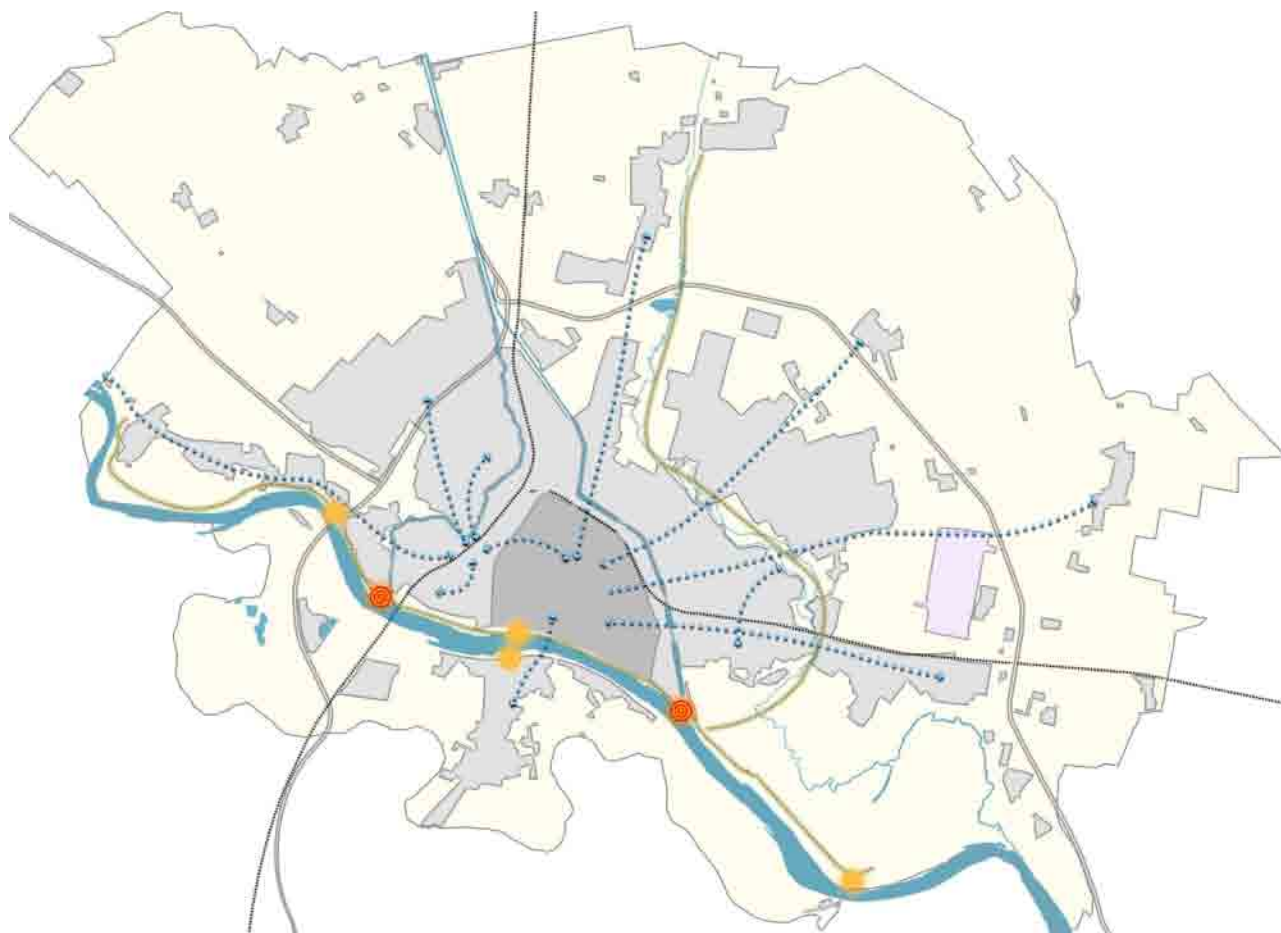
Nello studio della rivitalizzazione delle vie d'acqua si interviene sia nel contesto urbanizzato che in quello più naturalistico del Parco del Ticino.

Abitare il fiume _ I corsi d'acqua caratterizzano il territorio comunale e possono costituire una grande risorsa per la città. Oggi purtroppo si trovano in uno stato di totale abbandono e non fruizione da parte dei cittadini e non costituiscono un'attrattiva per i visitatori e per tutti coloro che svolgono sport nautici. Il piano intende restituire alle vie d'acqua il loro ruolo primario, potenziando le attività legate alla loro fruizione, in particolar modo in riferimento alle attività sportive che da questo nuovo rapporto potrebbero trarre

grandi vantaggi e al richiamo turistico che potrebbe scaturire da una loro riqualificazione, eventualmente valutando la possibilità di ripristinare il vecchio porto.

La rete delle vie d'acqua deve diventare un nuovo punto strategico, un'alleanza con il paesaggio agricolo, ed un punto di ritrovo per i cittadini, soprattutto legato alla possibilità di rendere navigabile il suo corso, per i tratti in cui questa operazione risulti ammissibile all'interno della vasta estensione della rete d'acqua all'interno del territorio comunale. Punto focale di questa nuova possibilità di fruizione dei corsi d'acqua è costituita dall'area del Confluente, episodio urbano di grande rilievo paesaggistico, oggi totalmente inutilizzata, che potrebbe accogliere l'inserimento di una nuova importante funzione quale, ad esempio, un attracco turistico, punto di partenza per le piccole imbarcazioni che potrebbero navigare, secondo percorsi prestabiliti, il fiume ed il Naviglio, proponendo così un nuovo punto di vista sulla città. Il Confluente inoltre è il luogo in cui si incontrano i due principali corsi d'acqua del territorio, con i loro paesaggi: quello naturale del Ticino con quello artificiale del Naviglio, quindi luogo strategico per una riconnessione ecologica della città.

Allo stesso modo "*abitare il fiume*" diventa una tematica importante per riportarci nuovamente con il Ticino, valorizzando le passeggiate lungo le sue sponde, dalle quali oggi, in corrispondenza di alcuni punti, risulta difficoltosa anche solo la



Relazione tra interventi lineari (piste ciclabili e piste ciclabili paesaggistiche) e puntuali (porti e spiagge) e corsi d'acqua

vista dello stesso corso d'acqua. Bisogna creare nuovi punti d'incontro lungo il suo corso, con interventi di tipo puntuale quali ad esempio attracchi per canoe e barche, e prevedendo nuovi spazi verdi che ne riqualifichino il corso e che rispondano all'obiettivo prioritario di creare una rete di spazi verdi interconnessi su tutto il territorio urbano.

Le vie d'acqua diventerebbero così un luogo strategico per la città, ma anche un collegamento, tra le diverse parti urbane, sia dal punto di vista di accessibilità, sia dal punto di vista paesaggistico ed eco sistemico. Lungo le sponde del fiume vi è quindi la necessità di

creare piste ciclabili lungo tutto il corso, dal Parco della Sora, alla zona delle Conche del Naviglio, e successivamente rendere più identificabili i punti di accesso al parco per pedoni e per le biciclette, con parcheggi per cicli e motocicli, ed affitto di barche e di biciclette.

Nel contesto urbano si deve realizzare una rete ciclabile continua e sicura per il collegamento dei luoghi di fruibilità puntuali. Nella zona dell'area Vul, di San Lanfranco e della fascia fluviale sotto viale Lungo Ticino Visconti vengono localizzate delle spiagge urbane, che seguono l'esempio di altre città come Parigi, esperimento sicuramente riuscito per tutte le

persone che rimangono in città durante il periodo estivo, ma anche per coloro che vengono a visitare la città. Inoltre vengono previsti due porti, uno nell'area dell'Arsenale alla confluenza del Navigliaccio con il Ticino, e l'altro alla confluenza del Naviglio con il Ticino, in modo da poter affittare imbarcazioni o metterle a ricovero.

Nel contesto più naturalistico si interviene fondamentalmente rendendo fruibili le aree lungo il fiume, in particolare nell'area che va dalla Sora fino al San Lanfranco, e nell'area a sud di Viale Cremona, dove verrà creata anche una spiaggia sulla sponda del fiume. Queste piste ciclabili devono poter essere



raggiunte da diversi punti della città e delle aree limitrofe in modo da creare una continuità naturalistica e da riqualificare le sponde stesse.

Per quanto riguarda il corso del Naviglio, la caserma dismessa di via Tasso si trova in un punto interessante come luogo da riqualificare a servizio della stessa struttura fluviale.

Si intende quindi intervenire con due modalità differenti:

- **Interventi lineari:**

Rendere il fiume Ticino navigabile da piccole imbarcazioni, per finalità legate allo sport e al turismo;

In accordo con il Consorzio dei Navigli Lombardi, studiare i punti di navigabilità del Naviglio Pavese per poter ricollegare a livello turistico Pavia con Milano;

Riqualificare le sponde del fiume, ridisegnando le passeggiate, gli argini nell'area urbana;

Riqualificare le sponde del fiume, rendendole fruibili nell'area più naturalistica del Parco del Ticino (l'area della Sora e di Pavia Est).

- **Interventi puntuali:**

Prevedere punti di approdo nei luoghi più caratteristici del Parco del Ticino;

Creare spiagge lungo le rive del Ticino, per tutti i cittadini ed i turisti che arrivano a Pavia e vogliono vivere il fiume;

Lungo le sponde dei corsi d'acqua creare attrezzature sportive compatibili con gli sport d'acqua, per tutti i cittadini e per gli studenti universitari;

Recuperare le strutture

caratteristiche del Naviglio come le chiuse e il Confluente.

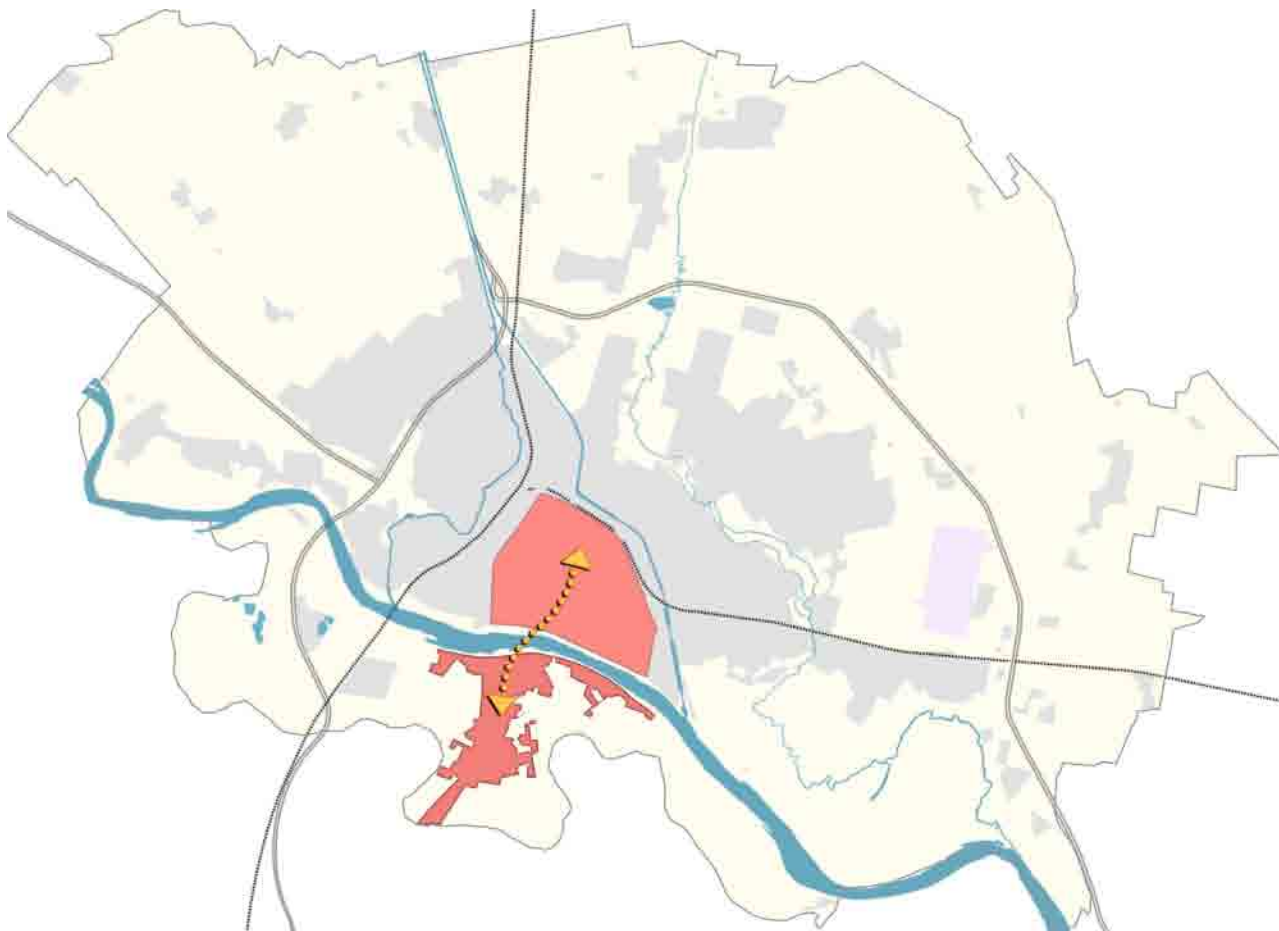
2.5.2 Riconnessione con Borgo Ticino

Pur rientrando all'interno di Pavia Storica, Borgo Ticino allo stato attuale risulta un elemento a sé stante, svincolato dal resto della città. Questa situazione risulta facilmente percepibile, in quanto non è presente un continuo flusso tra le due rive, e la causa principale è da individuarsi in Piazzale Ghinaglia, posto all'estremità sud del Ponte Coperto: allo stato attuale il piazzale è alquanto anonimo per il fatto di essere trattato alla stregua di un incrocio stradale con la sola presenza di un'area a parcheggio, scarsamente illuminato e senza spazi pavimentati provvisti di sedute, che invoglierebbero i cittadini ad una maggiore frequentazione; inoltre non si rilevano locali di interesse affacciati sul piazzale, che attirerebbero nelle ore serali un discreto numero di utenti. Anche la sponda Sud del fiume non offre particolari attrattive: non sono presenti significativi approdi per le barche e l'area Vul, oggi non presenta adeguate attrezzature per la sosta né una accessibilità ciclabile sicura. Al contrario la sponda Nord del ponte risulta più frequentata per la presenza di alcuni locali affacciati su Piazza Ponte Ticino, che costituisce il punto terminale di Corso Strada Nuova.

Alla luce di questa analisi gli interventi opportuni per una riconnessione tra il centro storico e Borgo Ticino sono mirati alla creazione di nuove centralità, in

grado di fungere da poli attrattori per i residenti del Centro Storico. Essi sono:

- riqualificazione di Piazzale Ghinaglia, che porterebbe giovamento al flusso di persone tra le due sponde, in quanto si pone l'obiettivo di diventare da una parte una buona conclusione di Via dei Mille, invogliando la frequentazione dei residenti del Borgo, e dall'altra di attirare, tramite una sistemazione a piazza, persone dalla sponda della città storica;
- riqualificazione dell'area Vul tramite spazi attrezzati per la sosta, impianto di illuminazione e spazi gioco, con anche interventi realizzati presso la riva del fiume, migliorando così le caratteristiche dello spazio verde per contribuire a conferire al Borgo le caratteristiche di una realtà in grado di attrarre i residenti della sponda opposta del Ticino.



2.6 LA QUESTIONE ABITATIVA

Il Comune di Pavia per dare una risposta complessiva al problema di una casa per tutti vuole prendere in considerazione i **vari aspetti delle richieste sociali e della qualità dell'abitare**. Questo concetto comporta non solo la previsione della qualità delle abitazioni, della qualità dei servizi pubblici e privati, della qualità sociale, ma anche della qualità complessiva della città e della vita che in essa si svolge. Pavia è una città con una discreta tensione abitativa e in base all'approvazione delle graduatorie negli ultimi anni per l'assegnazione di alloggi ERP

sono state presentate circa 900 richieste, delle quali circa 800 non sono state soddisfatte. La domanda di alloggi ERP è destinata nel futuro ad aumentare, specie se non sarà considerevolmente migliorata l'offerta. La domanda di case si è trasformata nel tempo, diventando più complessa e articolata, e appare oggi caratterizzata dalla presenza di domande abitative atipiche (forte aumento di single, famiglie mono-genitoriali, immigrati, lavoratori temporanei, studenti fuori sede, etc.) e dall'allargamento dell'emergenza della casa a fasce delle

popolazione intermedie, fino a pochi anni fa non toccate da questo tipo di disagio.

Il nuovo strumento urbanistico dovrà proporsi di incrementare l'offerta di **"casa sociale"** nelle sue varie declinazioni, anche individuando apposite aree ed immobili da destinare ad edilizia pubblica o convenzionata, oltre a prevedere una maggiore articolazione dell'offerta di alloggi, ivi compresa la possibile cessione a prezzo agevolato all'ALER di aree sulle quali la stessa azienda si impegni a realizzare alloggi a canone sociale, moderato e convenzionato in affitto.



Per l'attuazione di alloggi in locazione potranno essere previsti nel PGT dei meccanismi premiali in termini di indici volumetrici o di incentivi finanziari, o un diverso utilizzo del patrimonio comunale, da trasformare ed eventualmente assegnare tramite procedure di evidenza pubblica.

In merito all'edilizia convenzionata si ritiene opportuno stabilire, attraverso atti a valenza generale anche autonomi rispetto al PGT, criteri univoci al fine di determinare il prezzo di convenzionamento.

Per la domanda di alloggi non solvibile, al confine con l'assistenza sociale e per particolari forme di utenza, verranno previsti interventi puntuali di housing sociale mediante la messa a disposizione di particolari fonti e strumenti di finanziamento.

In particolare si dovranno prevedere aree specifiche per:

- edilizia economico popolare;
- edilizia convenzionata per le cooperative edilizie;
- interventi mirati nel centro storico per le famiglie di anziani, persone sole, giovani coppie;
- interventi edilizi per gli sfrattati;
- interventi particolari sulla disabilità;
- interventi edilizi di solidarietà attraverso l'inserimento di "necessità cittadine" nei vari progetti (P.I.I.), con la collaborazione di Enti Cooperativi e di valorizzazione sociale;
- realizzazione di interventi "concordati" con il Policlinico S. Matteo e le altre cliniche di Pavia per case accoglienza parenti, ac-

compagnatori e visitatori di ammalati in cura a Pavia;

- realizzazione di interventi (eventualmente concordati con l'ISU) per la creazione, all'interno di nuovi ambiti d'espansione, di residenze destinate esclusivamente a studenti fuori sede con agevolazioni di tipo economico (canone d'affitto contenuto, oppure cofinanziato dalle strutture pubbliche).

Per soddisfare la crescente domanda di alloggi e per far fronte ai bisogni dei ceti sociali a basso reddito, saranno individuate delle aree per potenziare l'offerta di casa sociale con specifici programmi ERP, convenzionata, agevolata e sovvenzionata, mediante interventi ad hoc tramite anche l'apporto delle cooperative edilizie.

Altro punto focale delle nuove politiche della casa sarà rivolto alla **realizzazione di residenze per studenti** nelle aree di trasformazione, in percentuale non inferiore al 10% della superficie edificabile, offrendo **prezzi di locazione agevolati**.

Un'altra tematica particolarmente sentita sul territorio di Pavia, è quella relativa alle **residenze temporanee**. Queste residenze devono offrire una buona soluzione, in base al rapporto qualità-prezzo, per tutte quelle persone che necessitano di un alloggio per periodo limitati. Il nuovo strumento pianificatorio verterà ad una implementazione di questo tipo di alloggi, soprattutto venendo incontro alle esigenze di coloro che si fermano a Pavia per dare assistenza ai degenti dell'ospedale.

2.6.1 Residenze per studenti

L'Università di Pavia, si propone nello scenario nazionale ed internazionale come uno degli atenei di maggior richiamo, e per questa motivazione, di anno in anno, aumenta sempre di più l'affluenza di studenti, con la necessità di aumentare il numero di abitazioni per quelli che scelgono di trasferirsi da altre città. Sul territorio comunale sono presenti collegi universitari e residenze universitarie, ma in numero inferiore rispetto alla domanda, come ad esempio la residenza universitaria Golgi, inaugurata nel 1977, adiacente al polo scientifico dell'Università di Pavia, residenza mista dotata di servizi individuali (324 camere e 10 posti di foresteria) e servizi collettivi (biblioteca, palestra, portineria, sala televisione, sale computer, sala ritrovo, cucinini di piano). Le residenze ed i collegi universitari da soli non riescono a sopperire alle richieste sul territorio, rischiando di aumentare il già consistente (anche se non quantificabile) fenomeno degli affitti in nero. Il Piano di Governo del Territorio deve quindi poter incrementare l'offerta di residenze per studenti.

Molti studenti non riuscendo, per fascia di reddito o per curriculum universitario, ad accedere ai collegi universitari, oppure per scelta di stile di vita scelgono come sistemazione gli alloggi privati possibilmente arredati, il cui prezzo di locazione varia da 250-500 euro, stimando la possibilità che lo studente alloggi in una camera condividendo gli spazi comuni piuttosto che in un monolocale. Il nuovo PGT punta alla rea-

lizzazione, di residenze per studenti in percentuale non inferiore al 10% nelle aree di trasformazione, offrendo prezzi di locazione agevolati che possono essere sostenuti da tutte le categorie sociali a cui gli studenti appartengono.

Inoltre, il nuovo PGT, punta alla realizzazione di interventi concordati con l'EDISU per la creazione, all'interno di nuovi ambiti d'espansione, di residenze destinate esclusivamente a studenti fuori sede con agevolazioni di tipo economico (canone d'affitto contenuto, oppure cofinanziato dalle strutture pubbliche).

2.6.2 Potenziamento dell'edilizia residenziale pubblica

L'esigenza di far fronte al fabbisogno di alloggi per i ceti sociali deboli nacque con l'unificazione d'Italia. E' nel 1922 attraverso il Regio Decreto n. 357 che viene riconosciuto come corpo morale l'Istituto Autonomo per le Case Popolari di Pavia (IACP). Nel 1936 attraverso un Decreto Ministeriale viene riconosciuto lo IACP come "Istituto Fascista Autonomo per le Case Popolari per la Provincia di Pavia. Dopo la caduta del regime fascista e la nascita della Repubblica gli IACP perdono la denominazione fascista e divengono gli unici incaricati degli interventi di edilizia residenziale pubblica. Nel 1996, con la Legge Regionale n°.13, gli ACP della Lombardia si trasformano da enti pubblici non economici ad enti pubblici economici, e anche lo IACP di Pavia si trasforma in Azienda Lombarda per l'Edilizia Residenziale (ALER).

Nel 2006 con la costituzione dell'Osservatorio Comunale sulla condizione abitativa, ci si propone di occuparsi delle problematiche legate alla valorizzazione del patrimonio ERP esistente ed alla realizzazione di nuovi alloggi ERP. Va sempre aumentando la richiesta di case a canone sociale e moderato, anche in seguito alla presenza degli studenti universitari sul mercato della locazione, ed aumenta notevolmente la fascia di persone che non dispone di un reddito sufficiente a sostenere gli affitti di mercato e la presenza crescente di cittadini stranieri.

Il patrimonio ERP di proprietà del Comune di Pavia consta al momento di circa 800 alloggi, di cui una piccola parte (meno del 10%) al momento è da recuperare o in corso di sistemazione. **Il patrimonio ERP di proprietà dell'ALER consta di 2.496 alloggi, di cui circa il 5% è da recuperare o in corso di sistemazione.**

E' attraverso l'ALER che si potrà attuare un potenziamento dell'edilizia residenziale pubblica, potenziamento finalizzato:

- All'attuazione di interventi di edilizia residenziale mediante l'acquisto, la costruzione ed il recupero di abitazioni e di immobili di pertinenza anche attraverso programmi urbanistici attuativi;
- Alla progettazione di programmi integrati, programmi di recupero urbano, valutati dal PGT, programmi di edilizia residenziale, e/o eseguire opere di edilizia e di urbanizzazione propri o per conto di enti pubblici o privati;
- Alla costruzione di nuovi

alloggi da affittare a canone sociale, moderato o di libero mercato, nel rispetto delle norme vigenti;

- Alla costruzione di alloggi destinati alla vendita, assistiti o meno da mutuo agevolato o da contributi e finanziamenti regionali.

Il nuovo PGT individuerà apposite aree ed immobili da destinare ad edilizia pubblica o convenzionata, oltre a prevedere una maggiore articolazione dell'offerta di alloggi, ivi compresa la possibile cessione a prezzo agevolato all'ALER di aree sulle quali la stessa azienda si impegna a realizzare alloggi a canone sociale, moderato e convenzionato in affitto.

Il DDI per i Programmi Integrati di Intervento prevede fra gli obiettivi di qualità l'incremento di Edilizia Residenziale Pubblica o di interesse pubblico, cioè edilizia sovvenzionata, agevolata o convenzionata. Essendo il fattore abitativo quello che più preme sulle disuguaglianze sociali, **l'Ente comunale deve proporsi l'obiettivo della percentuale del 20% di edilizia convenzionata e a canone moderato sul costruito fino ad arrivare al 30% come in molti Paesi europei**, trovando forme che non leghino il soddisfacimento di questo bisogno/ diritto alle sorti contingenti del mercato immobiliare locale e globale.



2.6.3 Residenze temporanee

Le residenze temporanee offrono una soluzione abitativa per un periodo di tempo limitato a persone che per ragioni economiche, sociali e familiari vivono una fase di transizione.

Le residenze temporanee devono essere alloggi che non siano solo tappe di passaggio, ma che siano capaci di ospitare e di accogliere chi si sposta velocemente, chi transita e diviene parte del fluire cittadino. Una corrente di spostamenti che non è semplice movimento di dipor- to, piuttosto un dinamismo, una pluralità di attraversamenti per i quali la sosta diviene accoglienza, interazione, condivisione, narrazione.

A Pavia è presente ad esempio il residence “Isolaverde” che mette a disposizione dei suoi ospiti varie tipologie di appartamenti e camere, arredati e con servizi.

Ma non basta per soddisfare tutte le utenze cittadine che siano per periodi più lunghi o per brevi periodi, che siano utenze determinate da classi sociali deboli, da universitari a familiari di degenti dell'ospedale che si fermano a Pavia per dare supporto ai propri amici e parenti.

Il nuovo Piano di Governo del Territorio vuole potenziare ed incrementare il servizio delle Residenze temporanee e per farlo si vuole servire di fattori qualificanti come l'housing sociale. Vuole mettere al centro dell'interesse i bisogni dei più deboli e finanziare gli interventi attraverso la collaborazione dell'operatore pubblico e delle forze sociali ed economiche presenti nel territorio.

Residenze temporanee devono essere realizzate con un ottimo rapporto qualità-prezzo in modo da rendere più modesto ed accessibile il canone di locazione.

Per quanto concerne la residenza temporanea per studenti universitari di Pavia è recentemente uscita da un lungo letargo sia per la sempre crescente richiesta di servizi per gli studenti, sia per recenti normative che hanno orientato la ricerca verso nuove tipologie residenziali, sia per nuove possibilità di finanziamenti che vedono la residenza studentesca porsi anche come possibile campo di investimento. Un passo decisivo in questa direzione è stato compiuto con la pubblicazione della Legge n. 338 del 14 novembre 2000 recante “Disposizioni in materia di alloggi e residenza per studenti universitari”, ed i successivi decreti attuativi che hanno riformato sia gli aspetti finanziari che quelli progettuali di questi importanti organismi.

2.7 RAFFORZAMENTO DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE

L'offerta commerciale per gli abitanti e i fruitori del comune di Pavia, non può esclusivamente far riferimento all'ambito urbano, ma bisogna tenere in considerazione una visione territoriale.

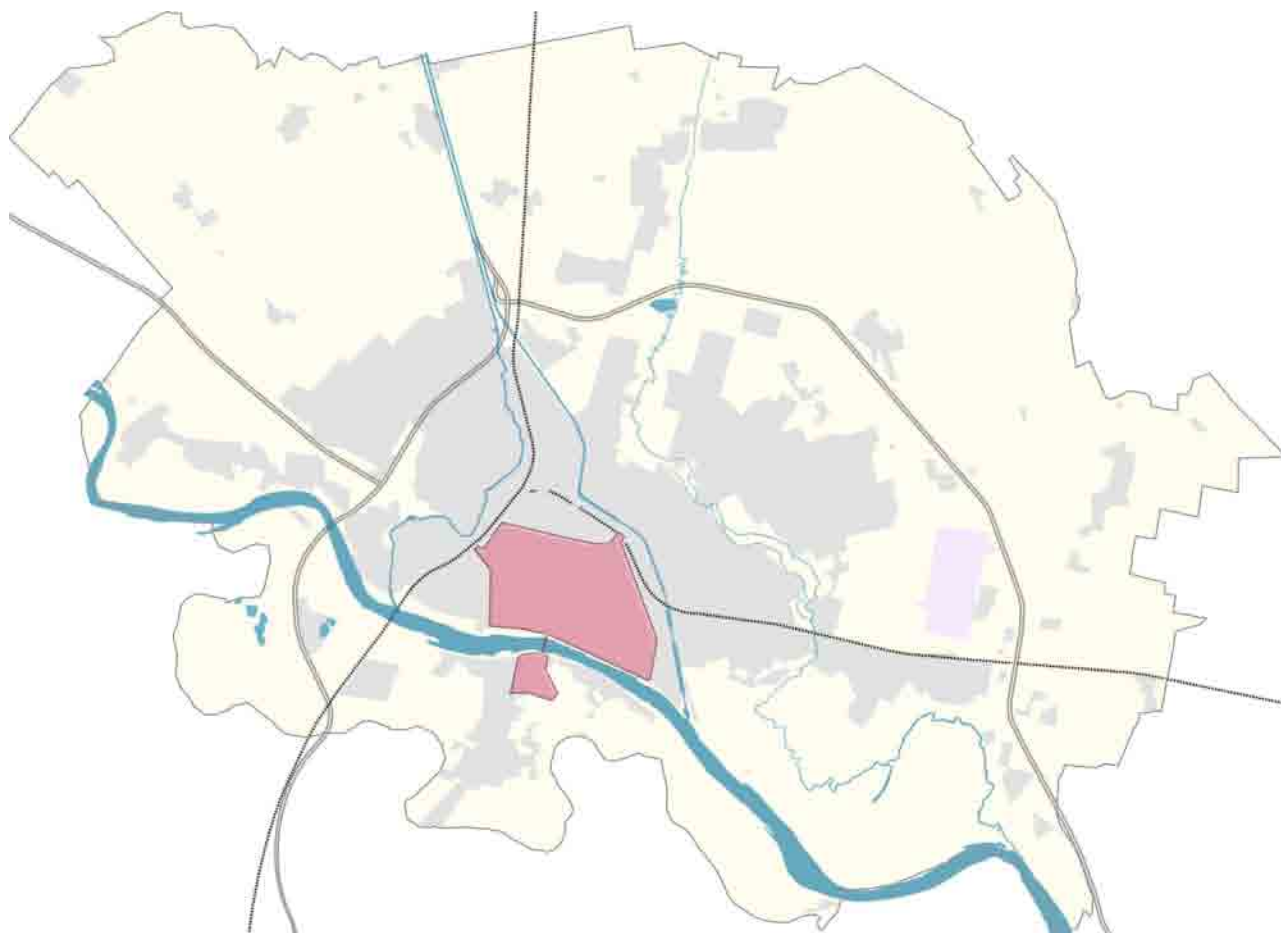
L'abitante di Pavia si trova di fronte a molteplici possibilità di localizzazione di punti di vendita differenziati nei vari formati; la presenza di centri commerciali sul territorio comunale (Esse- lunga, Carrefour, Coop) e nei comuni limitrofi (Bennet di San Martino Siccomario) fa sì che ci sia un fenomeno di **esubero**

di superficie commerciale pro capite per abitante nella prima fascia di comuni limitrofi. Inoltre va aggiunto che alcune amministrazioni hanno pianificato il posizionamento di centri commerciali con la presenza di grandi superfici di vendita a ridosso del confine comunale con il Comune di Pavia, in particolare il comune di Borgarello e il comune di Albuzzano.

L'obiettivo non è quindi l'aumento delle superfici commerciali, ma il miglioramento della qualità del servizio proposto all'utente.

2.7.1 Distretto commerciale

Pavia deve, nel prossimo futuro, compiere il difficile percorso di transizione verso lo sviluppo delle vocazioni economico-produttive che si sono manifestate in questi ultimi dieci anni, diventando quindi sempre più “la città dei saperi, della salute, del commercio e delle attività produttive di beni e servizi ad alto valore aggiunto”. Si tratta, come è ovvio, di un percorso difficile e complesso che deve tener conto dei punti di forza e di oggettiva debolezza al mo-



mento esistenti.

Il sistema commerciale cittadino gravita senza dubbio attorno al centro storico che fa da scenario al “centro commerciale naturale cittadino”. Infatti più della metà degli oltre 2.000 esercizi commerciali, di ristorazione e di artigianato di servizio esistenti sono collocati in questa parte della città.

Elemento frenante a nuovi insediamenti commerciali non legati a catene di grandi marche è dovuto all'alto costo delle locazioni.

Si deve prevedere l'attuazione del Distretto Commerciale Urbano inteso come “area con caratteristiche omogenee per le quali soggetti pubblici e privati propongono interventi di

gestione integrata nell'interesse comune dello sviluppo sociale, culturale ed economico e della valorizzazione ambientale del contesto urbano e territoriale di riferimento” definito nel centro storico cittadino, per il quale commercianti, associazioni e amministrazioni condividano interventi strutturali di qualificazione urbana, di accessibilità e mobilità, di promozione, comunicazione e marketing territoriale. La finalità è che il distretto commerciale urbano sia una valida alternativa ai centri commerciali, offrendone gli stessi servizi (isole pedonali, ztl, gestione della sosta e del parcheggio)

La creazione del Distretto urbano del Commercio di Pavia

è finalizzata a perseguire due principali obiettivi: da un lato, ridurre significativamente gli intensi fenomeni di evasione commerciale che attualmente caratterizzano la popolazione residente a Pavia e nei comuni limitrofi, dall'altro, sostenere commercialmente i flussi attratti dalle molteplici iniziative connesse alla implementazione delle scelte strategiche della città.

Il commercio urbano deve ricercare una strategia comune per competere con i poli di offerta extraurbani (Centri commerciali, Factory Outlet Centre). Le ragioni alla base del successo di queste polarità commerciali sono certamente riconducibili alle diverse formule di vendita



DOCUMENTO DI PIANO

con cui si sono identificate nel tempo e ai servizi commerciali e non che offrono, ma soprattutto alla presenza di una regia unitaria. Il gestore del centro svolge, infatti, una funzione di regia a favore di tutti i punti vendita che vi sono localizzati, una funzione che si articola nelle seguenti quattro attività principali: una pianificazione strategica, l'articolazione dell'offerta dei servizi, la fornitura di alcuni servizi comuni (parcheggi, pulizia, sicurezza) e la gestione delle attività

di marketing. Grazie a questa gestione centralizzata il centro commerciale al dettaglio riesce a esprimere un posizionamento di mercato preciso e a comunicarlo, a definire un'offerta coerente e a fornire in modo efficiente e coordinato alle imprese che si localizzano al loro interno quei servizi di contesto in grado di migliorarla ulteriormente.

Regione Lombardia ha accettato le domande di contributo presentate dal Comune di Pavia relativamente al Bando per la

valorizzazione del commercio urbano (D.g.r. 24 luglio 2008 n. 8/7730) che prevede risorse per finanziare iniziative pubbliche e private legate alla creazione ed al rilancio di aree cittadine con caratteristiche omogenee individuabili come "Distretti urbani del commercio".

Il Distretto Urbano del Commercio di Pavia è composto dalle seguenti vie:

VIA ADA NEGRI	VIA BERNARDINO DE CONTI	VIA CAPSONI	VIA COSSA
VIA ALBERTINI	VIA BIZZONI	VIA CARDANO	VIA COSSA
VIA ALBOINO	VIA BOEZIO	C.SO CARLO ALBERTO	VIA CRAVOS
VIA ALCIATO	VIA BOGGERI	PIAZZA CARMINE	VIA F.LLI CREMONA
PIAZZETTA ARDUINO	VIA BONETTA	VICOLO CARONA	VIALE DAMIANO CHIESA
VIA ARIANI	VIA BORDONI	VIA CARPANELLI	PIAZZA DANTE
VIA ARIBERTO	PIAZZA BORROMEO	STRADA CASCINA CANARAZZO	VIA DARSENA
VIA GARIBOLDI GAZZANIGA	VIA BOSSI	PIAZZA CASTELLO	VIA DE CANISTRIS
PIAZZETTA AZZANI	VIA BOSSOLARO	VICOLO CASTIGLIONI	VIA DEI MILLE
VIA AZZARIO	PIAZZA BOTTA ADORNO	VIA CATTANEO	VIA DEI MOLINI
VIA BALLADA	VICOLO BOTTA BARTOLOMEO	VIA CAVAGNA SANGIULIANI	VIA DEL CARMINE
VIA BALLERINI	VIA BOTTICELLA	PIAZZA CAVAGNERIA	VIA DEL COMUNE
VIALE BATTISTI	VIA BRUGNATELLI	VIA CAVALLOTTI	PIAZZA DEL LINO
VIA BECCARIA	CORSO CAIROLI	CORSO CAVOUR	VICOLO DEL SENATO
VIA BELLI	PIAZZALE CAIROLI	VIA CITTADELLA	VIA DEL TEATRO
PIAZZETTA BERENGARIO	VIA CALATAFIMI	VIA COMI	PIAZZA DEL TRIBUNALE
VIA BERNARDINO DA FELTRE	VIA CALCHI	VIA CORRIDONI	PIAZZA DELLA POSTA
VIA DELLA ROCCHETTA	PIAZZA LEONARDO DA VINCI	VIA PARODI	VICOLO SAN COLOMBANO
PIAZZA DELLA VITTORIA	VIALE LIBERTA'	VIA PASINO	VICOLO SAN DALMAZIO
VIA DELLA ZECCA	VIA LIGURI	VIA PEDOTTI	VICOLO SAN DONNINO
VIA DIGIONE	VIA LIUTPRANDO	VIA PERELLI	VIA SAN FELICE
VIA DOMENICO DA CATALOGNA	VIA LONGOBARDI	VICOLO PERTUSATI	VIA SAN FERMO
VIA DON VANZINI	VIA LOTARIO	VIA PESSANI	VIA SAN GIOVANNI AL FONTE
VICOLO DUNGALLO	VIA LUIGI PORTA	PIAZZA PETRARCA	VIA SAN GIOVANNI IN BORGO
PIAZZA DUOMO	VIA LUINO	VIA PIAZZETTA PORTA PALACENSE	VICOLO SAN GREGORIO
PIAZZA EMANUELE FILIBERTO VIA LUNGA	VIA LUNGA	PIAZZALE PONTE TICINO	VICOLO SAN MARCELLO
VIA ERULI	VIALE LUNGOTICINO SFORZA	VIA PONTE VECCHIO	VICOLO SAN MARTINO
PIAZZALE EUROPA	VIALE LUNGOTICINO VISCONTI	VIA PORTA CALCINARA	VIA SAN MARTINO
VIA FARUFFINI	VIA MAESTRI COMACINI	VIA PORTA DAMIANI	VIA SAN NICOLÒ DEL VERZARO

VIA FERRERI	VIA MAFFI	PIAZZALE PORTA GARIBALDI	VICOLO SAN PANTALEONE
VIA FILZI	VIA MAGENTA	VIA PORTA MARICA	VIA SAN PRIMO
VIA FORO MAGNO	VIA MALAGUGINI	PIAZZALE PORTA NUOVA	VICOLO SAN PRIMO
VIA FOSCOLO	VIA MALASPINA	VIA PORTA NUOVA	VICOLO SAN SEBASTIANO
VIA FRANCHI MAGGI	VIA MANTOVANI	PIAZZETTA PORTA PALACENSE	PIAZZA SAN TEODORO
VIA FRANK	VIA F.LLI MAROZZI	VIA PORTA PALACENSE	PIAZZA SAN ZENO
VIA GALLIANO	VIA MASCHERONI	VIA PORTA PERTUSI	PIAZZETTA SANNAZZARO
VIA GAMBINI	VIA MASPES	VIA PORTA SALARA	VIA SANTA CHIARA
PIAZZA GARAVAGLIA	VIA MASSACRA	VIA PORTA STOPPA	VIA SANTA CLARA
PIAZZA GARAVAGLIA	VIALE MATTEOTTI	VIA PUSTERLA	VIA SANTA MARGHERITA
PIAZZA GARAVAGLIA	CORSO MAZZINI	VICOLO QUATTRO MARIE	VIA SANT'AGATA
CORSO GARIBALDI	VIA MENOCCHIO	VICOLO QUESTURA	VIA SANT'AGOSTINO
VIA GATTI	VIA MENTANA	VIA RAGAZZI DEL '99	VIA SANT'ENNODIO
PIAZZALE GHINAGLIA	VIA MIANI	VIA REGINA ADELAIDE	VIA SANT'EPIFANIO
PIAZZA GHISLIERI	VIA MILAZZO	VIA REGIOLE	VIA SANT'INVENZIO
VIA GILARDELLI	PIAZZALE MINERVA	VIA REGNO ITALICO	VIA SANT'ULDERICO
VIA GIOVANNI DA FERRERA	VIA MONTEMARTINI	VIA RESSI	VICOLO SCALDASOLE
VIA GIULIETTI	VIA MONTESANTO	VIA REZIA	VIA SCANNINI
VIA GOLDONI	VIA MONTI	VIA RIBOLDI	VIA SCAPOLLA
VIALE GORIZIA	VIA MORAZZONE	VIA ROBOLINI	VIA SCARPA
VIA GRAVELLONE	VIA MOROSI	VIA ROMA	VIA SCOPOLI
VIA GRIZIOTTI	PIAZZA MUNICIPIO	STRADA ROTTINO NUOVO	VIA SPALLANZANI
PIAZZA GUICCIARDI	VIA MUTO DELL'ACCIA AL COLLO	VICOLO ROVELECCA	VICOLO STILICONE
PIAZZA ITALIA	VIALE OBERDAN	VIA RUSCONI	CORSO STRADA NUOVA
VIA LANFRANCO	VIA OMODEO	VIA S.MARIA ALLE PERTICHE	VIA TEODOLINDA
VIA LANGOSCO	LARGO PANIZZA	VIA SACCHI	VIA TEODORICO
PORTA LAUDENSE	VIA PAOLO DIACONO	VIA SACCO	VIA TERENCE
STRADA LEONA	VIA PARATICI	VIA SAN CARLO	VIA TORRIONE
VICOLO TOSI	VIA UBICINI	VIA VIGNAZZA	VIA VOLTURNO
VICOLO TRE RE	VIA VALLA	VIA VILLA GLORI	VIA XX SETTEMBRE
VIA TRIESTE	VIA VARESE	VICOLO VOLT. DEGLI ISIMBARDI	PIAZZA XXIV MAGGIO
VIA TRINCHERA	VIA VIDARI	VIA VOLTA	VIA XXV APRILE

L'area del Distretto del Commercio di Pavia coincide sostanzialmente con il centro storico della città. L'area delimitata dal sistema delle antiche mura spagnole e dal fiume Ticino (a sud) include, oltre al centro storico vero e proprio, anche la limitrofa zona dove hanno sede la Stazione Ferroviaria e quella delle autolinee e parte del Borgo Ticino, collegata naturalmente al centro storico dal Ponte Vecchio, in quanto zone di accesso privilegiato al Distretto stesso. All'interno del

nucleo storico sono conservati i principali monumenti cittadini e, allo stesso tempo, è presente la maggior parte delle attività commerciali cittadine e dei servizi pubblici.

La vision del Distretto sarà implementata attraverso il perseguimento di sei obiettivi strategici chiave:

- Obiettivo 1 - Migliorare l'accessibilità e la mobilità delle persone e delle merci nel Distretto
- Obiettivo 2 - Migliorare la qualità degli spazi pubblici e

la loro fruibilità

- Obiettivo 3 - Sviluppare una politica di comunicazione integrata del Distretto
- Obiettivo 4 - Sviluppare attività promozionali ed eventi
- Obiettivo 5 - Aumentare il livello di sicurezza
- Obiettivo 6 - Costruire un sistema di governance, di competenze e di conoscenze per lo sviluppo del Distretto

Il posizionamento del Distretto Urbano del Commercio di Pavia
_ L'analisi del posizionamento



del Distretto Urbano del Commercio non può che partire da una disamina dei principali punti di forza e di debolezza che caratterizzano il Distretto stesso con riferimento alle seguenti aree tematiche: offerta distributiva alimentare e non alimentare; offerta di pubblici esercizi; offerta di servizi; accessibilità; qualità del contesto; vissuto cognitivo di residenti e frequentatori. La Tavola 2.9 riporta in modo sintetico i principali punti di forza e di debolezza rilevati.

L'offerta non alimentare del Distretto di Pavia è considerata di buon livello per quanto riguarda sia la copertura numerica della rete sia la qualità dei negozi, soprattutto nelle direttrici principali e storiche, ovvero Corso Cavour, Corso Strada Nuova e Corso Garibaldi, strade in cui si concentra un numero di elevato attività commerciali ben diversificate. I molteplici esercizi coprono efficacemente sia la fascia media sia la fascia più alta di mercato, con un buon presidio delle marche più famose con riferimento ai diversi settori merceologici.

L'offerta alimentare, invece, presenta alcune criticità in quanto pare essere ad appannaggio pressoché esclusivo delle medie e grandi strutture di vendita. La ridotta accessibilità e l'impossibilità di essere concorrenziali sui prezzi da parte degli esercizi di vicinato facilitano un maggior gradimento dei consumatori verso i negozi della grande distribuzione organizzata. A fronte di queste problematiche, gli esercizi alimentari del Distretto si differenziano puntando su un'offerta di alto livello, cercando quindi di conquistare quella fascia di consumatori che, se

adeguatamente stimolata da un prodotto o servizio di qualità, accede con favore a questa tipologia di offerta di più lata gamma.

Un punto di debolezza evidenziato consiste nella scarsa copertura della fascia post-cena, nonostante vi sia un potenziale molto elevato in virtù della massiccia presenza di studenti universitari. L'offerta di servizi, invece, appare ben strutturata e distribuita nel Distretto, anche se non sembra in grado di modificare il normale flusso di clienti e di deviare il loro percorso dai tre principali assi dello shopping sopracitati. All'interno del Distretto vi è una ridotta presenza di spazi commerciali non utilizzati; d'altro canto, si evidenzia un intenso turn over tra le attività, fattore che non facilita la creazione di un'identità specifica nell'area del centro storico ed è indice di una non semplice sostenibilità economica delle attività commerciali nell'area. Altro punto di debolezza evidenziato è l'alto costo degli affitti immobiliari che, oltre ad essere una delle cause del turn over sopra indicato, rende alcune zone di esclusivo appannaggio di grandi catene di proprietà o in franchising ed esclude così dal mercato la piccola realtà imprenditoriale. Se, da un lato, l'affiliazione in franchising permette una maggiore competenza gestionale e nelle attività di marketing, dall'altro, è noto che essa può causare una perdita dell'identità storica e di luogo, che usualmente si fonda proprio sulla presenza di insegne indipendenti a matrice locale. Altro punto di forza del commercio è l'esistenza di

un fiorente e vivace mercato cittadino attualmente collocato in Piazza Petrarca, la cui vitalità economica sta rendendo la sua collocazione insufficiente e ponendo quindi la necessità di valutarne misure di riorganizzazione. L'elevata concentrazione dell'offerta commerciale nei tre assi principali della città - Corso Cavour, Corso Strada Nuova e Corso Garibaldi - rappresenta un punto di forza in quanto emula le caratteristiche tipiche delle concentrazioni di offerta commerciale pianificate extra-urbane. Prendendo in considerazione anche Piazza della Vittoria (ubicata all'incrocio tra Corso Cavour e Corso Strada Nuova), gli esercizi commerciali di questi tre corsi costituiscono circa il 49% dell'offerta non alimentare dell'intero centro storico di Pavia e oltre il 60% dell'offerta di abbigliamento. A fronte di tale concentrazione, si evidenziano due criticità: in primo luogo, il modesto ruolo svolto dalle vie di innesto laterali ai tre assi commerciali che evidenziano una cesura troppo netta rispetto al resto del Distretto. In secondo luogo, la scarsa attrattività delle polarità di maggiori dimensioni, in particolare il Centro Commerciale Minerva e il Sottomercato in Piazza della Vittoria, che non sono attualmente in grado di contribuire in modo significativo all'attrattività del Distretto.

Analizzando le caratteristiche strutturali del Distretto si evidenzia come uno dei problemi principali sia la scarsa accessibilità delle aree centrali, fattore peraltro già emerso anche da due studi effettuati sul centro storico nel 2006 e nel 2007. Se, da un lato, la ridotta possibilità di transito veicolare privato nel

Distretto ne alimenta il carattere distintivo, dall'altro, l'attuale sistema di sostegno all'accessibilità risulta poco efficace: in particolar modo risulta evidente la necessità di nuovi parcheggi e la scarsa funzionalità dei mezzi pubblici utilizzati per servire la zona centrale del Distretto.

In termini più generali, si evidenzia, anche nel caso del Distretto di Pavia, l'assenza di forme di gestione coordinata delle iniziative comunicazionali, promozionali e di marketing dei diversi operatori commerciali. Ciò determina un elemento di debolezza dal punto di vista competitivo rispetto ai poli commerciali extra-urbani, come confermato dagli importanti tassi di evasione dei consumi da parte della popolazione residente sia nel comune di Pavia sia nei comuni contermini. Tale regia unitaria assume particolare importanza non solo per ridare forza e slancio al commercio di Pavia, ma anche per realizzare le necessarie sinergie con altre attività e funzioni economiche che, seppure in grado di attrarre rilevanti flussi di frequentatori, oggi non sono coordinate con il resto del sistema di offerta. Pensiamo in particolare a "Pavia Antiquaria" - un evento organizzato da Ascom a partire dal 1992, che riunisce una selezione di prestigiosi operatori del settore provenienti da tutta Italia - e al "Mercato dell'antiquariato", un evento che da anni anima ogni prima domenica del mese Viale XI Febbraio, di fianco al Castello Visconteo di Pavia.

La congiuntura economica negativa degli ultimi anni e l'attrazione del consumatore verso i centri commerciali pianificati, più funzionali sotto il profilo

dell'accessibilità, dell'offerta e del prezzo, tendono a colpire con maggiore impatto il piccolo commerciante, che solo attraverso una corretta gestione d'insieme delle varie componenti (commerciale, privata, servizi ed opere pubbliche, storico/culturale) presenti nell'area del Distretto può controbattere la tendenziale evasione dal centro storico. Risulta quindi necessario un intenso lavoro di sensibilizzazione sugli operatori del Distretto, in modo che da subito siano stimolati a ragionare in tale ottica, riducendo, ma non annullando, la loro individualità.

L'offerta alimentare all'interno del Distretto ha la possibilità di sfruttare la domanda di anziani e studenti fuori sede che, per motivazioni diverse, appaiono poco propensi allo spostamento fuori Distretto e preferiscono organizzarsi con una spesa giornaliera da effettuarsi sotto casa, il più possibile conveniente. Il piccolo alimentarista può quindi riuscire a ritagliarsi il suo spazio soprattutto con i servizi di consegna a domicilio, ma anche con i servizi in pausa pranzo, recependo la domanda di lavoratori in pausa e studenti in transito. Riguardo agli interventi infrastrutturali, si evidenziano delle criticità sia nell'avvicinamento alla città che nell'accesso al centro storico, soprattutto in alcuni orari di punta, vincoli che ostacolano la possibilità di aumentare il numero di visitatori e consumatori diretti verso il Distretto. D'altra parte, sul piano degli interventi strutturali, si intravedono buone opportunità per migliorare la situazione attuale attraverso la recente pianificazione di nuovi

interventi di recupero di aree dismesse, ammesso che siano effettuati con coerenza rispetto alle necessità specifiche del Distretto. La città di Pavia, e il suo centro storico in particolare, hanno registrato negli ultimi anni un calo demografico dovuto all'elevato costo degli immobili che facilitano l'evasione verso i comuni limitrofi e le zone periferiche della città. L'eccessiva migrazione verso altre zone residenziali potrebbe portare ad una perdita di importanza del centro storico inteso come centro vitale e di aggregazione della città. Tra le problematiche individuate nei trend socio-demografici vi è anche l'invecchiamento generale della popolazione la quale riesce però ad essere compensata dalla presenza di numerosi studenti universitari che facilitano la diversificazione e la dinamicità della domanda. Soprattutto negli ultimi anni, i commercianti che sono stati in grado di interpretare correttamente questi nuovi stimoli della domanda stanno ottenendo risultati buoni e misurabili.

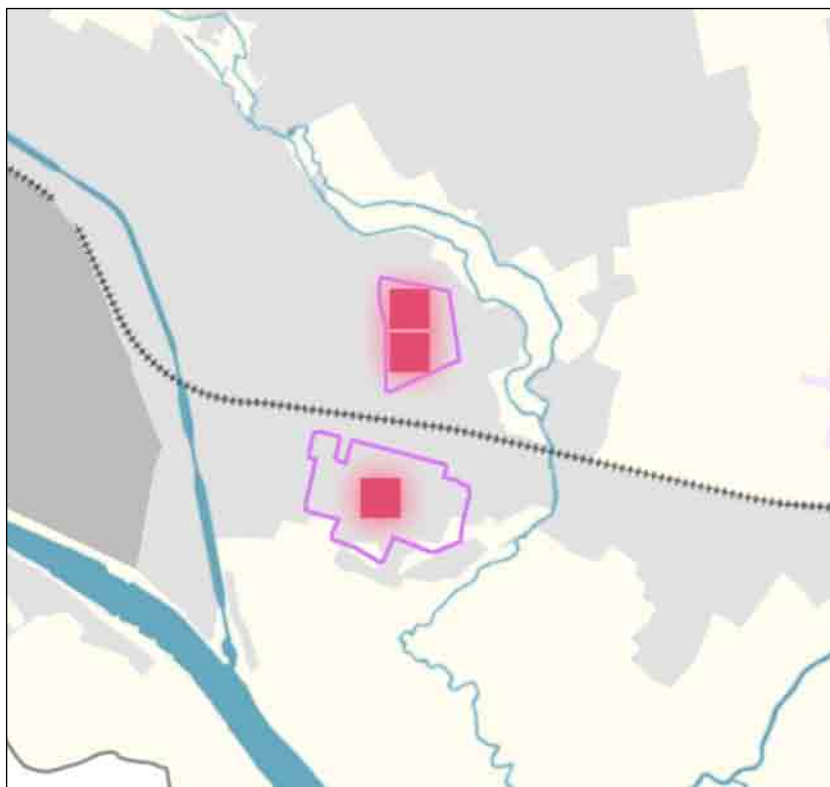
2.7.2 Il commercio nei quartieri periferici

Rispetto alla positiva realtà commerciale del centro storico diversa valutazione deve essere fatta per quanto riguarda le aree urbane di semicentro e di periferia ove è in corso un lento processo di desertificazione della rete commerciale di vicinato. Infatti, accanto a zone ancora commercialmente attive (es. Viale Campari e Viale Cremona) dobbiamo prendere atto di realtà fortemente regredite



quali Pavia Ovest, Pavia Nord e Pavia Nord Est. E' dunque necessario avviare un processo di riorganizzazione della struttura commerciale di queste zone, prevedendo e incentivando l'apertura di negozi in periferia, i cosiddetti negozi di vicinato che rispondono appieno alla doppia funzione di rivitalizzare i quartieri periferici e fornire un servizio alla popolazione, in particolare quella anziana.

Nei quartieri individuati con una forte desertificazione commerciale saranno da favorire interventi di media superficie di vendita di livello inferiore, con dimensioni massime di 600 mq, da localizzarsi in sinergia con servizi collettivi o alla persona, in modo tale da creare ambienti in cui l'abitante del quartiere possa avere servizi e generi di prima necessità e nello stesso tempo avere luoghi di aggregazione.



Localizzazione delle medie strutture di vendita all'interno dell'area della ex Dogana ed ex Snia.

2.7.3 Il commercio nelle Aree di Trasformazione ex produttive e demaniali

All'interno delle Aree di Trasformazione ex produttive e demaniali T3_Dogana e T5_Snia, si prevede la collocazione di medie strutture di vendita organizzate anche in maniera unitaria, per migliorare e rendere adeguata l'offerta commerciale in una porzione (est) del comparto urbano caratterizzato da una non appropriata dotazione di servizi commerciali, rispetto alla densità abitativa riscontrata e in previsione.

Tali spazi commerciali devono diventare un elemento attrattore (ANCOR), senza porsi in maniera conflittuale con gli

esercizi di vicinato esistenti e di futura collocazione all'interno delle predette aree di trasformazione.

Gli involucri edilizi destinati a nuove attività commerciali dovranno essere progettati conformemente a quanto prescritto dal Piano delle Regole, pertanto dovranno essere connotati da un'alta qualità architettonica e da un inserimento paesaggistico coerente con il contesto ambientale in cui saranno collocati.

L'apertura delle medie strutture di vendita alimentari è subordinata al principio della Perequazione commerciale, intendendo con tale accezione lo strumento proposto dal Piano per promuovere lo sviluppo omogeneo sul territorio del servizio com-

merciale anche nelle aree con un indice di desertificazione elevato.

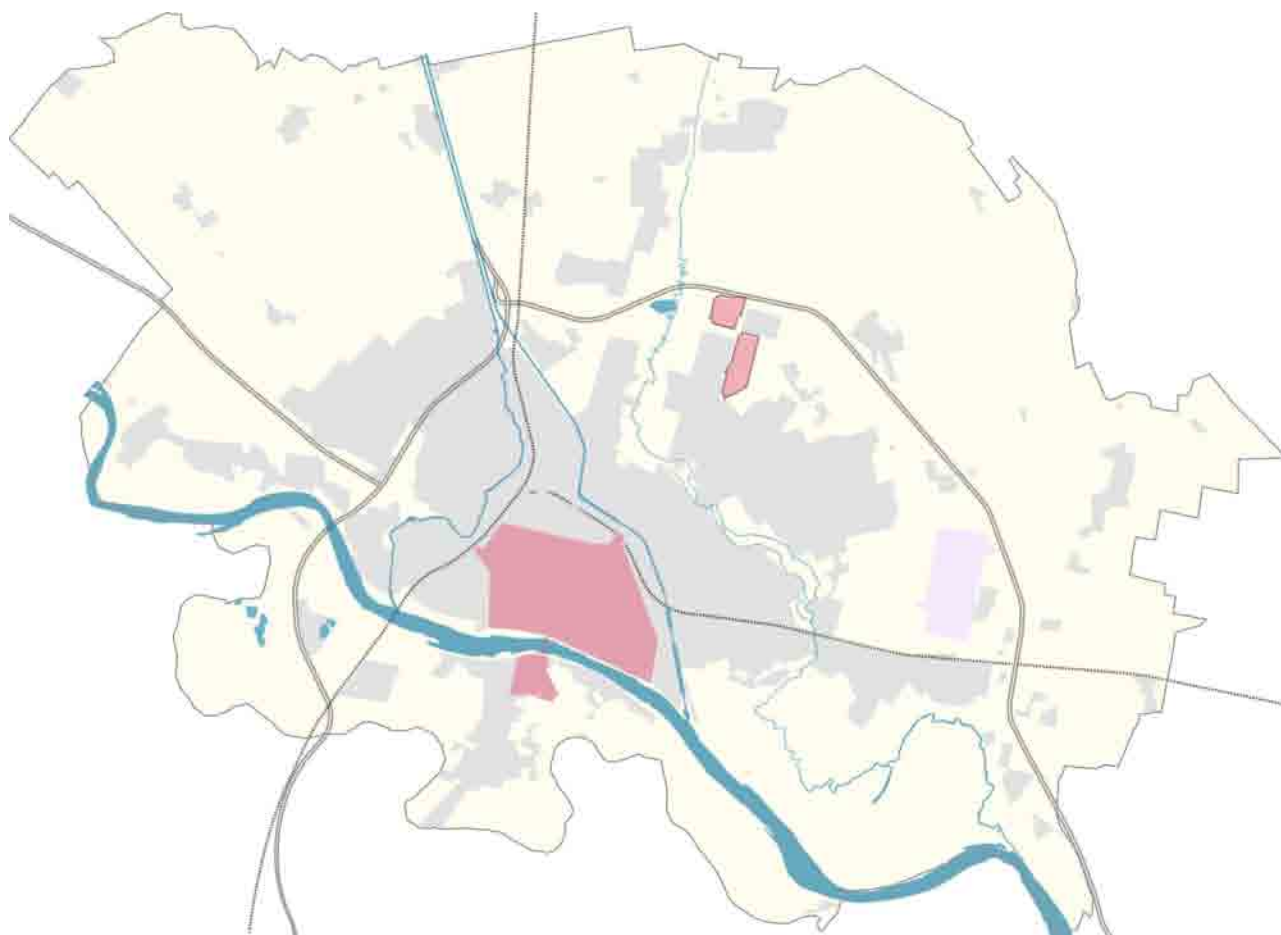
In particolare, all'interno dell'area T5_Snia si prevede l'autorizzazione per la media struttura di vendita alimentare.

2.7.4 Il commercio nelle Aree di Trasformazione per Attività Commerciali e Produttivo Innovativo

Al fine di vivacizzare il quadro economico della realtà pavese, il Piano prevede la possibilità di localizzazione di strutture di vendita con superficie massima di 2.500 mq all'interno delle aree individuate come Aree di Trasformazione per Attività Commerciali e Produttivo Innovativo.

Tali aree sono il naturale completamento dell'ambito commerciale esistente e contribuiscono alla definizione della struttura morfologica della città, andando a colmare i vuoti all'interno dell'edificato urbano.

Poiché dall'analisi dei servizi commerciali esistenti, risulta già soddisfatta l'offerta per il settore alimentare, tali nuove strutture dovranno prevedere esclusivamente il settore merceologico non alimentare.



Individuazione della Aree di Trasformazione per attività commerciali e produttivo innovativo.

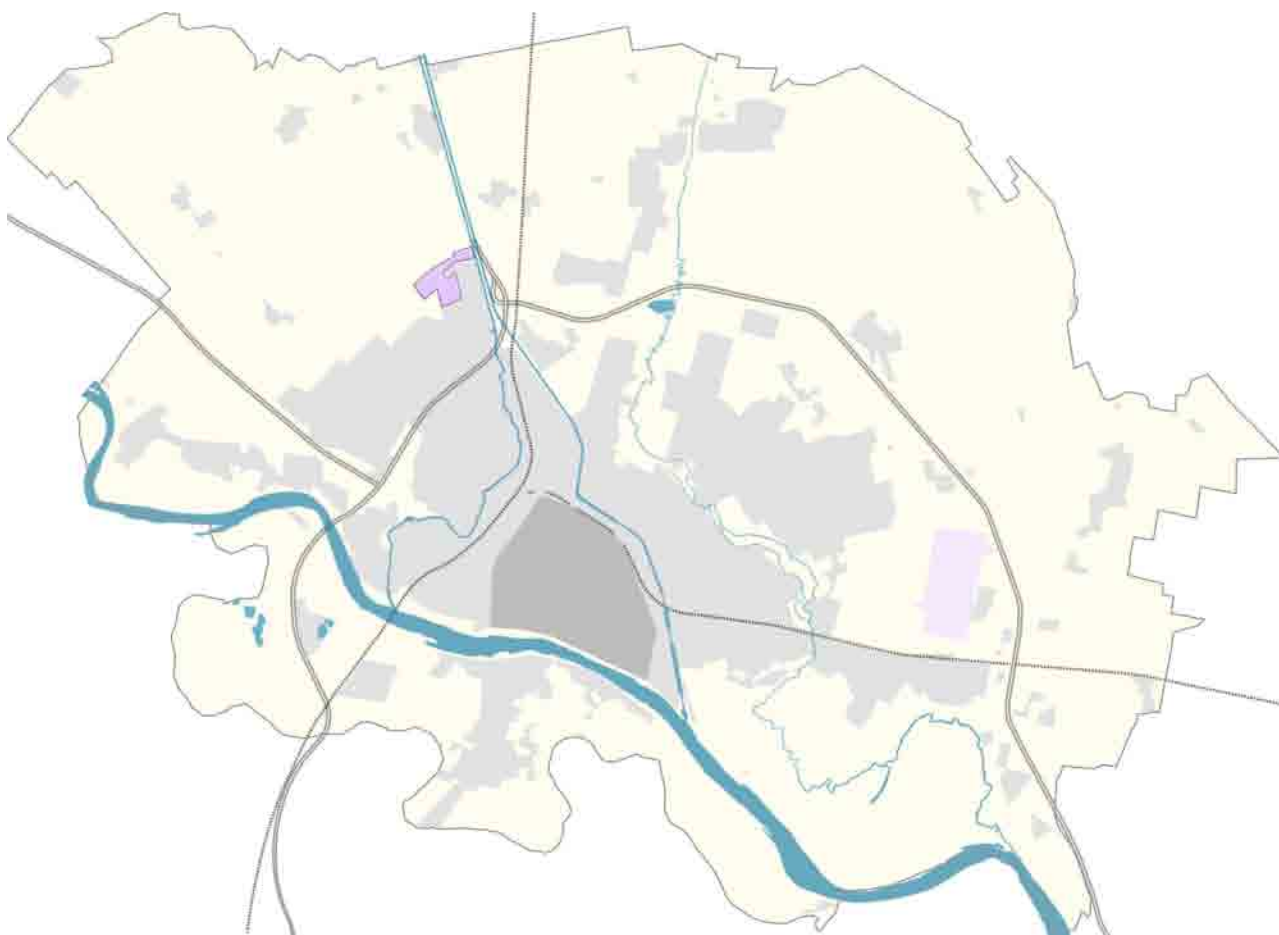


2.7.5 Il nuovo comparto produttivo

Attualmente il Polo produttivo è identificato nella zona del Bivio Vela, come individuato dal PRG Gregotti. Questa localizzazione risulta idonea alle strutture già presenti, anche se totalmente scollegata dalla città a livello di servizi. Nell'ottica dell'incremento delle corsie della tangenziale e della risoluzione degli svincoli viabilistici critici, mantenere il comparto produttivo nel Bivio

Vela risulterebbe comodo dal punto di vista delle urbanizzazioni primarie esistenti.

Inoltre viene anche individuata una seconda zona in cui inserire strutture produttive, situata in via Campeggi, in quanto la zona risulta facilmente raggiungibile attraverso la tangenziale, che in quel punto è a due corsie, e collegata con il raccordo autostradale Milano – Genova e quindi con la struttura autostradale del Nord Italia.



2.7.6 Specializzazione e filiera corta dell'offerta

In molte Regioni e città italiane viene incentivata e favorita la filiera corta, tanto da creare dei meccanismi di sussistenza nei comuni in cui il coltivatore diretto vende i propri prodotti direttamente al comune, semplificando e diminuendo i passaggi da produttore a consumatore (che contribuiscono notevolmente ad alzare i prezzi dei prodotti), e soprattutto caratterizzano questi prodotti in qualità, sicurezza, freschezza, stagionalità e tipicità.

Questo meccanismo nella città di Pavia contribuirebbe non solo alla diversificazione dei prodotti, in modo da dare una scelta differente per i consumatori, ma anche alla creazione di un meccanismo sostenibile per tutta la città e per i coltivatori che avrebbero mercati in cui poter vendere i propri prodotti, eventualmente il marchio del consorzio Parco del Ticino, o simili, e un riconoscimento dell'unicità dei prodotti locali, e questo aiuterebbe la creazione di un paesaggio unico nei dintorni della città.

Progetto:

- creazione sistema tra servizi e agricoltori (vendita a ospedali e scuole)
- diversificazione offerta per tutto l'anno
- vendita ai ristoranti che utilizzano prodotti locali
- creazione di un sistema di controllo dei prodotti locali
- vendita diretta o in strutture in città dei prodotti locali

2.7.7 Differenziazione dell'offerta ricettiva

Questo aspetto va inteso come tema trasversale sia alle politiche economiche che urbanistiche che informano il PGT. L'attività ricettiva, oggi connotata da una struttura economica e gestionale non sufficientemente attrattiva e competitiva rispetto alla maggiore solvenza dell'offerta in ambito milanese, non supporta incisivamente le politiche di sviluppo turistico auspicabili per il territorio pavese. Accanto alla copertura della domanda turistica occorrerà sviluppare un'offerta maggiormente articolata per altre fasce di utenza collegate sempre più alle prospettive già oggi presenti: utenza collegata al Policlinico San Matteo e strutture sanitarie minori, Università degli Studi, congressualità, stanzialità temporanea di alcune tipologie di city users.

Il progetto culturale della Pavia futura che comprende il rilancio delle attività economiche, il rafforzamento delle eccellenze, il potenziamento delle strutture di vivibilità dei sistemi ambientali (Ticino, Naviglio) presuppone una coerente rivisitazione dei connotati strutturali del sistema ricettivo. Ad oggi l'offerta di strutture per la residenza temporanea, considerando i bacini turistico e ospedaliero, risponde quantitativamente alla domanda ma non è adeguata alle differenziate tipologie di esigenza che l'utenza attuale manifesta e che certamente manifesterà in una città che intende investire su un forte rilancio culturale.

L'adeguatezza del sistema ricettivo diventa elemento prioritario all'interno del complesso

di politiche volte al ridisegno delle opportunità della città. Si necessita, in particolare, di una diversificazione delle tipologie ricettive offerte, a partire dall'ostello per la gioventù, fino ad arrivare all'hotel, in modo da poter fornire un'adeguata alternativa per gli utenti. Inoltre bisogna facilitare i collegamenti da e per Milano ed i collegamenti verso le strutture stesse.



2.8 INDIRIZZI E COMPATIBILITÀ PER IL RINNOVO INFRASTRUTTURALE

In sede di Documento di Piano è opportuno individuare ambiti di compatibilità per il ridisegno del sistema infrastrutturale considerando scenari per orizzonti temporali più ampi rispetto alla durata amministrativa del documento.

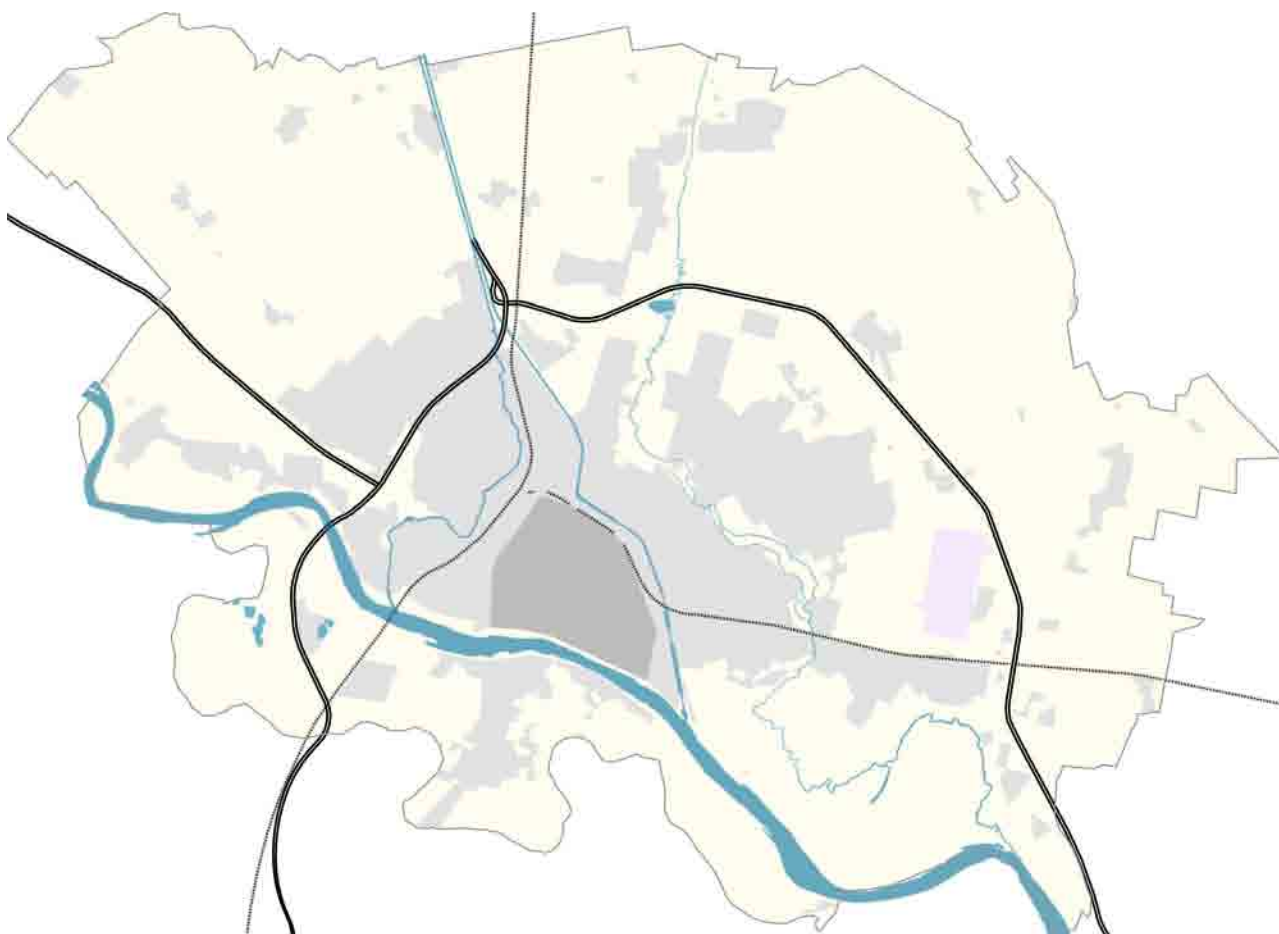
Una città che attraverso il PGT vuole potenziare le proprie capacità di sviluppo e di investimento sostenibile sul territorio deve essere pronta ad accogliere opportunità di scala sovra locale, prefigurando possibili ambiti di compatibilità all'interno dei confini direttamente amministrabili.

Il sistema infrastrutturale neces-

sita di un ridisegno con lo scopo di rendere maggiormente fluido il flusso lungo le tangenziali per alleggerire il più possibile il traffico cittadino ed agevolare l'uscita dalla città senza gravare sulle arterie urbane.

La questione principale riguarda il completamento dell'anello delle tangenziali, tematica strettamente legata alla realizzazione di un **nuovo attraversamento sul Ticino**. Tale argomento risulta prioritario, poiché buona parte del traffico di attraversamento che interessa la città ha come origine e destinazione Pavia Sud e Pavia Est; chi proviene dall'asse di Viale Cremona – Viale

dei Partigiani percorre questa direttrice, fortemente trafficata, per poi gravare sulla viabilità del Lungo Ticino Sforza e scendere in Borgo Ticino tramite il Ponte Coperto, mentre chi proviene dall'asse di Viale Lodi – Viale Campari e per chi proviene da Viale Cremona ha principalmente tre alternative: percorrere l'intero arco di tangenziale, arrivare in Piazzale Emanuele Filiberto per poi scendere tramite Viale Gorizia in Lungo Ticino, proseguire in Viale Matteotti per poi attraversare il Ticino tramite il Ponte dell'Impero. In ogni caso è evidente l'utilità di un nuovo ponte e del comple-



Viabilità primaria esistente

tamento del sistema di tangenziali, che gioverebbero a livello sia viabilistico che di riduzione dell'inquinamento atmosferico, eliminando una notevole quantità di autovetture dalle strade urbane.

Nell'ottica di un miglioramento del sistema delle tangenziali si prospetta necessario **l'allargamento della tangenziale Nord ed Est**, ampliandole a due corsie per senso di marcia; attualmente non è presente una separazione tra le due corsie ed in corrispondenza delle ore di punta il traffico è talmente intenso da gravare eccessivamente sulla sezione stradale. Inoltre è opportuno il ridisegno dello svincolo che vede l'innesto

della tangenziale Nord con la tangenziale Ovest che, allo stato attuale, risulta problematico.

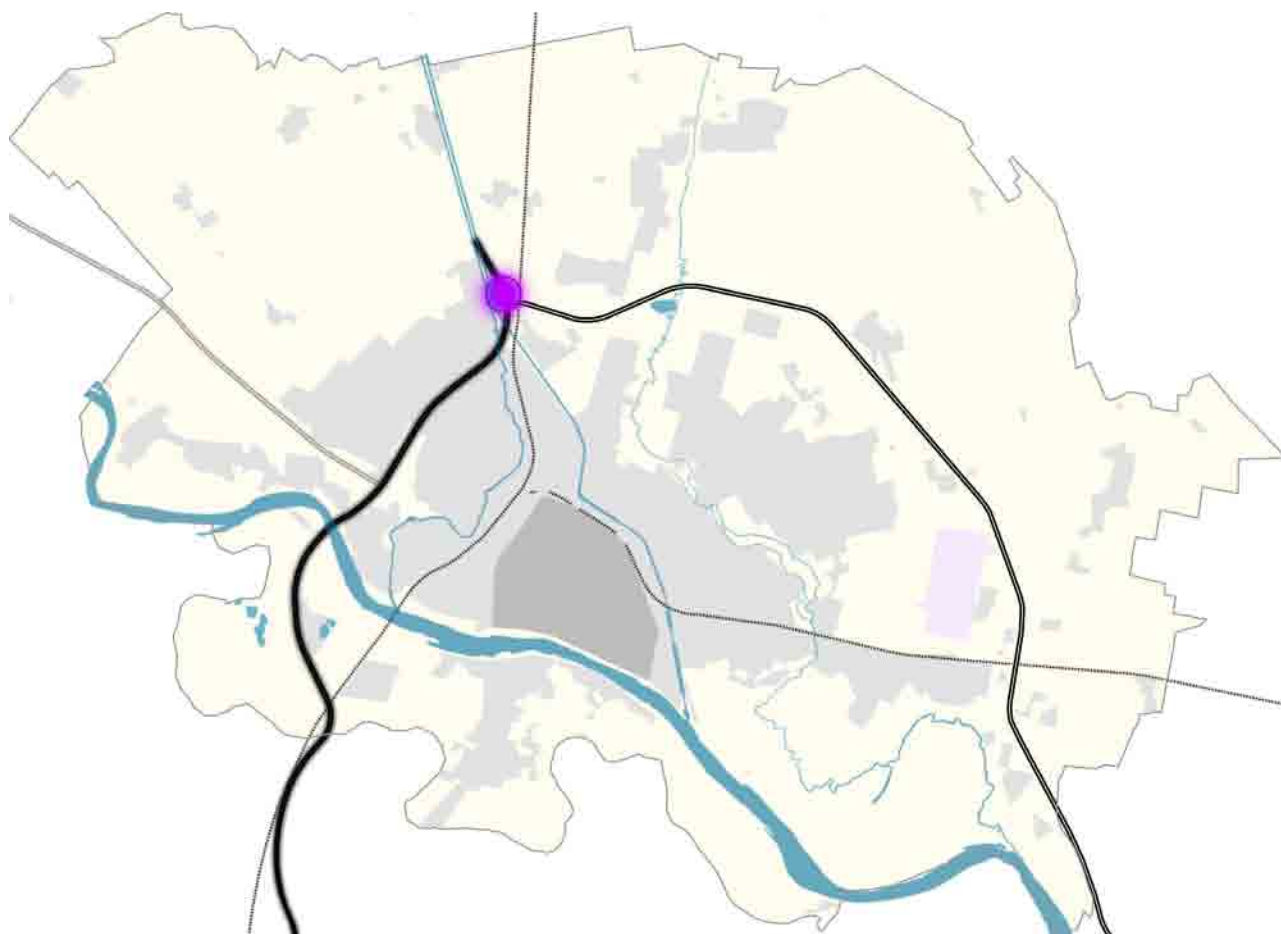
Tra gli obiettivi perseguibili attraverso politiche integrate di pianificazione urbanistica e di settore vi è il potenziamento della mobilità dolce e collettiva in un'ottica di sostenibilità.

Con l'attuazione del piano nelle principali aree dismesse saranno localizzate importanti funzioni qualitative, che andranno a costituire punti di riferimento a livello comunale e sovralocale; pertanto risulta indispensabile che siano raggiungibili sia dal mezzo privato che dai mezzi pubblici che dalle biciclette, offrendo all'utenza la possibilità più ampia possibile relativamente alla scelta del sistema di

trasporto.

Attraverso i sistemi di mobilità alternativa si intende minimizzare quindi gli spostamenti veicolari, incentivando l'uso di trasporti alternativi (trasporto collettivo, bicicletta) e ridurre il fabbisogno degli spazi di sosta.

A questo proposito risulta opportuno creare buoni **collegamenti con la stazione ferroviaria**, dando a chi arriva a Pavia in treno la facoltà di prendere un autobus o affittare una bicicletta, e realizzare nodi di interscambio modale in punti periferici, per chi preferisce non entrare in città in macchina: in questo modo in un'unica localizzazione sarebbero concentrati parcheggi per automobili, fermata degli autobus e punti



Tangenziali: individuazione dei tratti ad una e due corsie per senso di marcia e del punto critico di incrocio tra i due tratti



di bike-sharing, offrendo tutte le opportunità di spostamento possibili.

Un ulteriore aspetto riguarda il garantire collegamenti con le strutture ricettive, al momento principalmente costituite dai collegi universitari, in quanto gli alberghi sono in un numero esiguo e risultano da potenziare.

Un sistema di mobilità lenta ben strutturato permette ai cittadini di spostarsi in sicurezza in città, dando l'opportunità di non utilizzare mezzi propri; il sistema attuale non è funzionale agli spostamenti in città, dal momento che si presenta **fortemente frammentato e quindi non fruibile dall'utenza**.

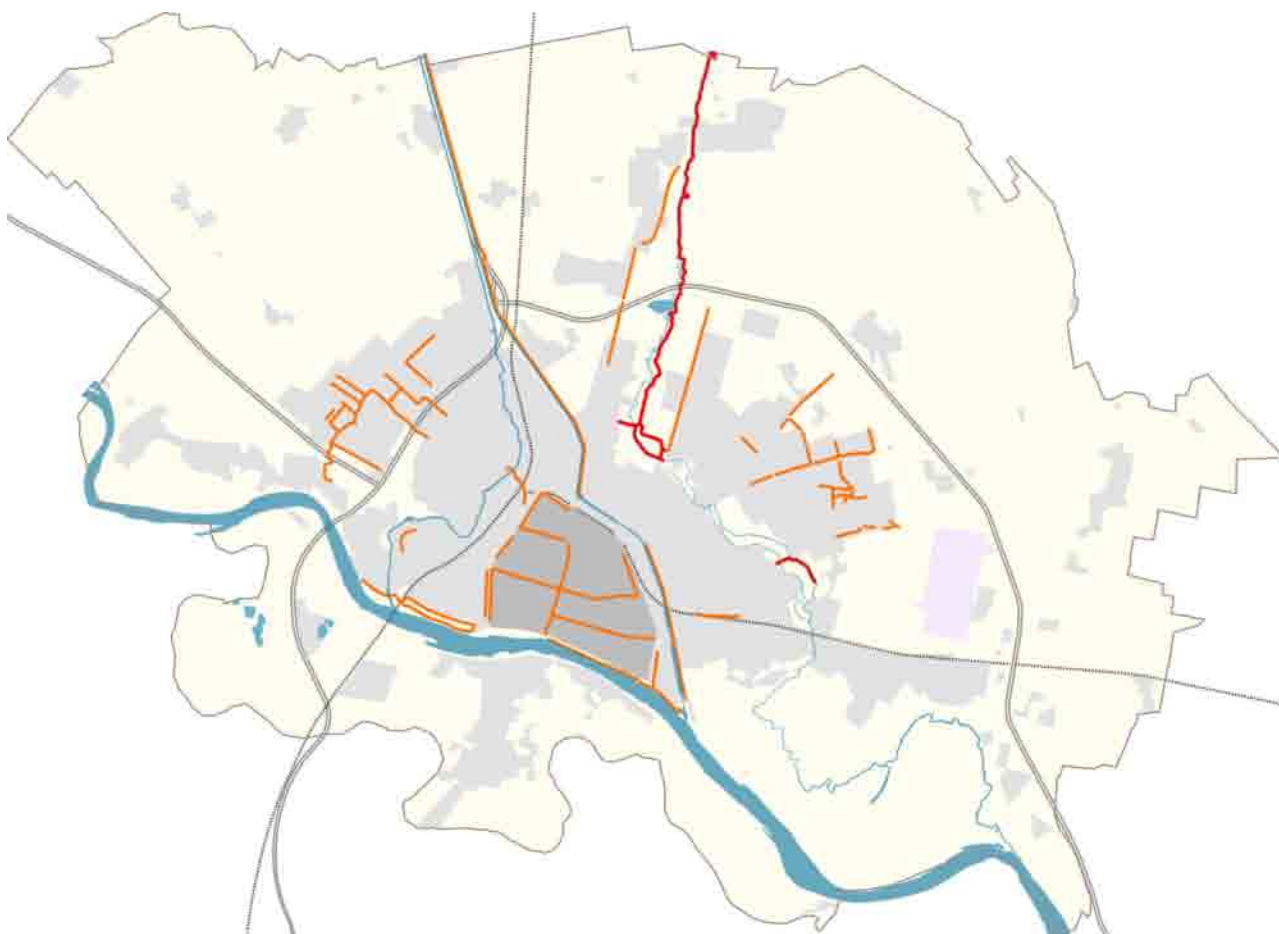
L'utenza ha origine da tutta la città e ha prevalentemente

come destinazione i servizi, situati per lo più all'interno del centro storico; pertanto è opportuno garantire percorsi sicuri per le biciclette, sia per recarsi a scuola, raggiungere il posto di lavoro o per il tempo libero, e predisporre stazioni di **bike-sharing**, sistema che ha ottenuto un buon successo in altre città, che permette di affittare cicli a costo ridotto per chi proviene da fuori Pavia o chi sul momento non ha a disposizione la bicicletta e ne necessita per i propri spostamenti.

Relativamente al centro i percorsi ciclabili sono situati nel Lungo Ticino, lungo il Naviglio e lungo l'asse di Viale della Libertà, Viale Cesare Battisti e via Damiano Chiesa; **non esistono collega-**

menti radiali continui verso le zone periferiche, ma solamente singoli tratti isolati tra loro. E' **necessaria la realizzazione dei tratti di collegamento** se si vuole raggiungere l'obiettivo di una rete ciclabile efficiente. Circa il completamento dell'anello a corona del centro è opportuno intervenire sulle interruzioni in corrispondenza di Viale Matteotti e Viale dell'Indipendenza, collegandosi al Castello e all'asse che si sviluppa verso Nord lungo Via Alzaia prima e Via Olevano poi.

Risulta altresì necessario realizzare un tratto ciclabile che dalla stazione ferroviaria prosegua in Viale Vittorio Emanuele II, per poi collegarsi a Piazzale Minerva e all'anello che si snoda attorno



Piste ciclabili esistenti

il centro storico.

La situazione delle piste ciclabili di **Pavia Ovest** vede una **concentrazione in prossimità del polo Cravino** con una diramazione che arriva sino a San Lanfranco; questo quartiere risulta **isolato** rispetto al resto della città, in quanto in corrispondenza di Via della Riviera, Via Ferrata e Via Abbiategrasso i collegamenti si interrompono, non consentendo di raggiungere il centro. Pertanto sono da **garantire i collegamenti tra la predetta zona ed il centro**, estendendo inoltre il tratto ciclabile da Via San Lanfranco a Via Sora, in modo da servire anche gli edifici situati in direzione del comune di Torre d'Isola.

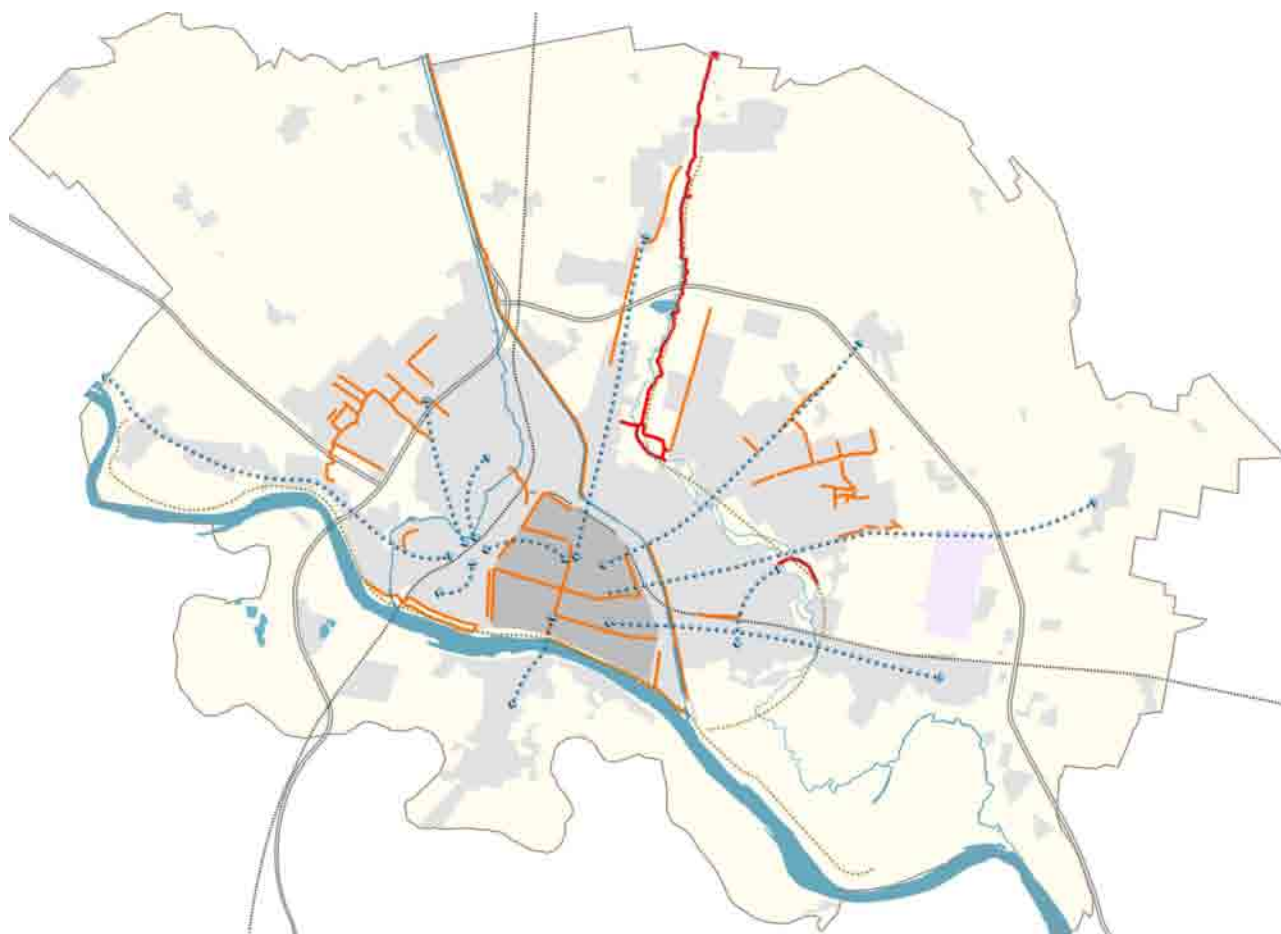
Le parti **Nord e Nord-Est**

risultano **complessivamente dotate** di piste ciclabili, sebbene anche in questo caso manchino i collegamenti con il centro; lungo Via Olevano, a partire da Piazzale San Giuseppe, il tratto ciclabile si interrompe, senza poi ricongiungersi a Mirabello, e i percorsi lungo Via Vigentina, la Strada della Paiola e Viale Lodi non permettono il collegamento con le direttrici radiali rivolte al centro storico. Intervendendo ponendo rimedio alle criticità enunciate si andrebbe a costituire un buon sistema ciclabile che riguarda una parte significativa del quartiere, capace di garantire percorsi radiali nel tessuto urbano che interessano le arterie viabilistiche principali. La situazione riguardo **Pavia Est**

lungo Viale dei Partigiani, Viale Montegrappa e Viale Cremona risulta **critica**, dal momento che **non esistono piste ciclabili** lungo queste direttrici.

La creazione della nuova passeggiata urbana _ **Ricollocazione sedime ferroviario Pavia-Cremona**

La creazione della nuova passeggiata urbana _ Il sistema ferroviario della città di Pavia è composto dall'asse Milano - Genova e dall'asse Pavia - Cremona - Mantova. Mentre la linea Milano - Genova risulta molto utilizzata sia dagli studenti che dai pendolari, la linea verso Mantova conta poche corse per gli utenti (a volte anche



Rete delle piste ciclabili esistenti e di progetto



DOCUMENTO DI PIANO

sostituite da servizio autobus) ed alcune destinate al carico merci.

Attualmente sono evidenti le criticità che tale linea ferroviaria provoca al sistema delle connessioni urbane in direzione nord-sud per tutto il settore est della città, con particolare nei pressi di viale Sicilia, del Cimitero e della Dogana, dove sussistono tre passaggi ferroviari a raso, che incrementano il traffico nelle ore di passaggio dei treni. Si propone la rilocalizzazione del sedime della linea RFI lungo un tracciato che si affianca al lato ovest dell'area ex-Necchi, poi costeggia la tangenziale e all'altezza del polo industriale si riconnette all'attuale sedime in corrispondenza del Bivio Vela; ed il recupero dell'attuale tracciato per nuova mobilità urbana collettiva e/o dolce.

La tratta Mantova – Cremona che passa a nord del Castello è realizzata in trincea ed in galleria in corrispondenza di Piazza Emanuele Filiberto e di Porta Milano. La indifferibilità della riqualificazione dell'ambito può essere realizzata creando un doppio livello di fruizione composto da un'area verde, mobilità dolce e un parcheggio interrato.

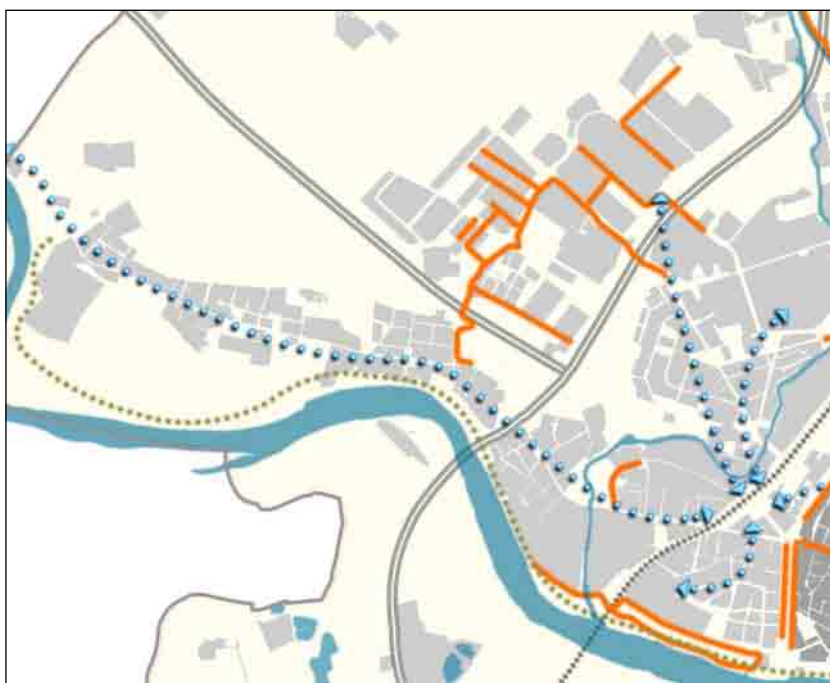
In qualsiasi caso agire sulla rete ferroviaria presupporrebbe un'azione di collaborazione tra diversi enti come il Comune, la Provincia, la Regione e le Ferrovie dello Stato.

Per la problematica nei pressi del Cimitero si pongono **tre diversi scenari**:

1. nel caso in cui, in concerto con le FS, la linea ferroviaria principale per il trasporto merci potesse spostarsi più a sud, sulla linea di Broni –



Viabilità primaria esistente



Viabilità primaria esistente



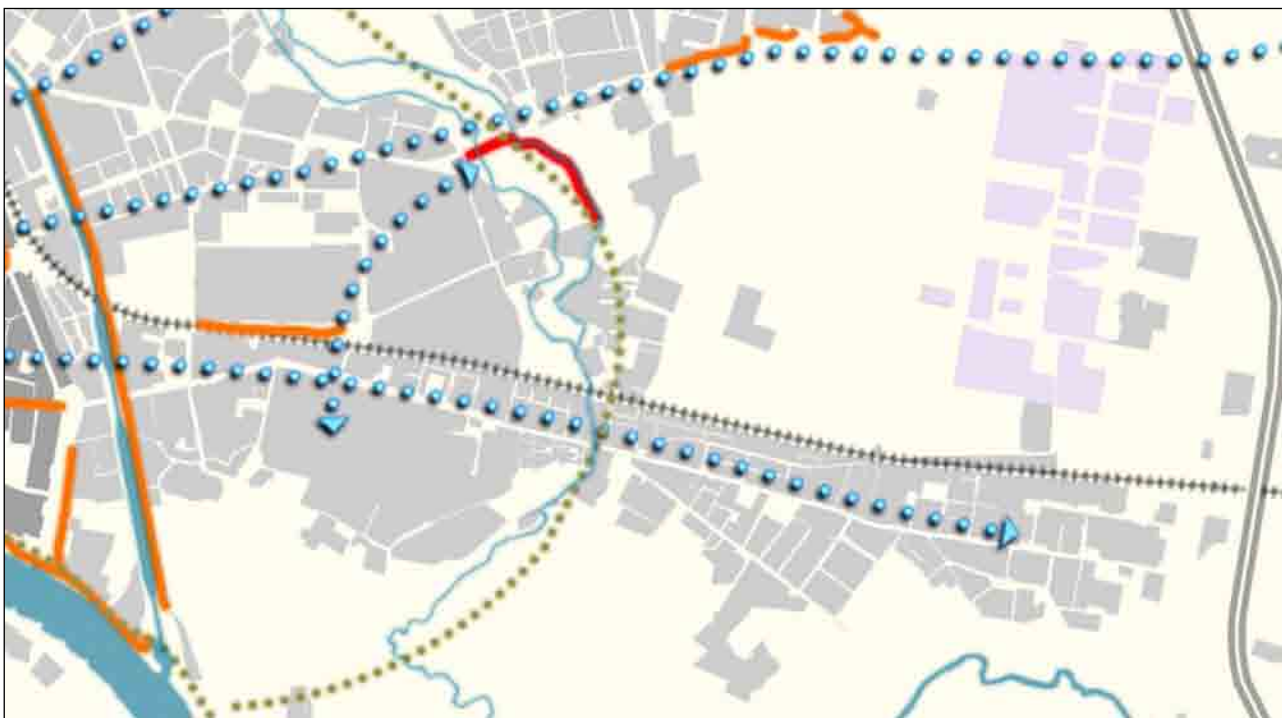
Rete delle piste ciclabili esistenti e di progetto – Zoom Pavia Nord e Nord – Est

Stradella, la linea ferroviaria per Pavia trasporterebbe esclusivamente passeggeri per Pavia. Di conseguenza si presenta la possibilità di creare una stazione all'ingresso della città che accolga gli utenti, e che sia anche punto di partenza di mezzi pubblici e navette. Il vecchio sedime ferroviario potrebbe così essere riqualificato, togliendo dalla città quei punti di passaggio a livello, e potrebbe trasformarsi in una nuova **area verde di penetrazione**, piste ciclabili e luoghi d'incontro.

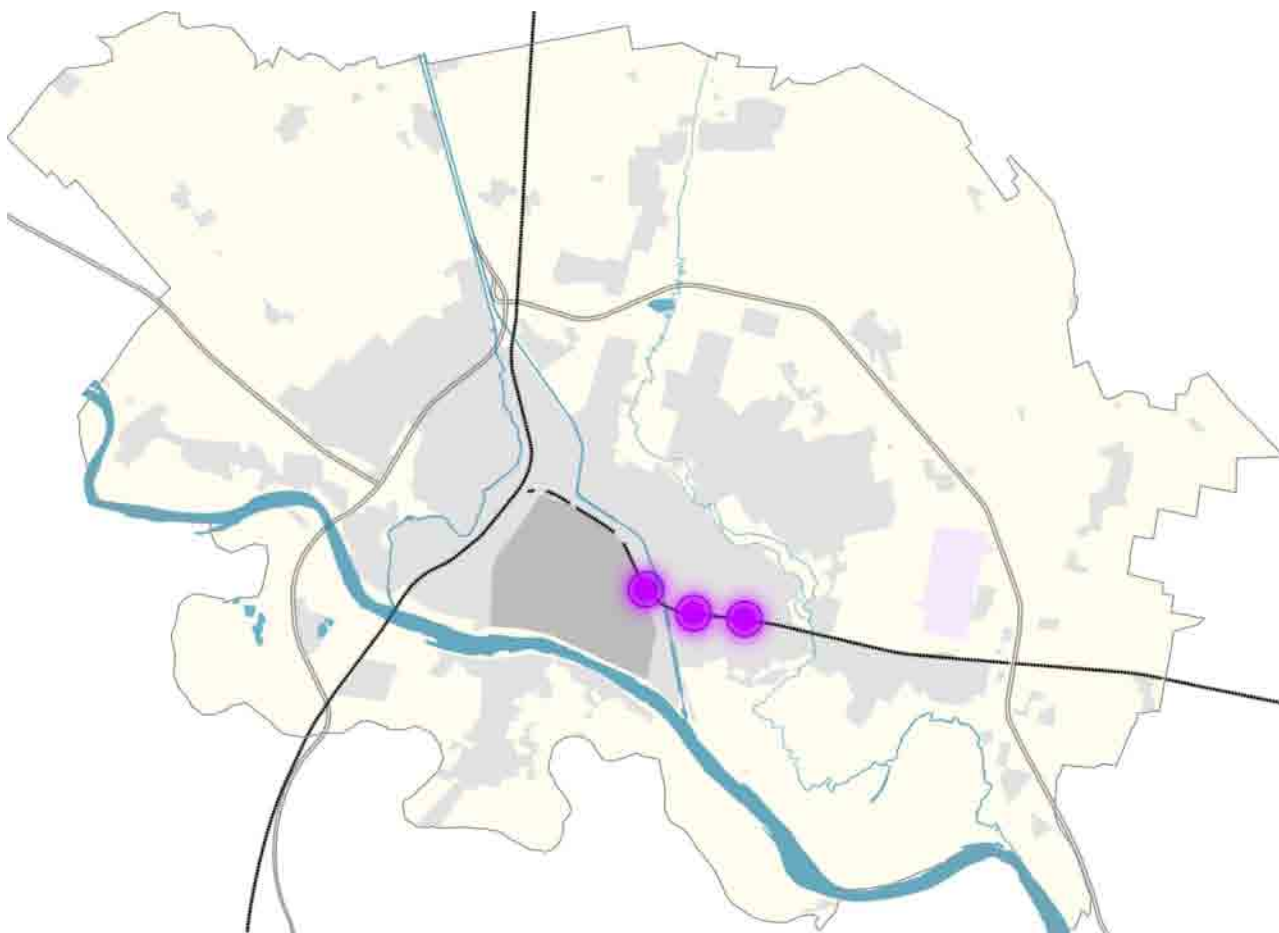
2. Se la linea ferroviaria dovesse rimanere nella stessa sede in cui si trova ora, bisognerebbe risolvere gli incroci tra ferrovia e asse stradale. Un sottopasso risulta possibile solo davanti al cimitero San Giovannino, occupando però anche l'area degli orti

in fronte al cimitero, ma gli altri incroci rimarrebbero irrisolti. Non sarebbe possibile la costruzione di un sottopasso o sovrappasso, né tantomeno modificare la linea ferroviaria.

3. Terza ipotesi è trasformare la linea ferroviaria all'interno del territorio comunale in una **metropolitana leggera** che trasporti i passeggeri dall'ingresso della città nei diversi punti ritenuti interessanti per la presenza di luoghi di lavoro e servizi, e con la stazione ferroviaria esistente. Di conseguenza la linea metropolitana sarebbe ulteriormente incrementata creando nuove linee di collegamento con gli istituti universitari e l'Ospedale, in modo da essere valido sostituto al mezzo privato per chi, dal centro, desidera raggiungere questi luoghi e



Rete delle piste ciclabili esistenti e di progetto – Zoom Pavia Est



Rete delle piste ciclabili esistenti e di progetto

viceversa. In qualsiasi caso il sottopasso di fronte al Cimitero sarebbe comunque necessario per non creare interferenze tra le due reti viabilistiche.

Per quanto riguarda gli attraversamenti ciclabili e pedonali, soprattutto in vista della riqualificazione delle aree della SNIA e della Dogana, con la creazione di connessioni ciclopeditoni tra il Parco della Vernavola e le aree del Parco del Ticino, si devono prevedere degli attraversamenti sicuri sia della linea ferroviaria che di quella stradale, per permettere una totale fruibilità, senza incrociarsi con queste aree di grande traffico.

Vi è inoltre la necessità di costruire un **eliporto** di servizio al Policlinico San Matteo, che viene identificato nell'area nei pressi della tangenziale, vicino al polo universitario Cravino, sede ingegneria.

2.8.1 Proposte di ridisegno della viabilità urbana

Tra i problemi per la definizione dello schema funzionale complessivo della rete viaria, emerge la necessità del completamento funzionale del collegamento tra le varie parti della città, in particolare tra il centro storico e i nuovi quartieri

periferici a Ovest e a Est della città. La città non solo è molto allungata ma è difficile da transitare anche trasversalmente per le note barriere create dalla ferrovia. Soluzioni dovranno essere adottate per superare le barriere esistenti e ciò al fine di fluidificare il traffico ed evitare quindi problemi di congestione e d'inquinamento.

Ad esempio, l'ex area Neca potrebbe diventare un buon punto di partenza a riguardo: la costruzione di nuove strade e piste ciclabili nella zona creerebbe alternative viarie a quelle già esistenti, fluidificando il traffico e assicurando la continuità ciclabile fra periferia e centro che ora manca.

Il ridisegno della viabilità urbana ha origine principalmente da due fattori, ovvero dal **rapporto con il sistema di tangenziali**, con la conseguente gestione dei flussi in entrata ed uscita, e dal discorso legato alle **aree di trasformazione** situate all'interno del tessuto consolidato della città.

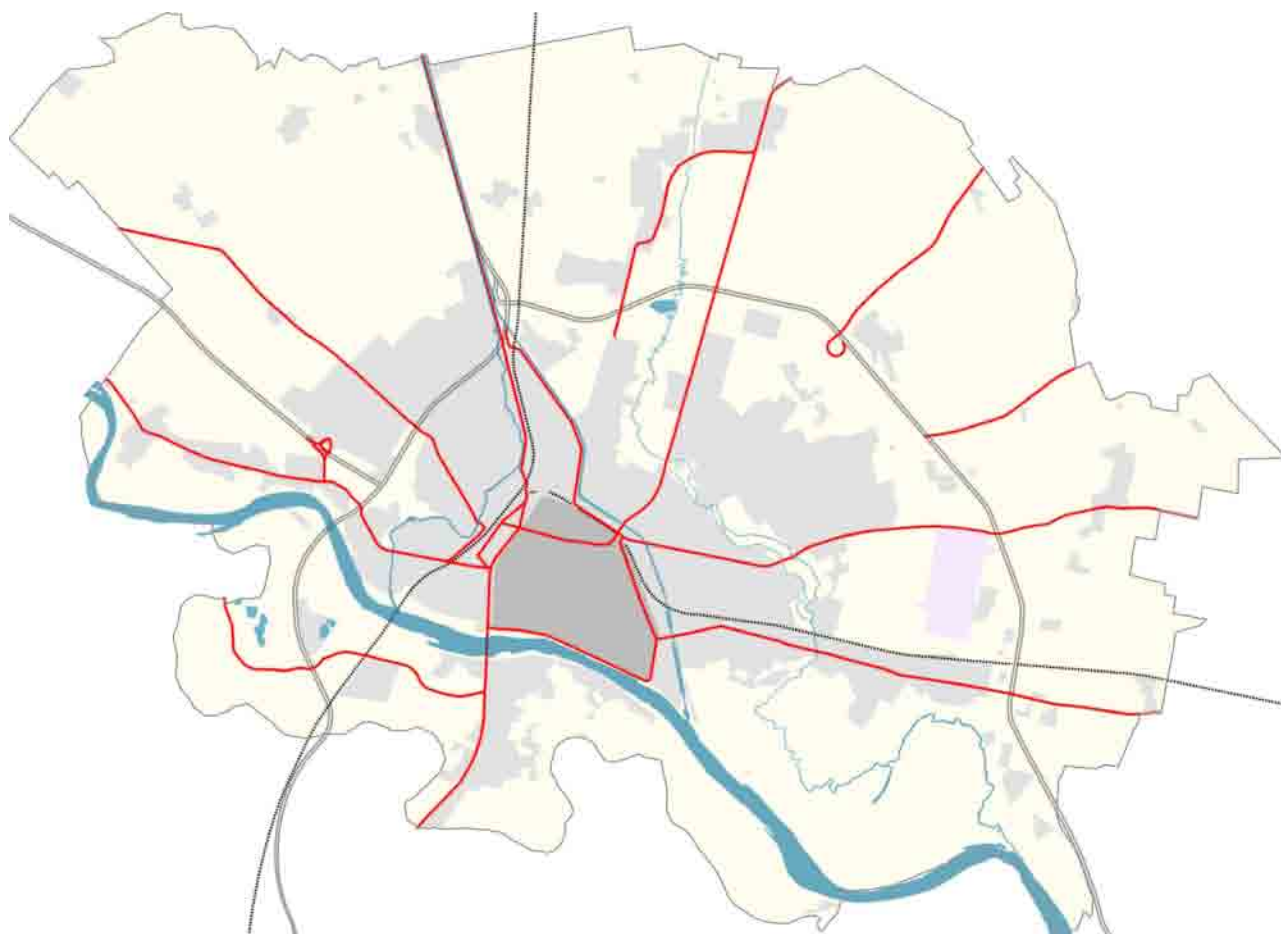
Potenziando le tangenziali e indirizzando su di esse buona parte del traffico di attraversamento si deve garantire un buon smaltimento del traffico attualmente gravitante attorno al centro storico, ottimizzando la viabilità con l'obiettivo di evitare il congestionamento delle sedi stradali soprattutto in prossimità degli incroci semaforici; a questo proposito

l'indirizzo di progetto è il **creare un sistema di sensi unici** a corona del centro storico, aventi lo scopo di gestir meglio il traffico urbano ed indurre i residenti delle aree più esterne ad utilizzare le tangenziali, preferendole all'attraversamento del centro storico, oltre che a ridurre sensibilmente il volume di traffico sul Lungo Ticino. Fattore non secondario è anche il liberare spazio nelle carreggiate, utile alla realizzazione di piste ciclo-pedonali sicure e a norma di legge.

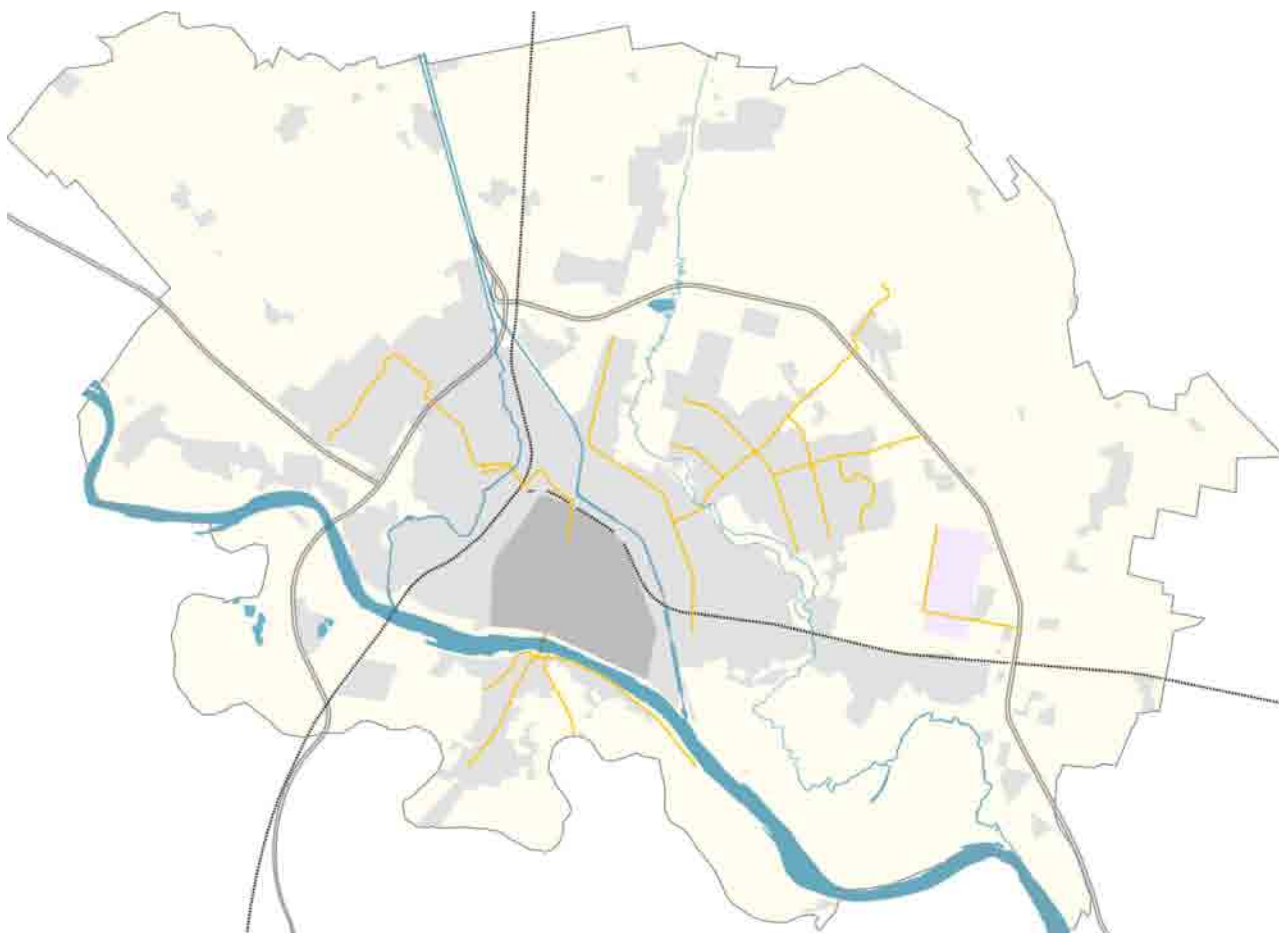
Riguardo alle aree dismesse, situate in posizioni strategiche ed adiacenti ad arterie viabilistiche già sufficientemente gravate dal traffico automobilistico, è opportuno intervenire tramite

soluzioni che agevolino il sistema viario a livello di viabilità secondaria e urbana. Inoltre le aree di trasformazione saranno sede di importanti funzioni qualitative, motivo per il quale un'attenta pianificazione del sistema viabilistico deve tenere in considerazione il numero di utenti indotti per garantire il corretto accesso dalla principali direttrici stradali.

Indirizzando buona parte del traffico sulle tangenziali, anche tramite la gestione delle viabilità a ridosso del centro storico tramite i sensi unici, risulta necessario disporre di un asse che funga da **nuova circonvallazione interna**, utile a raccogliere i veicoli che poi si vanno a scaricare sulle tangenziali; tale asse è in-

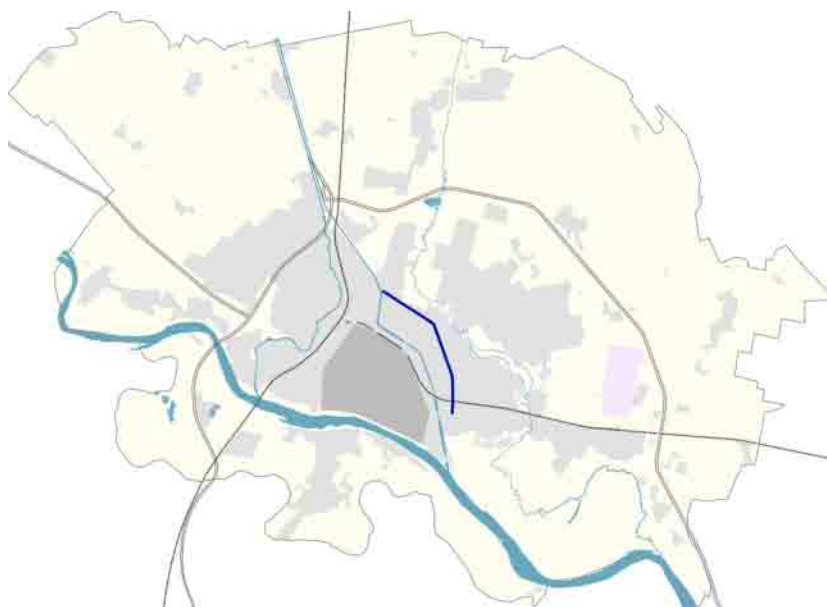


Viabilità secondaria esistente

*Viabilità urbana esistente*

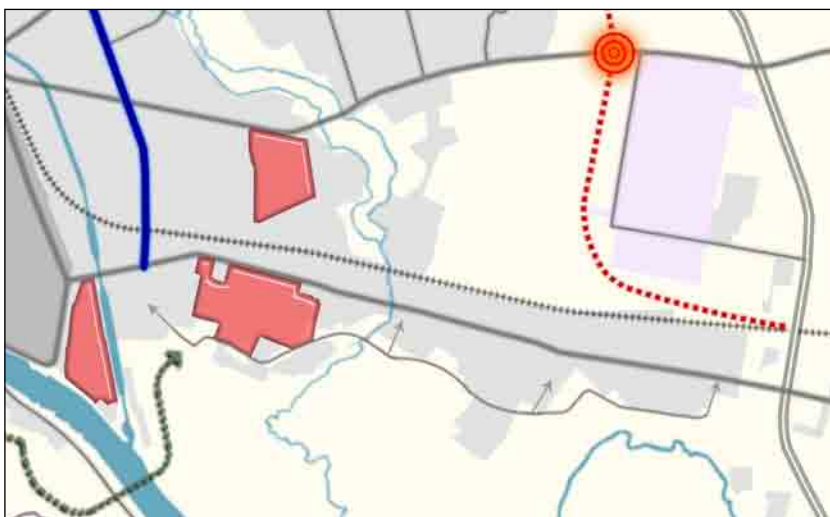
dividuato, partendo da Piazzale San Giuseppe e procedendo da ovest verso est, da Via Folperti, Via Parco Vecchio, Via San Paolo e Viale San Giovannino, che si immette in Viale dei Partigiani. Per quanto riguarda il comparto interessato dalle aree NECA, Necchi e Scalo Ferroviario il discorso è da impostare prevalentemente su due livelli.

Il primo livello riguarda l'**accesso all'area Necchi** da Viale della Repubblica, asse già notevolmente gravato dal traffico sia in direzione Nord (verso la tangenziale) che in direzione Sud (verso la rotatoria di Porta Milano ed il centro cittadino); la soluzione più facilmente realizzabile contempla una **nuova strada** che congiunga Viale della

*Potenziamento della circonvallazione interna*



Livelli di viabilità in corrispondenza delle aree NECA, Scalo Ferroviario e Necchi, con evidenziate le linee della nuova viabilità e il raddoppio della tangenziale



Viabilità esistente, linea ferroviaria e indicazioni di progetto nei pressi dell'area SNIA: strada paesaggio e accessibilità all'area

Repubblica alla rotatoria che da Viale Olevano porta in direzione Mirabello e all'immissione nella tangenziale Nord.

Il secondo livello è relativo all'area NECA, che si trova in una posizione particolarmente problematica, in quanto posta tra il Navigliaccio, i binari della ferrovia e la rotatoria dei Longobardi, quest'ultima situata ad una quota maggiore rispetto al piano campagna della zona di trasformazione: l'obiettivo è quello di garantire un **accesso stradale ulteriore** rispetto a quello di Via Robecchi Brichetti, che risulterebbe altamente insufficiente considerando le nuove funzioni insediate all'interno dell'area. E' altresì da prevedere un collegamento sopraelevato pedonale che permette di scavalcare i binari della ferrovia connettendosi a Via Trieste.

Viale Cremona è una delle strade più congestionata di Pavia, in quanto tutto il traffico proveniente da Est - Nord - Est con direzione città o Sud percorre questo tratto. Il PRG Gregotti aveva previsto, nei pressi dell'area SNIA e parallela a tutto il tratto di viale Cremona, una strada di gronda che partiva appunto dall'area SNIA fino a connettersi alla rotonda della tangenziale. Trovandosi nel Parco del Ticino la strada di gronda risultava troppo impattante col paesaggio. La creazione di un percorso ad alto contenuto paesaggistico, con piste ciclabili e ciclo pedonali, permetterebbe da una parte l'aggellerimento del traffico lungo viale Cremona, e dall'altro l'accessibilità ad uno dei punti di maggior interesse naturalistico della città, riqualificando le aree a sud. Inoltre non si può non tenere



conto l'aumento del traffico che verrebbe dalla riqualificazione delle aree dismesse della SNIA e della Dogana, con un aumento di popolazione di circa 1800 abitanti.

2.8.2 Il sistema dei parcheggi

E' già stato osservato che una politica basata sull'offerta volta ad aumentare la capacità stradale corre il rischio di generare nuova domanda di mobilità e ciò vale anche per la costruzione di nuovi parcheggi residenziali. E' innegabile che l'aumento dell'offerta di parcheggi determini un aumento dei vantaggi per la collettività in termini di migliore accessibilità e, quindi,

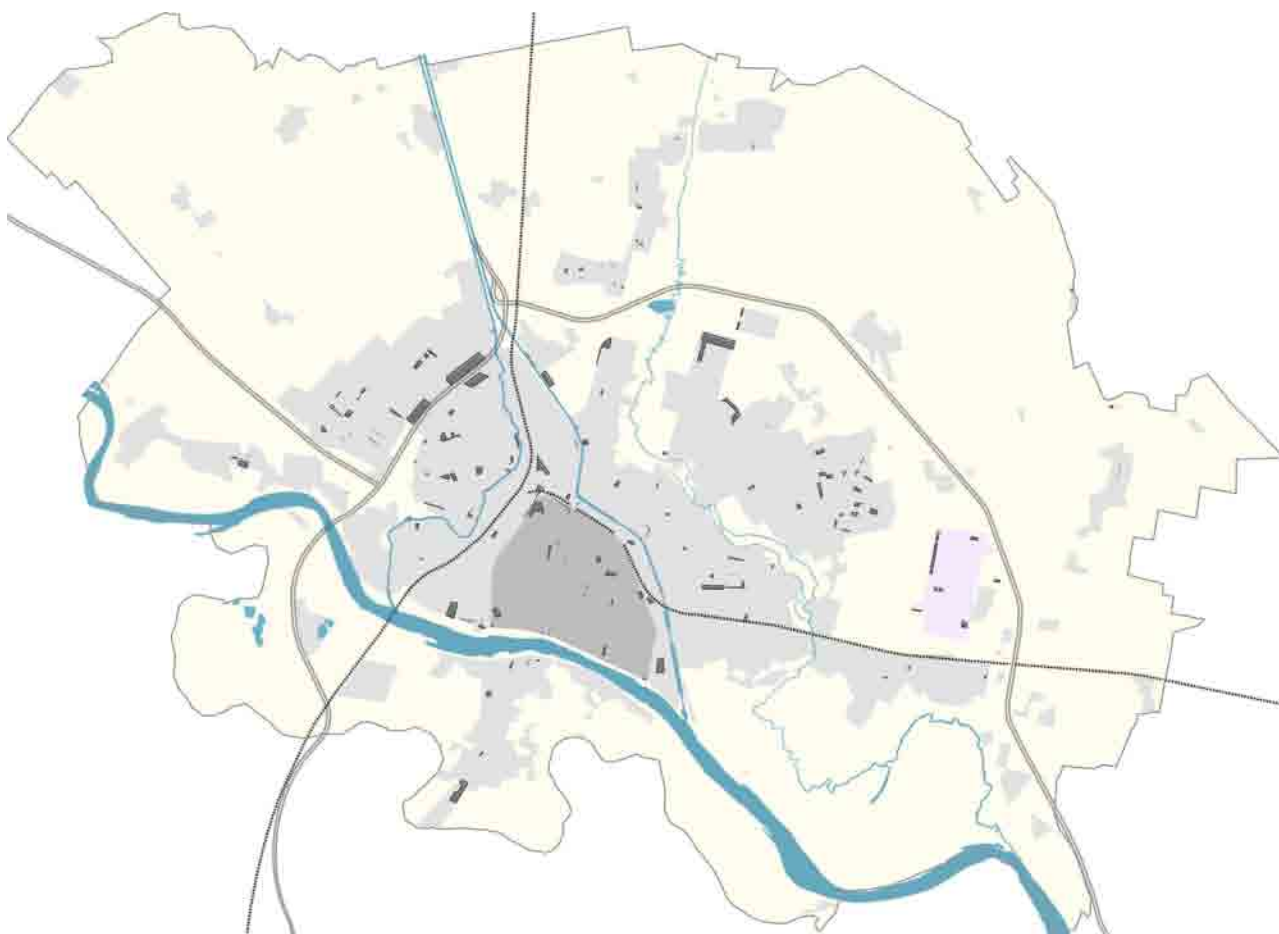
un migliore equilibrio tra domanda e offerta di parcheggi. Tuttavia, dal punto di vista della mobilità, è preferibile ricorrere a parcheggi di scambio con le linee di trasporto pubblico. Ciò non significa non intervenire sulle infrastrutture, ma farlo solo al fine di migliorarne la qualità e favorire l'intermodalità. In questo senso vanno letti gli interventi che sono proposti di seguito.

Il tema della sosta si presenta come una **priorità da affrontare** all'interno della riorganizzazione dell'intero sistema della mobilità; ad esso infatti sono correlati gli aspetti riguardanti il trasporto pubblico e la viabilità all'interno della città, in particolare modo per quanto riguarda il

traffico avente origine al di fuori del territorio comunale.

La situazione allo stato attuale non si presenta appropriata per un buon uso del sistema della sosta, soprattutto per quanto concerne lo stazionamento a ridosso del perimetro del centro storico, dove trovare parcheggio risulta alquanto difficoltoso: le aree attrezzate sono ridotte e riguardano per lo più le piazze dei collegi Ghislieri, Borromeo e Cairoli, Piazza Petrarca e Piazzale Oberdan, che vengono in ogni caso saturate dalla domanda, nettamente superiore all'offerta.

Per gli utilizzatori della città la sosta dovrebbe essere dirottata quindi principalmente verso i parcheggi di interscambio colle-



Aree a parcheggio

gati alla città. Le strade devono essere il più possibile libere da parcheggi per aumentare lo spazio a disposizione per il transito veicolare e ciclo pedonale.

Un altro aspetto da tenere in considerazione è la **scarsità di nodi di interscambio modale**, nei quali situare aree a parcheggio che permettano di lasciare il mezzo privato a chi proviene da fuori città e utilizzare il trasporto pubblico o, nel caso si prevedano anche punti di bike-sharing, la bicicletta, sfruttando il ridisegno del sistema di piste ciclabili; sarebbe così possibile raggiungere facilmente il centro senza entrarvi in automobile, ovvero senza gravare sulla viabilità urbana in prossimità del perimetro delimitato una volta dai bastioni, zona che ad oggi risulta tra le più congestionate dal traffico.

La possibilità di limitare gli accessi al centro storico può essere perseguito mediante la concessione di permessi cartacei prepagati da parte delle autorità comunali e il successivo controllo mediante l'uso di telecamere installate nei principali accessi alla città. Le politiche di pricing dovrebbero seguire il principio che sia possibile assegnare un valore all'uso del suolo e alle esternalità negative generate dall'attività di trasporto (inquinamento, congestione, sicurezza).

Si osserva in particolare la scarsità delle soluzioni a disposizione, specialmente in prossimità della stazione ferroviaria. Quest'ultimo aspetto rappresenta una criticità da esaminare con attenzione; infatti si deve permettere la possibilità di parcheggiare

agevolmente vicino alla stazione, poiché gli spazi attualmente a disposizione non garantiscono sempre disponibilità di posti agli utenti del trasporto su ferro la cui unica possibilità di arrivare a Pavia è l'utilizzo dell'automobile.

Per quanto riguarda i parcheggi per chi si dirige verso il centro storico, oltre alle aree citate in precedenza si segnano gli stalli ed il parcheggio in Via Nazario Sauro e l'area Cattaneo, accessibile tramite automobile dalla stessa via, ed il parcheggio di Viale Indipendenza; anche in questi casi si rileva una saturazione della domanda, anche se in misura minore rispetto alle aree situate più in posizione centrale.

Gli interventi di piano sono orientati alla **realizzazione di parcheggi interrati** a corona del nucleo storico, che si propongono come uniche possibilità di lasciare l'autovettura in prossimità del centro, liberando lo spazio in superficie delle automobili. Gli ambiti individuati sono:

- Piazzale della stazione (circa 220 stalli per piano);
- Piazza Castello (140 stalli per piano);
- Piazzale Oberdan (240 stalli per piano);
- Area Cattaneo (300 stalli per piano).

Riguardo Pavia Ovest si può osservare una grande concentrazione di aree a parcheggio in corrispondenza delle eccellenze universitarie ed ospedaliere (Facoltà di Ingegneria, Istituto Neurologico Casimiro Mondino e Fondazione Salvatore Maugeri), per le quali non si rileva un particolare criticità a proposito della saturazione degli stalli

disponibili.

Considerando invece le vie più prossime al centro, quali Via Aselli e Via Flarer, la possibilità di non trovare stalli disponibili è più concreta, anche se non si rilevano casi di estrema criticità; si rileva inoltre che i parcheggi situati in Via Lomonaco, gratuiti, sono in gran parte utilizzati da chi è diretto alla stazione ferroviaria, motivo per cui parcheggiare in tale strada i posti disponibili sono occupati per gran parte della giornata.

A proposito del policlinico San Matteo è da prevedere un intervento che permetta un sicuro parcheggio, poiché le aree attualmente esistenti a ridosso della struttura ospedaliera sono insufficienti; il corretto dimensionamento è da effettuare in base alla nuova destinazione d'uso che verrà attribuita a parte dei padiglioni.

Per Pavia Nord e Pavia Nord-Est non si rilevano particolari criticità; i parcheggi sono concentrati in corrispondenza delle principali distribuzioni di vendita e dell'istituto ospedaliero; come nel caso delle piste ciclabili, il Rione Maestà risulta ampiamente dotato di parcheggi. Con l'intervento di trasformazione dell'area Necchi, con l'inserimento di un'importante funzione qualitativa, sono conseguentemente da prevedere parcheggi opportunamente dimensionati in base all'affluenza di utenti prevista.

Pavia Est risulta dotata di parcheggi, in quanto, essendo in grande parte residenziale, non necessita di un particolare numero di aree; in prossimità del cimitero non si sono rison-



trate criticità, e vicino alle aree dedicate alla pratica sportiva a livello di quartiere gli stalli a disposizione sono sufficientemente dimensionati.

Sono da prevedere aree a parcheggio in corrispondenza delle aree SNIA ed ex-Dogana, dimensionate a seconda delle nuove funzioni insediate.

2.8.3 La connessione tra le grandi funzioni

La presenza e la previsione di un sistema articolato di funzioni altamente pregiate e qualificanti, si lega alla accessibilità multimodale che tutte queste destinazioni devono garantire, rispetto alla molteplicità delle origini.

Relativamente alle grandi funzioni localizzate all'interno del centro storico l'accesso tramite mezzo pubblico o bicicletta non costituisce una criticità, in quanto ipercorsi e le frequenze degli autobus garantiscono un buon livello di servizio; anche dalla stazione ferroviaria, per chi arriva a Pavia tramite trasporto pubblico su ferro, il centro è facilmente raggiungibile sia a piedi che tramite autobus. Come enunciato a proposito dei parcheggi, il sistema della sosta a ridosso del centro è totalmente da rivedere, per permettere lo stazionamento agli utenti che abbiano la necessità dell'utilizzo del mezzo privato o non possano usufruire di altre possibilità di spostamento.

Andando a considerare le grandi funzioni situate al di fuori del centro storico si può constatare il problema opposto, cioè una discreta facilità di parcheggio, eccezion fatta per il Policlinico

San Matteo, e una mancante funzionalità del sistema delle piste ciclabili, in totale separazione tra loro; i mezzi pubblici non presentano particolari problemi, anche il servizio andrebbe maggiormente integrato in modo da permettere l'interscambio modale tra automobile ed autobus.

Oltre al potenziamento e alla risoluzione delle problematiche relative alle eccellenze, particolare cura è da prestarsi alle nuove funzioni qualitative insediate nelle aree di trasformazione: le aree NECA, Scalo Ferroviario e Necchi, data la vicinanza con il centro storico e la linea ferroviaria, si trovano in un contesto urbano piuttosto problematico per quanto riguarda le connessioni con il resto della città presentano problemi di carattere strettamente legato alla risoluzione delle criticità viabilistiche, mentre le aree SNIA ed ex-Dogana sono attualmente quasi scollegate con il centro, poiché non dotate di piste ciclabili e raggiunte meno frequentemente dai mezzi pubblici, oltre che situate lungo assi viari fortemente caricati rispetto alle rispettive sezioni; per questi motivi la scelta forte della multimodalità, che viene confermata dal PGT, deve trovare riscontro adeguato nei piani di settore.



CAP.3 AREE DI TRASFORMAZIONE



3.1 CRITERI GENERALI

Il PGT assume il carattere della città come sistema complesso, da leggere nella sua totalità, in cui le Aree di Trasformazione giocano un ruolo di primaria importanza per la rivitalizzazione dell'intero territorio cittadino.

Il Documento di Piano individua le Aree di Trasformazione definendone i confini, gli obiettivi della trasformazione e i criteri di riferimento progettuali.

Le Aree di Trasformazione sono per la maggior parte luoghi "irrisolti" della città, soprattutto dal punto di vista infrastrutturale, ambientale e morfologico, e rappresentano le opportunità primarie per il rinnovamento dell'intero tessuto comunale.

In particolare il Piano individua quattro differenti tipi di Aree di Trasformazione, a cui corrispondono specifiche prescrizioni:

- **Aree di Trasformazione ex produttive e demaniali**, di nuova individuazione:

- T1: ARSENALE / EX CASERMA ROSSANI
- T2: NECCHI / SCALO FS
- T3: DOGANA
- T4: PIAZZALE EUROPA/GASOMETRO

e già individuate da PRG:

- T5: SNIA
- T6: NECA

- **Aree di Ricomposizione Morfologica e dei margini**

- RM7: NAVIGLIACCIO - SAN LANFRANCO
- RM8: VIA LARDIRAGO
- RM9: STRADA CAMPEGGI
- RM10: MIRABELLO

- **Aree di Trasformazione per Attività Commerciali e Produttivo Innovativo**

- CPIn11: VIA VIGENTINA

- **Aree di Trasformazione per Attività Produttive e Artigianali**

- Pr12: VIALE CERTOSA

Definizioni e caratterizzazione delle Aree di Trasformazione

Si definiscono **Aree di Trasformazione ex produttive e demaniali** gli ambiti relativi ad aree libere o prevalentemente libere, ed edificate in stato di degrado o dismesse, situate all'interno del tessuto edificato. La trasformazione urbanistica di tali ambiti assume importanza strategica alla scala urbana, sia per l'estensione territoriale della stessa area, sia per la sua collocazione nel tessuto edificato, ovvero per la presenza di importanti assi viari o di elementi storico-ambientali di pregio.

Si definiscono **Aree di Ricomposizione Morfologica e dei margini** gli ambiti costituiti da aree libere o prevalentemente libere all'interno di espansioni urbane consolidate, esterne al tessuto del centro storico e spesso in stretta relazione con elementi paesaggisticamente rilevanti, siano essi corsi d'acqua, parchi urbani e naturali o aree a prevalente destinazione agricola. Si tratta quindi di vuoti urbani e discontinuità dello spazio costruito la cui trasformazione ha la funzione di completamento della forma urbana verso un più chiaro schema a "mano aperta", di ricucitura morfologica del tessuto e di ridefinizione del margine edificato.

Si definiscono **Aree di Trasformazione per Attività Commerciali e**

Produttivo Innovativo gli ambiti di completamento di tessuti attualmente destinati alle attività commerciali, lungo i principali assi di collegamento viabilistico urbano. Tali comparti sono identificati per l'insediamento di nuove funzioni commerciali e di *produttivo innovativo*, purché compatibili con la destinazione d'uso residenziale prevista dal piano o preesistente nelle aree adiacenti.

Sono comprese nell'accezione di *produttivo innovativo* tutte quelle attività legate alla produzione di beni e di idee e alla creatività di giovani imprenditori che intendano sperimentare nuovi processi di produzione per favorire l'immissione sul mercato di prodotti che siano espressione di una ricerca individuale o di gruppo. Nelle aree destinate a produttivo innovativo possono essere previsti anche spazi polifunzionali per esposizioni temporanee e sale per la discussione e lo scambio di idee aperte al pubblico.

Si definiscono **Aree di trasformazione per attività produttive e artigianali** gli ambiti a vocazione strettamente produttiva, nel rispetto delle norme relative alla salubrità dell'aria e all'inquinamento acustico dettate dal regolamento d'igiene, tali da garantire la salubrità nei comparti immediatamente adiacenti.

3.2 INDIRIZZI PER L'ASSETTO DEL TERRITORIO NELLE AREE DI TRASFORMAZIONE

Le caratteristiche della riquilibrificazione urbanistica devono seguire i seguenti principi, in coerenza con l'indicazione di miglioramento architettonico e sociale della città:

- essere assoggettata a pianificazione negoziale con progetti unitari che seguano i confini fisici/infrastrutturali dell'area, eventualmente prevedendo unità attive differenziate;
- introdurre modifiche alla viabilità, in accordo con le previsioni del PGT, che producano una sensibile miglioramento dello scorrimento del traffico nella parte urbana e risolvano i problemi legati all'accessibilità che presentano tutte queste aree;
- prevedere parcheggi interrati pari al 100% della superficie edificabile prevista, la sede della mobilità dolce e la progettazione dei parcheggi a standard in accordo con le prescrizioni di carattere ambientale e di impatto paesistico;
- prevedere una superficie a servizi pari almeno al 100% della slp generata dalla trasformazione, di cui almeno il 50% da destinare esclusivamente alla creazione di aree verdi attrezzate, da progettare nel rispetto del carattere ambientale e paesaggistico degli ambiti di intervento e in modo che costituiscano un ambito unitario e compatto, accessibile e fruibile dalla popolazione;
- prevedere la creazione di isole ambientali con una

organizzazione della viabilità che risponda ai caratteri peculiari di questo tipo di aree:

- viabilità primaria che sia sede del doppio senso di circolazione viabilistica, della mobilità ciclabile e pedonale, dei parcheggi a raso (da prevedere in linea o, quando la sezione lo consenta, a spina);
- viabilità secondaria a servizio delle residenze e dei servizi insediati, in cui prevedere una sede mista di mobilità dolce e veicolare, garantendo la circolazione in sicurezza.
- riprendere nei caratteri compositivi l'interpretazione dell'identità pavese nell'innovazione architettonica;
- qualificare l'intervento per la forte sostenibilità ambientale e per la protezione dai fattori di inquinamento;
- la trasformazione di tutti gli ambiti individuati è vincolata alla creazione di una porzione della cintura boscata da realizzarsi in misura proporzionale alla slp generata, secondo una percentuale stabilita in base alla tipologia di Area di Trasformazione e comunque esplicitata nella tabella dei criteri progettuali di ciascuna area. Con il meccanismo individuale le Aree di Trasformazione producono circa il 40% del bosco disegnato per una estensione totale pari a circa 200 ha, da realizzarsi nelle aree che

saranno indicate puntualmente dai piani attuativi all'interno della fascia di galleggiamento individuata dalla tavola di Piano;

- al fine di promuovere la creazione del bosco, gli ambiti interessati dal Naviglio e non coinvolti direttamente dalla trasformazione possono avviare iniziative di trasformazione qualora concorrano a formare la cintura boscata prevista dal Piano, per una estensione pari a dieci volte l'area di proprietà da trasformare, oltre ai contributi ordinari fissati dal Piano, e corrispondano la quota del 2% dei ricavi dimostrati dal piano economico-finanziario, al fine di realizzare l'infrastrutturazione della parte urbana;
- per ciascuna area di trasformazione le schede indicano la capacità insediativa massima che deve considerarsi comprensiva delle preesistenze che si intende conservare o riqualificare;
- secondo le prescrizioni dettate dall'art. 44, comma 18 della L.R. 12/2005, è prevista l'applicazione di riduzioni degli oneri di urbanizzazione in relazione a interventi di edilizia bioclimatica o finalizzati al risparmio energetico, secondo il meccanismo di calcolo disposto dall'art. 6, comma 1 e dall'art.7, comma 1 del vigente Regolamento Energetico Ambientale della città di Pavia, approvato nel mese di Novembre 2008.

In particolare, per ciascuna tipo-



logia di area di trasformazione sono individuati specifici criteri progettuali:

Aree di Trasformazione ex produttive e demaniali

- All'interno delle Aree di Trasformazione ex produttive e demaniali è previsto un forte mix funzionale in cui, accanto alla funzione residenziale ed eventualmente commerciale al dettaglio, nella misura e tipologia indicata da ciascuna scheda, sia presente una nuova grande funzione urbana, polo attrattore di grande significatività in grado di vivacizzare la vita dell'intera città, per tale motivo definito **standard qualitativo**;
- l'indice previsto massimo è di 0,5 mq/mq, comprendendo gli edifici esistenti e da rifunzionalizzare; in particolare, nelle aree di trasformazione ex produttive e demaniali tale indice è comprensivo di una quota pari a 0,1 mq/mq da destinare a
 - residenza per studenti a canone agevolato costituita da alloggi di piccolo taglio, il cui importo non dovrà superare i 2400 euro/anno (valore passibile di eventuali necessarie indicizzazioni in adeguamento al costo della vita);

- edilizia sociale in affitto a canone agevolato;

entrambe regolamentate da apposita convenzione, con l'unica eccezione dell'ambito localizzati T1: ARSENALE / EX CASERMA ROSSANI per il quale le percentuali destinate a residenza studenti e ad edilizia sociale andranno stabilite in sede di valutazione dello strumento attuativo. L'indice, così come nelle Aree di Ricomposizione Morfologica e dei margini urbani, è calcolato anche nelle fasce di rispetto, che costituiscono un arretramento dell'area edificabile;

- maggiori diritti edificatori nella misura massima di 0,1 mq/mq possono essere ammessi a fronte del conseguimento di benefici pubblici aggiuntivi rispetto allo standard dovuto e i cui costi siano aggiuntivi rispetto agli oneri dovuti, così che contribuiscano in maniera significativa alla creazione dell'**effetto città**. In queste opere rientrano, ad esempio, il totale interramento dei parcheggi, la realizzazione di strade alberate, la progettazione di un rapporto appropriato tra strade e costruito, il disegno della mobilità che eviti o riduca le interferenze tra percorsi pedonali, ciclabili e veicolari, l'utilizzo di tecniche

costruttive dell'edilizia bioclimatica, l'utilizzo di energie innovative, il mix sociale e funzionale. Tale maggiorazione del diritto edificatorio è valutato all'interno dei piani attuativi, secondo i criteri proporzionali esplicitati nella TABELLA 1.

- la trasformazione delle Aree di ex produttive e demaniali è subordinata alla creazione di una quota parte del Bosco di Cintura urbana secondo una quantità pari a 2,5 volte la slp generata da ciascun ambito.

TABELLA 1 _ PARAMETRI DI VALUTAZIONE DELLA MAGGIORAZIONE DEL DIRITTO EDIFICATORIO

AMBITI DI VALUTAZIONE	CRITERI DI VALUTAZIONE	p.ti/100
1. ASPETTI AMBIENTALI / STRUTTURALI	1a. RISPETTO DELLE PREESISTENZE - Preservare, rivitalizzare e riqualificare preesistenze di valore storico/ambientale/artistico; - Preservare e potenziare i sistemi di relazione presenti: percorsi, parchi urbani, elementi lineari (corsi d'acqua, mura) che costituiscono la connessione tra ambiti naturalistici/ambientali di rilievo o tra elementi primari all'interno del tessuto urbanizzato (ospedale, stazione ferroviaria, etc.).	0/20
	1b. RISPETTO DELLE VISTE e/o DEL VALORE SIMBOLICO DELL'AREA - Rispetto di visuali rilevanti dal punto di vista storico/architettonico e paesaggistico; - Definizione dell'affaccio su strada e mantenimento della cortina continua qualora l'intervento si inserisca in un contesto in cui quest'ultima risulti già caratterizzante, con particolare attenzione al rapporto strada/costruito; - Attenzione verso luoghi o episodi urbani che rivestono un ruolo rilevante nella definizione e nella consapevolezza dell'identità pavese.	0/20
	1d. CREAZIONE DELL' "EFFETTO CITTA" - Incremento e valorizzazione del mix sociale e funzionale; - Realizzazione di strade alberate e creazione di nuovi spazi pubblici; - Totale interrimento dei parcheggi; - Disegno della nuova mobilità che eviti o riduca le interferenze tra percorsi pedonali, ciclabili e veicolari.	0/25
2. ASPETTI MORFOLOGICI E TIPOLOGICI	- Coerenza tipologica in vicinanza di ambiti già contraddistinti da caratteristiche unitarie, all'interno della maglia urbana definita o in prossimità di edifici storici o contemporanei di rilievo; - Coerenza con i caratteri morfologici del luogo, altezze, allineamenti con gli edifici esistenti e andamento dei profili, degli allineamenti tra aperture e superfici piene.	0/15
3. ASPETTI ARCHITETTONICO / COSTRUTTIVI	- Innovazione tecnologica e costruttiva; - Utilizzo di materiali innovativi purchè espressione di un linguaggio coerente con il contesto; - Sostenibilità dell'intervento ed utilizzo di fonti di energia rinnovabili; - Attenzione al sottosuolo attraverso l'utilizzo di opere di fondazione che preservino la continuità e l'integrità della falda.	0/20



Aree di Ricomposizione Morfologica e dei margini

- La trasformazione di questa categoria di ambiti persegue l'obiettivo della ricomposizione morfologica e dei margini finalizzata alla saldatura dei tessuti urbani, per il raggiungimento di una massa critica della popolazione insediata e insediabile che consenta l'implementazione e la razionalizzazione dei servizi alla persona;
- la trasformazione delle Aree di Ricomposizione Morfologica e dei Margini è subordinata alla creazione di una quota parte del Bosco di Cintura in quantità pari a 3,5 volte la slp generata dalla trasformazione.

Aree di Trasformazione per Attività Commerciali e Produttivo Innovativo

- La trasformazione delle Aree per Attività Commerciali e Produttivo Innovativo è subordinata al rispetto della quantità di Sc pari al 50% della St, destinando la restante parte dell'area alla creazione di spazi verdi attrezzati e al disegno della nuova viabilità;
- dovrà essere garantito il rispetto dei caratteri ambientali, paesaggistici ed architettonici del conte-

sto pavese, con particolare attenzione alle scelte morfologiche e linguistiche delle nuove costruzioni insediabili;

- le Aree per Attività Commerciali e Produttivo Innovativo possono avviare il processo di trasformazione purché realizzino una quota parte del Bosco di Cintura in quantità pari a 40 ha, da suddividere in misura uguale tra le due aree.

Aree di trasformazione per attività produttive e artigianali

- La possibilità di trasformare l'Area per Attività Commerciali e Produttivo Innovativo è subordinata al rispetto della quantità di Sc pari al 40% della St, destinando la restante parte dell'area alla creazione di spazi verdi attrezzati e al disegno della nuova viabilità;
- dovrà essere garantito il rispetto dei caratteri ambientali, paesaggistici ed architettonici del contesto pavese, con particolare attenzione alle scelte morfologiche e linguistiche delle nuove costruzioni insediabili;
- l'Area per Attività Commerciali e Produttivo Innovativo contribuisce alla realizzazione di una quota parte del Bosco di Cintura pari a 10 ha.

AREA T1 _ ARSENALE / EX CASERMA ROSSANI *

Localizzazione

Si tratta di un ambito strategico localizzato a Pavia ovest, confinante a sud con il fiume Ticino e delimitato a nord da Via Riviera, asse viabilistico di collegamento tra il centro storico e Pavia ovest.

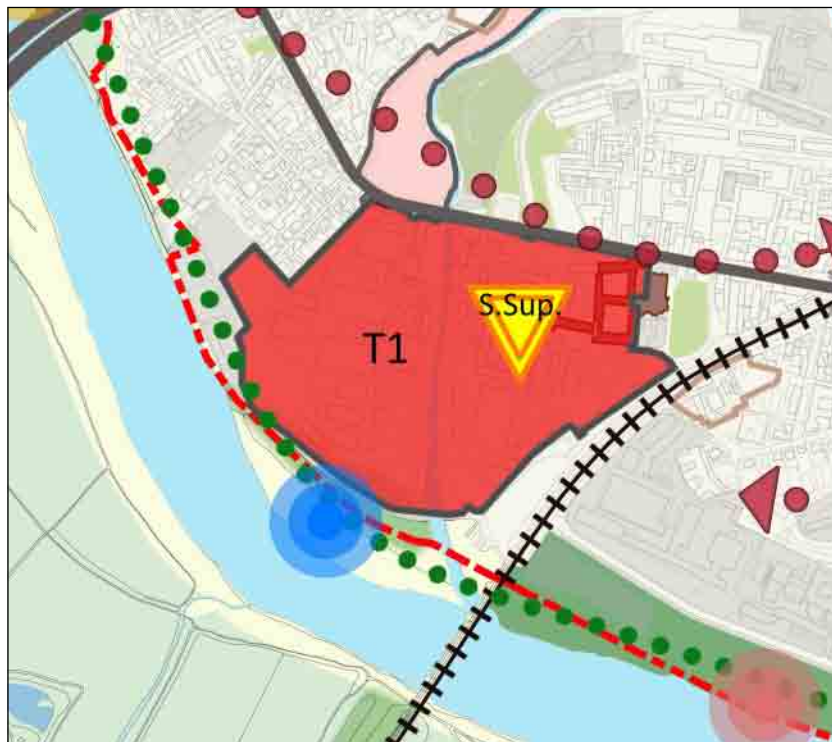
Descrizione

L'area, di estensione territoriale pari a 170.351 mq e attualmente occupata da edifici militari in via di dismissione (la ex caserma Rossani e l'Arsenale) costituisce un ambito di rinnovamento paesaggistico e ambientale di singolare interesse per la città in quanto direttamente affacciata sul fiume Ticino e sul corso del Navigliaccio ed è sede di un insediamento storico di grande interesse, la Chiesa di San Mauro.

Obiettivi

L'intervento previsto dovrà orientarsi verso un profondo mix funzionale, in cui il legame con l'acqua dovrà costituire l'elemento di assetto morfologico e funzionale.

In particolare, gli insediamenti futuri si dovranno confrontare con la realtà complessa della parte urbana, con la vicinanza della linea ferroviaria, con un insediamento prevalentemente residenziale, a bassa densità e privo di una specifica caratterizzazione morfologica. L'intervento di trasformazione costituirà quindi l'occasione per generare nuova qualità urbana all'interno dell'intero tessuto edificato di questa parte di città.



La riconversione dell'ambito sarà prevista in un piano paesaggistico che potrà modificare anche il perimetro dell'intervento, purchè si leghi alle infrastrutture esistenti e diventi nodo significativo del sistema della mobilità urbana.

Strumento attuativo

Piano attuativo a valenza paesistica

Quota parte di Bosco di Cintura urbana da realizzare

25,5 ha

(*) Per l'elevata potenzialità che tale ambito possiede nel generare nuova qualità urbana, vista la posizione strategica e il suo particolare valore ambientale, in questa sede non viene esplicitato l'indice territoriale it, di cui verrà invece valutata l'adeguatezza nel rispondere agli obiettivi previsti dal piano in fase di analisi dello strumento attuativo.



AREA T2 _ NECCHI E SCALO F.S.

Localizzazione

Si tratta di un ambito strategico situato in Pavia Nord, servito esclusivamente da Viale della Repubblica; l'area pertanto presenta allo stato di fatto notevoli problemi di accessibilità.

Confina ad est con il Naviglio pavese, ad ovest con la barriera ferroviaria e lungo il confine sud con gli edifici preesistenti della Questura e con l'ambito di trasformazione T7 (ex scalo merci).

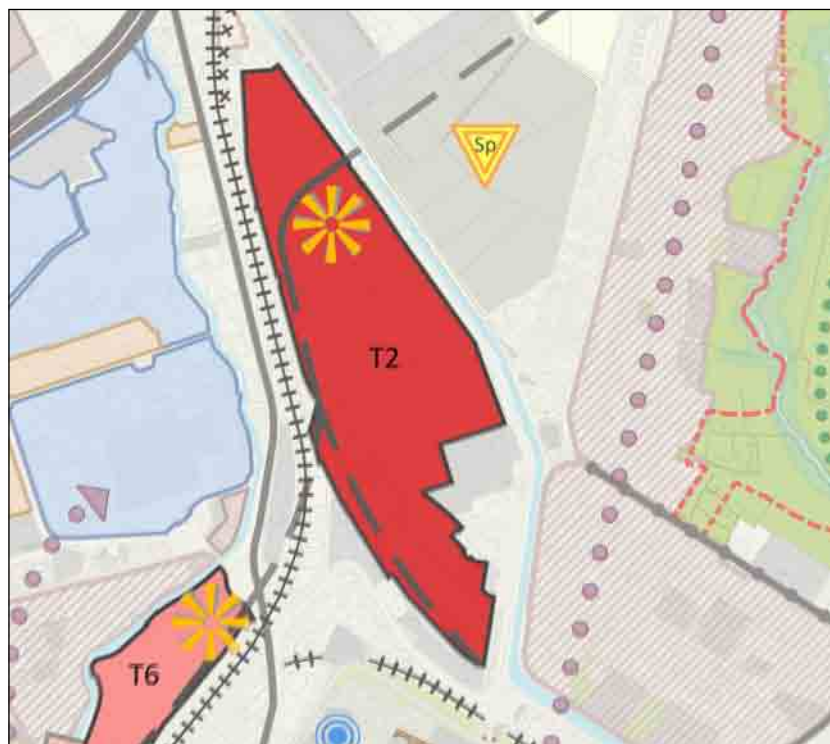
Descrizione

L'area è attualmente occupata da capannoni produttivi dismessi o in fase di dismissione, di scarsa qualità architettonica fatta eccezione per l'ampliamento del precedente stabilimento Necchi progettato da Marco Zanuso nel 1961.

Obiettivi

L'area di trasformazione T2 costituirà un nodo centrale per la connessione di differenti macrotemi sviluppati dal piano, tra i quali assumono particolare rilevanza:

- il ridisegno della mobilità urbana per il potenziamento del collegamento tra la parte nord della città ed il centro storico;
- la riqualificazione paesaggistica delle vie d'acqua, trovandosi tale area in una posizione privilegiata per la ridefinizione dello spazio pubblico lungo la sponda del Naviglio e per la costruzione del fronte strada in affaccio sul corso d'acqua, attraverso un intervento architettonico di qualità che sia in grado di instaurare delle relazioni tra



la parte edificata dell'area e i nuovi spazi di fruizione delle sponde del canale, con particolare attenzione alla sede della mobilità dolce.

Gli interventi progettuali sono rivolti alla demolizione degli edifici che attualmente insistono sull'area e alla successiva riqualificazione e riutilizzo del comparto attraverso l'inserimento di funzioni diversificate, secondo il principio del mix funzionale, ed in particolare, attraverso la creazione di spazi di verde fruibile che costituiranno l'elemento privilegiato per la definizione dell'unitarietà dell'intero intervento. La presenza della ferrovia, che oggi costituisce una criticità, andrà considerata come un'occasione progettuale per il disegno di una nuova topografia che caratterizzi paesaggisticamente l'area. Su tale area è prevista la

realizzazione di uno standard qualitativo, come da Piano dei Servizi. L'ambito potrà avere procedure attuative per comparti purché conformi ad un generale disegno paesaggistico allegato al primo lotto.

Strumento attuativo

Programma Integrato di Intervento (PII)

Quota parte di Bosco di Cintura urbana da realizzare

37,5 ha

Criteri di riferimento progettuale

St (mq)	248.205 mq
It (mq/mq)	(0,4 + 0,1 + 0,1) mq/mq
Slp (mq)	148.923 mq
Area a servizi (%St)	60% St
H max (n piani)	6 p dalla quota della strada lungo il Naviglio
N° stanze	2.978
Interventi previsti sulla viabilità	<i>Accessi:</i> Viale della Repubblica <i>Viabilità principale:</i> è previsto un ridisegno della viabilità a due livelli, uno principale di completamento del disegno della mobilità urbana, ed uno locale di servizio all'area. L'asse di collegamento principale, trasversale all'area ed ortogonale a Viale della Repubblica, è destinato alla mobilità veicolare, ciclabile (con doppio senso di circolazione) e pedonale.
Standard qualitativo previsto	<i>Tipo:</i> Struttura dedicata allo svolgimento di attività culturali, di carattere individuale o collettivo. <i>Localizzazione:</i> in relazione alla localizzazione dei nuovi accessi all'area e visto il carico urbanistico apportato, lo standard qualitativo è collocato nella parte sud dell'area, in relazione alla mobilità generale, che disegna anche lo spazio collettivo.
Servizi previsti	<i>Tipo:</i> • Aree a verde attrezzato • Pista ciclabile • Istruzione primaria (5 aule) • Struttura socio assistenziale (asilo nido slp min 500 mq) <i>Localizzazione:</i> Le aree a verde attrezzato sono da concentrare preferibilmente a ridosso dei binari ferroviari, in modo da assorbire la fascia di rispetto ferroviaria. La pista ciclabile sarà collocata preferibilmente lungo le sponde del Naviglio e/o nella parte interna all'area, tra le nuove edificazioni e gli spazi verdi.
Caratteristiche specifiche delle aree verdi	L'area verde lungo le sponde del Naviglio rientra nel sistema più ampio, previsto alla scala urbana, per la riqualificazione e rivitalizzazione del corso d'acqua. Sono pertanto da prevedere filari lungo il corso del canale, a completamento ed integrazione di quelli esistenti. Le alberature devono quindi essere conformi, sia dal punto di vista paesaggistico sia ecologico, alla piantumazione lungo il corso d'acqua. Lungo i binari ferroviari, nel rispetto delle distanze di legge, è da prevedere il disegno di una nuova topografia e la piantumazione di alberature ad alto fusto, ed alberature ad altezza decrescente verso l'interno dell'area.



AREA T3 _ DOGANA

Localizzazione

Si tratta di un ambito strategico localizzato a Pavia est, servita a sud da Via Donegani e a nord da Viale Campari, principale asse di collegamento viabilistico tra il centro storico e la parte orientale della città, interessato anche da un carico considerevole di traffico pesante.

L'area si trova in una posizione di grande interesse paesaggistico per la sua vicinanza al parco della Vernavola e rappresenta pertanto uno dei possibili nodi di riconnessione ecologica alla scala urbana con il parco del Ticino.

Descrizione

L'area, di estensione territoriale pari a 94.322 mq è attualmente occupata dagli edifici della ex Dogana, oggi in fase di dismissione, e da altre strutture destinate prevalentemente ad attività di logistica e commercio che instaurano un rapporto di conflittualità con la limitrofa area residenziale.

Sulla porzione sud ovest del comparto insiste il vincolo cimiteriale (San Giovannino) che costituisce una criticità dell'area e che andrà riassorbito attraverso la progettazione unitaria degli spazi verdi, occasione per la restituzione di un bordo paesaggisticamente definito alla città.

Obiettivi

L'ambito di trasformazione T3 risponde alla necessità di confermare due importanti obiettivi proposti dal piano:

- la realizzazione di nuove connessioni ciclo-pedonali che assicurino il collega-



mento tra le parti urbane, ed in particolare tra l'area del parco della Vernavola e il nuovo ambito di trasformazione della ex Snia. Si rileva pertanto in tale ambito la necessità di creare un'isola ambientale all'interno della quale favorire la mobilità lenta;

- la localizzazione di nuovi servizi alla persona che contribuiscano a garantire il soddisfacimento del deficit riscontrato nel quartiere est, in particolare in riferimento alle strutture legate all'istruzione dell'obbligo.

Gli interventi progettuali sono rivolti alla demolizione delle strutture esistenti per la futura riqualificazione e riutilizzo dell'intera area attraverso la differenziazione delle nuove funzioni insediate, in accordo con il principio del mix funzio-

nale alla base del piano.

Ruolo fondamentale nella processo di trasformazione dell'ambito è costituito dal progetto degli spazi verdi che andranno diversamente articolati lungo i confini e all'interno dell'area, pur garantendo l'unitarietà dell'intervento. La parte edificata disegnerà invece un bordo di relazione con la frammentazione del tessuto circostante.

Strumento attuativo

Programma Integrato di Intervento (PII)

Quota parte di Bosco di Cintura urbana da realizzare

14 ha

Criteri di riferimento progettuale

St (mq)	94.322 mq
It (mq/mq)	(0,4 + 0,1 + 0,1) mq/mq
Slp (mq)	56.594 mq
Area a servizi (%St)	60% St
H max (n piani)	4 p
N° stanze	1.132
Interventi previsti sulla viabilità	<i>Accessi:</i> Via Veneroni, Viale Campari <i>Viabilità principale:</i> asse di collegamento trasversale all'area (da Viale Campari a Via Veneroni) destinato alla mobilità veicolare e ciclabile con doppio senso di circolazione, pedonale e con spazi per la sosta regolamentata. Sono da prevedere assi di viabilità secondaria, a servizio delle residenze, a sede mista (veicolare-ciclabile).
Standard qualitativo previsto	<i>Tipo:</i> Struttura dedicata allo svolgimento di attività culturali, di carattere individuale o collettivo. <i>Localizzazione:</i> In relazione alla localizzazione dei nuovi accessi all'area e visto il carico urbanistico apportato, lo standard qualitativo andrà collocato a ridosso del parco.
Servizi previsti	<i>Tipo:</i> • Aree a verde attrezzato • Pista ciclabile • Istruzione secondaria di primo grado (6 aule) • Struttura socio assistenziale (asilo nido slp min 200 mq) <i>Localizzazione:</i> Le aree a verde attrezzato sono da concentrare a ridosso di Viale Campari e Via Veneroni, in modo da assorbire la fascia di rispetto cimiteriale. La pista ciclabile sarà collocata lungo l'asse di viabilità principale, in prossimità dell'area verde prevista. La scuola media inferiore sarà collocata in corrispondenza dell'angolo tra Viale Campari e Via Veneroni.
Caratteristiche specifiche delle aree verdi	L'area verde costituisce una parte del corridoio che si intende realizzare per collegare il parco della Vernavola al parco del Ticino. Sono da prevedere alberature ad alto fusto lungo i due assi viabilistici esistenti, ed alberature a basso fusto e cespugli verso l'interno dell'area, in prossimità della pista ciclabile.
Attrezzature	E' previsto l'inserimento di due medie strutture di vendita (ciascuna con una superficie di vendita massima pari a 2500 mq). Tali strutture dovranno essere corredate da un adeguato numero di parcheggi pubblici, come da normativa di settore.



AREA T4 _ PIAZZALE EUROPA E GASOMETRO

Localizzazione

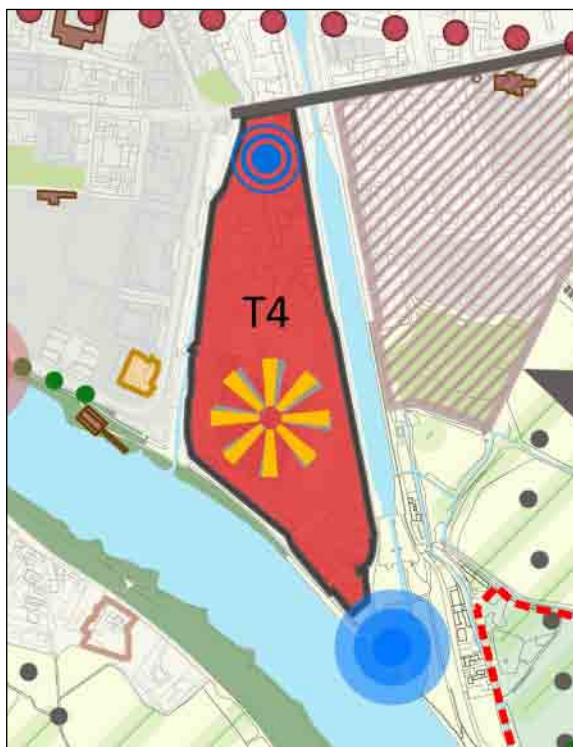
L'ambito di trasformazione si sviluppa tra le mura spagnole e l'asta del Navigli, elementi ordinatori del tessuto urbano che durante i secoli sono stati protagonisti di eventi che hanno fortemente caratterizzato i fronti che da essi si sviluppavano. L'area si trova a ridosso di Via della Resistenza ed è accessibile da Via Cesare Correnti e da Piazzale Europa, pertanto non presenta particolari problemi di accessibilità.

Descrizione

L'area, localizzata in Pavia centro e costituita dall'area dell'ex gasometro a nord e del Palazzo esposizioni più a sud, è chiaramente definita: un triangolo con il vertice collocato a nord presso la Porta Garibaldi, il lato ovest lungo le antiche mura spagnole, oggi trasformate in boulevard, sede di alcune istituzioni pubbliche, il lato est definito dal Naviglio che, attraverso le conche, sfocia nel Ticino, a sud il lungo fiume, oggi luogo abbandonato.

Il sito si presenta come un lieve piano inclinato che scende verso il fiume con un netto dislivello rispetto al terrapieno delle mura da cui è separato attraverso la Roggia Carona, piccolo corso d'acqua che interessa in modo particolare la morfologia e la corografia dell'area, formando un profondo corridoio che sottolinea le mura spagnole.

I possibili interventi nell'area sono fortemente condizionati dal quadro vincolistico indicato nella Componente Idrogeologica e Sismica del PGT.



Obiettivi

Conformemente agli obiettivi di Piano la trasformazione dell'ambito prevede:

- l'intervento di restauro del paesaggio del Naviglio Pavese, che è caratterizzato lungo tutto il suo corso da un patrimonio idraulico, architettonico, storico ed economico espresso da ponti, chiuse, manufatti e soluzioni tecniche dalla Darsena di Milano a quella di Pavia. Gli interventi di restauro dovranno prevedere un rigoroso mantenimento delle caratteristiche morfologiche, materiche e ambientale dei singoli elementi che lo compongono; tale intervento prevede la realizzazione di una nuova struttura da destinare all'attracco di piccole imbarcazioni turistiche e sportive;
- la valorizzazione dell'assetto morfologico e del carattere specifico del luogo, coerentizzando con questo ogni intervento architettonico attraverso la concentrazione delle nuove strutture a servizi nell'area dell'ex gasometro, contribuendo a riqualificare e completare il brano urbano con cui l'ambito si confronta e a ridisegnarne bordi ed affacci;
- la ridefinizione delle connessioni, con particolare attenzione alla mobilità dolce, attraverso la proposta di un nuovo ponte ciclopeditonale di collegamento tra l'area di intervento e il territorio rurale del Parco del Ticino;
- la localizzazione di un parcheggio multipiano che assume valore strategico per la sua posizione e contribuisce significativamente a liberare dalle auto le

strade del centro storico.

Va sottolineato il carattere collettivo che dovrà connotare l'intero assetto dell'area, che sarà prevalentemente destinata all'inserimento di nuovi servizi al cittadino (ex gasometro) e al ridisegno del sistema degli spazi pubblici per la riqualificazione delle vie d'acqua e la ridefinizione paesaggistica dell'ambito.

Interventi specifici sui manufatti esistenti nell'area

Palazzo delle Esposizioni: la modalità di intervento prevista è quella del recupero e rifunzionalizzazione del manufatto, rivitalizzato dal nuovo assetto del Parco, elemento connettivo dell'intero sistema, e dall'inserimento di una nuova funzione urbana nell'immediata adiacenza quale, ad esempio, una struttura destinata a laboratori sociali, la cui realizzazione e gestione sarà a carico dell'ente proprietario dello stesso Palazzo Esposizioni, con cui concordare dimensionamento e localizzazione;

Ex piscina comunale: visto lo stato di degrado del manufatto dismesso e lo scarso valore architettonico di quest'ultimo, l'intervento previsto è di demolizione;

Edifici ex gasometro: trattandosi di edifici fatiscenti e in stato di dismissione se ne prevede la demolizione;

Edifici preesistenti lungo Via Cesare Correnti: sono previsti esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Edificio residenziale nella porzione sud dell'area (confluenza



Naviglio-Ticino): sono previsti esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Strumento attuativo

Piano esecutivo a valenza paesistica



Criteri di riferimento progettuale

St (mq)	93.365 mq
It (mq/mq)	0,4 mq/mq L'indice viene applicato su tutta la St; la slp esistente viene scomputata dalla slp totale realizzabile. Data la particolare situazione idrogeologica, non si prevedono indici di premialità aggiuntivi.
H max (n piani)	Relativamente alla parte occupata dall'area ex-Gasometri, tra Viale Partigiani e Via Cantieri Spada, si prevede la realizzazione di 5 piani fuori terra, in conformità con l'edificato limitrofo. Per la restante parte dell'area, a sud di Via Cantieri Spada, si prevedono 3 piani fuori terra.
Interventi previsti sulla viabilità	<i>Accessi:</i> Piazzale Europa, Via Cesare Correnti <i>Viabilità principale:</i> ridefinizione dell'asse viabilistico esistente costituito da Via Cesare Correnti, da destinare alla mobilità veicolare e ciclabile con doppio senso di circolazione e pedonale, oltre al ridisegno dell'accessibilità da Piazzale Europa e delle strutture per la sosta nella forma di "parcheggio bosco". E' previsto inoltre un nuovo collegamento pedonale e ciclabile tra le due sponde del Naviglio.
Standard qualitativo previsto	<i>Tipo:</i> Struttura dedicata allo svolgimento di attività culturali di carattere collettivo e la realizzazione di spazi espositivi permanenti e temporanei, considerando la compatibilità con il preesistente Palazzo Esposizioni. <i>Localizzazione:</i> In relazione alla localizzazione degli accessi all'area e all'affinità tra la nuova funzione urbana e il Palazzo esposizioni, il nuovo standard andrà collocato in adiacenza alla struttura espositiva esistente.
Servizi previsti	<i>Tipo:</i> - Aree a verde attrezzato - Pista ciclabile - Residenza Sanitaria Assistenziale (RSA) - Parcheggio - Attracco per imbarcazioni turistiche <i>Localizzazione:</i> Le aree a verde attrezzato, comprensive dei percorsi della mobilità dolce, costituiranno l'elemento prioritario per la ridefinizione paesaggistica dell'intero ambito di trasformazione. Ad esse e, più in generale, al disegno dello spazio pubblico, andrà integrato il nuovo attracco fluviale destinato alle piccole imbarcazioni. La Residenza Sanitaria Assistenziale ed il parcheggio, per il quale andrà verificata la possibilità di realizzazione in multipiano e/o in ipogeo, andranno invece localizzati nell'area dell'ex gasometro, in accordo con la scelta disciplinare di ricomposizione morfologica del tessuto edificato.



Caratteristiche specifiche delle aree verdi	Il progetto del parco parte dalla considerazione del verde come elemento connettivo e unificante l'intero ambito, con particolare attenzione al sistema dei percorsi e dei collegamenti e al suo andamento morfologico, articolando grandi spazi aperti e spazi più circoscritti e protetti. Il progetto delle aree verdi dovrà prevedere la riqualificazione della roggia Carona e il ripristino delle mura, preesistenza ambientale caratteristica dell'intero ambito.
--	--



AREA T5 _ SNIA

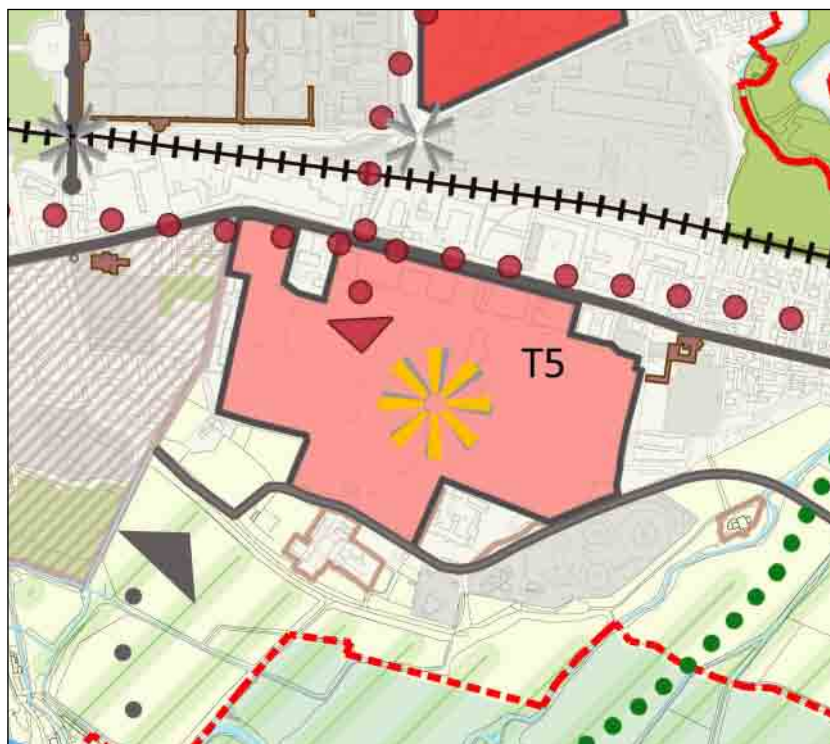
Localizzazione

L'ambito di trasformazione è localizzato in Pavia est, in un'area prossima alla ex Dogana, nella zona che determina il margine tra l'edificato e il Parco naturale del Ticino, inserendosi quindi all'interno di un brano urbano in cui intervenire in maniera coordinata e secondo un disegno omogeneo. L'immediata adiacenza di un territorio dalla forte valenza paesaggistica arricchisce il valore dell'area e costituisce l'opportunità progettuale per la creazione di un sistema ambientale in grado di integrarsi con il sistema città, migliorando la qualità urbana di una zona oggi caratterizzata da forti criticità, accentuate anche dalla presenza della vicina ferrovia Pavia-Cremona, che attualmente costituisce una barriera allo sviluppo omogeneo ed unitario di questa parte di città.

L'ambito è servito da Viale Montegrappa, asse viabilistico di grande calibro sulla direttrice Pavia-Cremona, ma che risulta insufficiente a supportare il nuovo carico urbanistico indotto dalla trasformazione dell'area.

Descrizione

Le attività produttive insediate all'interno dell'area Snia sono oggi dismesse. Le strutture un tempo destinate all'industria presentano evidenti caratteri di degrado architettonico, conseguentemente allo stato di abbandono. L'area oggetto della trasformazione presenta attualmente uno stato di degrado avanzato, sia dal punto di vista edilizio che sociale. Le preesistenze sono quasi tutte ad elevata fatiscenza e l'assetto



territoriale è tale da creare una vera e propria spaccatura nello sviluppo della città e lungo viale Cremona causando una perdita di identità anche degli elementi ad essa contigui.

Obiettivi

Il Piano dichiara che tale ambito assume valore strategico nel soddisfacimento dei seguenti obiettivi primari:

- ridefinizione del margine urbano attraverso un intervento in grado di relazionarsi con il tessuto edilizio esistente nell'immediata adiacenza e con il Parco naturale con cui l'area confina lungo il versante meridionale;
- il ridisegno della mobilità urbana attraverso la creazione di una strada che si connota per la forte valenza paesaggistica, in armonia con il contesto ambientale

in cui andrà ad inserirsi;

- potenziamento della rete della mobilità dolce che andrà prevista lungo l'asse viabilistico di Viale Montegrappa e in attraversamento dell'area, in corrispondenza del nuovo sistema del verde, fino ad integrarsi con il percorso paesaggistico del nuovo Parco naturale.

Strumento attuativo

Programma Integrato di Intervento, esteso all'intera area, nel quale sia dimostrato l'inserimento paesistico di tutte le funzioni ammissibili.

Quota parte di Bosco di Cintura urbana da realizzare

25,5 ha

Criteri di riferimento progettuale

St (mq)	171.615 mq
It (mq/mq)	(0,4 + 0,1 + 0,1) mq/mq
Slp (mq)	102.969 mq
Area a servizi (%St)	60% St
H max (n piani)	8 p
N° stanze	1.030
Interventi previsti sulla viabilità	<i>Accessi:</i> Viale Montegrappa e nuova strada paesaggio. <i>Viabilità principale:</i> asse di collegamento trasversale all'area destinato alla mobilità veicolare e ciclabile con doppio senso di circolazione, pedonale e con spazi per la sosta regolamentata. Inoltre, visto l'incremento di carico urbanistico previsto dalla trasformazione e le dimensioni dell'area di intervento è prevista la realizzazione di una strada paesaggio a servizio dell'area.
Standard qualitativo previsto	<i>Tipo:</i> Struttura dedicata allo svolgimento di attività culturali di carattere collettivo e alla realizzazione di spazi espositivi permanenti e temporanei. <i>Localizzazione:</i> In relazione alla localizzazione del nuovo accesso all'area e visto il carico urbanistico apportato, lo standard qualitativo andrà collocato a ridosso di Viale Montegrappa e dovrà confrontarsi con il nuovo sistema del verde e spazi pubblici previsti dal piano.
Servizi previsti	<i>Tipo:</i> • Aree a verde attrezzato • Pista ciclabile • Attrezzatura socio assistenziale (asilo nido, slp min 400 mq) <i>Localizzazione:</i> Le aree a verde attrezzato dovranno favorire il collegamento ecologico tra la Vernavola e il Parco del Ticino e pertanto andranno previste in continuità con le aree verdi dell'ambito di trasformazione della ex Dogana. Le piste ciclabili andranno collocate lungo l'asse di viabilità principale e all'interno dell'area verde attrezzata, fino alla connessione con il percorso ciclabile a valenza paesaggistica a sud dell'area.
Caratteristiche specifiche delle aree verdi	L'area verde costituisce una parte del corridoio che si intende realizzare per collegare il parco della Vernavola al parco del Ticino.
Attrezzature	E' previsto l'inserimento di una media struttura di vendita alimentare (con una superficie di vendita massima pari a 2500 mq). Tale struttura dovrà essere corredata da un adeguato numero di parcheggi pubblici, come da normativa di settore, e dovrà garantire lo spazio per un negozio alimentare di prima necessità per dieci anni, facendosi carico di tutte le spese del corpo edilizio attrezzato in frazione Fossarmato.



AREA T6 _ NECA - PROCEDURA IN CORSO

Localizzazione

L'area è situata in Pavia ovest, a ridosso del nodo stradale rappresentato dalla rotonda dei Longobardi, ed acquista valore strategico grazie all'immediata vicinanza al centro storico della città, a cui però non risulta viabilisticamente connesso, a causa dei binari ferroviari che individuano il confine est del comparto e del dislivello altimetrico tra il sedime della viabilità esistente e la quota dell'area. L'ambito è delimitato a nord-ovest dal corso del navigliaccio, canale attualmente non fruibile e in stato di degrado ma che rappresenta un'opportunità di riqualificazione paesaggistica e ambientale per il territorio in esame.

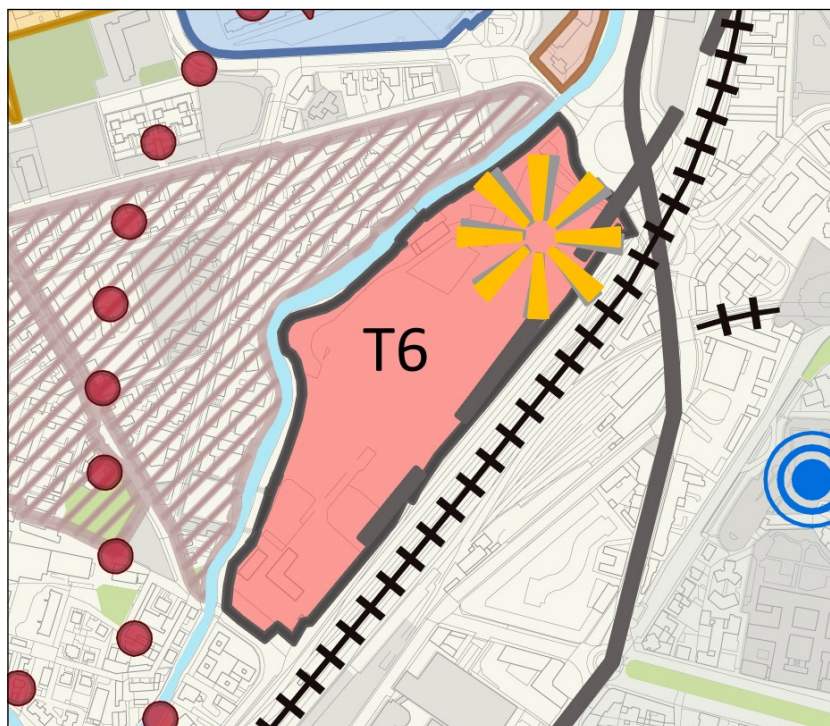
Descrizione

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

Obiettivi

Il piano dichiara la strategicità di tale ambito nel soddisfacimento dei seguenti obiettivi primari:

- il ridisegno della mobilità urbana in continuità con le soluzioni previste per la trasformazione dell'adiacente area di trasformazione Necchi - Ex scalo FS, al fine di facilitare le connessioni tra le parti urbane ed, in particolare, per garantire la razionalizzazione degli accessi all'ambito oggetto della trasformazione;
- la ridefinizione delle sponde



dei corsi d'acqua, attraverso la creazione di nuovi spazi collettivi e il progetto delle aree verdi come elementi di riqualificazione dell'intero territorio, coerentemente con l'inserimento della nuova grande funzione urbana prevista nell'area.

Strumento attuativo

Programma Integrato di Intervento

Nelle more del processo di programmazione negoziata già avviata, alla presente area può essere associata una quota parte di Bosco di Cintura urbana di 12 ha.

L'intervento di trasformazione dovrà necessariamente risolvere i problemi derivanti dalla vicinanza della ferrovia che attualmente costituisce una delle criticità più evidenti dell'area. Coerentemente con quanto già disposto per il comparto Necchi ed ex Scalo FS, andrà pertanto ridisegnata la topografia del suolo, al fine di mitigare l'impatto acustico e visivo prodotto dal transito su ferro, tenendo in considerazione anche l'integrazione del nuovo asse stradale che, dalla rotonda dei Longobardi, condurrà all'interno dell'area.

Criteri di riferimento progettuale

St (mq)	79.000 mq
It (mq/mq)	(0,5 + 0,1) mq/mq
Slp (mq)	47.400 mq
Area a servizi (%St)	60% St
N° stanze	948
Interventi previsti sulla viabilità	<i>Accessi:</i> nuovo asse viabilistico dalla Rotonda dei Longobardi e nuova connessione ciclo-pedonale con Piazzale Dante. <i>Viabilità principale:</i> collegamento principale parallelo alla sede dei binari ferroviari destinato alla mobilità veicolare e ciclabile con doppio senso di circolazione, pedonale.
Standard qualitativo previsto	<i>Tipo:</i> Struttura dedicata allo svolgimento di attività culturali di carattere collettivo e la realizzazione di spazi espositivi permanenti e temporanei. <i>Localizzazione:</i> In relazione alla localizzazione del nuovo accesso all'area e visto il carico urbanistico apportato, lo standard qualitativo andrà collocato a ridosso della rotonda dei Longobardi.
Servizi previsti	<i>Tipo:</i> • Aree a verde attrezzato • Pista ciclabile • Attrezzatura socio assistenziale (asilo nido, slp min 100 mq) <i>Localizzazione:</i> Le aree a verde attrezzato sono da concentrare preferibilmente a ridosso dei binari ferroviari, in modo da assorbire la fascia di rispetto ferroviaria e contribuire alla mitigazione dell'impatto acustico e visivo generato dalla vicinanza della ferrovia e lungo il corso del Navigliaccio, preservando le alberature esistenti. La pista ciclabile sarà collocata preferibilmente lungo le sponde del Navigliaccio e del nuovo asse viabilistico previsto dal piano.
Caratteristiche specifiche delle aree verdi	L'area verde lungo le sponde del Navigliaccio rientra nel sistema più ampio, previsto alla scala urbana, per la riqualificazione e rivitalizzazione del corso d'acqua. Sono pertanto da prevedere filari lungo il corso del canale, a completamento ed integrazione di quelli esistenti. Le alberature devono quindi essere conformi, sia dal punto di vista paesaggistico sia ecologico, alla piantumazione lungo il corso d'acqua. Lungo i binari ferroviari, nel rispetto delle distanze di legge, è da prevedere il disegno di una nuova topografia e la piantumazione di alberature ad alto fusto.

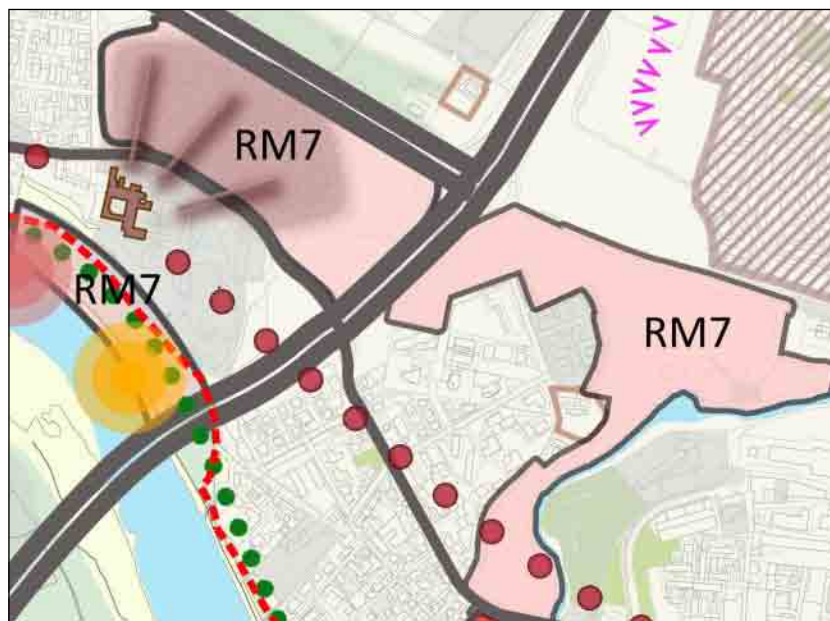


AREA RM7 _ NAVIGLIACCIO - SAN LANFRANCO *

Localizzazione

Si tratta di un ambito strategico in Pavia Ovest, nelle immediate vicinanze della chiesa di San Lanfranco, costituito da tre comparti distinti:

- il primo, di maggiore estensione, a nord, attualmente azionato da PRG a verde a parco attrezzato e zona per attrezzature sportive e ricompreso in area di trasformazione a servizi. Si trova a ridosso del raccordo autostradale Bereguardo-Pavia e di un tratto della tangenziale ed è servito da Via San Lanfranco Beccari. La presenza del complesso monumentale di San Lanfranco determina una specifica sensibilità paesaggistica dell'ambito;
- il secondo, a sud, lungo la sponda del Ticino, costituisce la porzione paesaggistica dell'area di trasformazione ed assume carattere strategico per la potenzialità di rispondere all'obiettivo di piano che prevede la rivitalizzazione delle vie d'acqua attraverso la creazione di nuovi spazi collettivi che invitino alla fruizione del fiume;
- il terzo ambito è un'area di proprietà comunale situata all'interno del perimetro della tangenziale, che può avere il ruolo di riconfigurazione morfologica di un ambito territoriale oggi irrisolto.



Parco delle Basiliche

Il comparto nord dell'area di trasformazione, di estensione territoriale pari a 90.350 mq, caratterizzata da un quadro vincolistico composito (arretramenti stradali e fasce di rispetto cimiteriali) costituisce l'occasione per la ridefinizione di una porzione di città che vede nella preesistenza storica un elemento da valorizzare anche attraverso una progettazione adeguata del verde e del disegno ambientale.

La porzione sud dell'area, di estensione pari a 27.200 mq, è localizzata sull'ansa del Ticino ed è caratterizzata da una fitta vegetazione, tipica dell'ambito fluviale. La presenza di una lanca contribuisce ad accentuare l'aspetto naturalistico di questa porzione dell'ambito di trasformazione, su cui si prevede di intervenire nel rispetto

dell'identità paesaggistica del luogo.

L'ambito est, che in buona parte affaccia sul navigliaccio di 83.150 mq, rappresenta una occasione di riqualificazione morfologico-paesaggistica in cui le istanze insediative, i valori paesaggistici e la presenza infrastrutturale devono convergere in un progetto unitario.

Obiettivi

Gli ambiti nord ed est possono generare volumetrie che, in fase di piano attuativo, devono essere opportunamente distribuite solo nella zona est sulla base di un disegno urbano unitario rispettoso dei valori paesaggistici e ambientali dell'intero comparto, e delle opportunità di fruizione del patrimonio culturale esistente.

Si pone altresì l'obbligo per l'operatore dell'intervento di

^(*) Per l'elevata potenzialità che tale ambito possiede nel generare nuova qualità urbana, vista la posizione strategica e il suo particolare valore ambientale, in questa sede non viene esplicitato l'indice territoriale it, di cui verrà invece valutata l'adeguatezza nel rispondere agli obiettivi previsti dal piano in fase di analisi dello strumento attuativo.



realizzare la nuova spiaggia pubblica prevista dal Piano nella parte in affaccio sul fiume Ticino, coerentemente con il carattere ambientale e paesaggistico del territorio, garantendo la salvaguardia delle formazioni ripariali presenti.

Strumento attuativo

Piano esecutivo a valenza paesistica

Quota parte di Bosco di Cintura urbana da realizzare

16,4 ha



AREA RM8 _ VIA LARDIRAGO

Localizzazione

Si tratta di un'area strategica, costituita da due ambiti distinti, separati da un complesso rurale, lungo Via Lardirago, in Pavia Nord Est, attualmente azionati da PRG come zone per attrezzature sportive e a destinazione prevalentemente agricola. L'ambito è delimitato a nord dallo svincolo della tangenziale, mentre il territorio circostante è caratterizzato da una prevalente vocazione ambientale ed agricola.

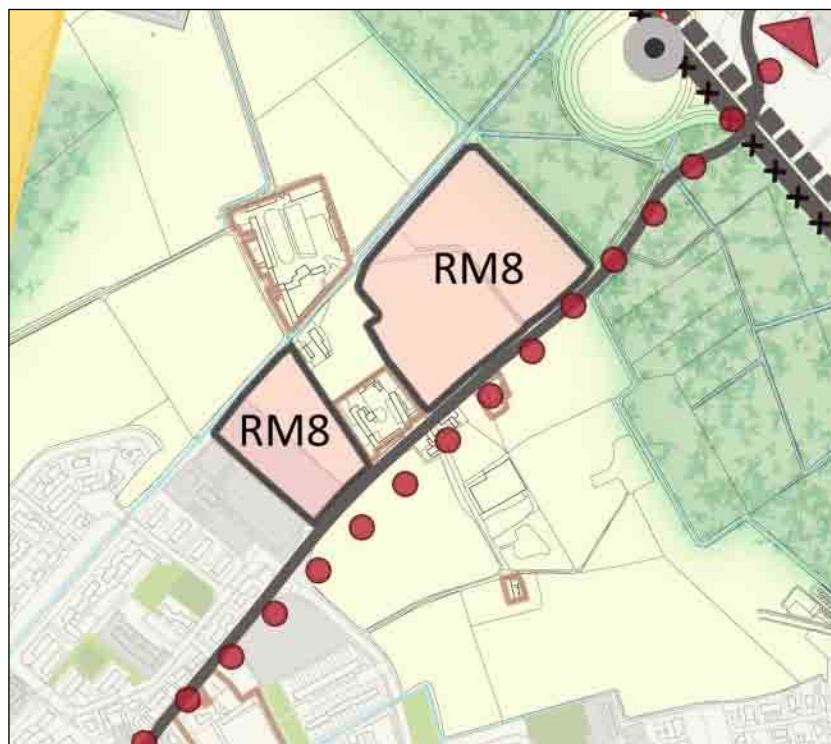
Descrizione

L'area di trasformazione RM8 costituisce una discontinuità all'interno del tessuto edificato ed offre pertanto l'occasione di ridefinizione del margine urbano e di completamento dell'espansione lungo la via Lardirago.

Il fatto che la zona sia già parzialmente dotata di servizi, che non presenti particolari problemi di accessibilità e, in particolare, la vicinanza della tangenziale consentono di assorbire adeguatamente il nuovo carico urbanistico indotto dal cambio di destinazione d'uso, finalizzato all'incremento di offerta residenziale e di verde pubblico fruibile.

Obiettivi

Considerata la forte vocazione dell'area al completamento dell'edificato e alla definizione del bordo urbano, i nuovi insediamenti previsti dall'intervento di trasformazione dovranno assicurare la ricostruzione del fronte strada lungo la Via Lardirago e dovranno instaurare una forte relazione paesaggistica



con il territorio circostante e con la cascina preesistente tra le due porzioni dell'ambito, al fine di costituire con quest'ultimo un intervento unitario.

Il nuovo edificato dovrà inoltre rispettare il carattere morfologico ed architettonico del tessuto all'interno del quale si andrà ad inserire.

La possibilità di edificare l'area è vincolata all'obbligo per l'operatore della trasformazione di realizzazione di una parte del bosco previsto dal piano nella porzione a nord del comparto in esame, a ridosso dello svincolo della tangenziale, al fine di assorbirne la fascia di rispetto, cogliendo l'occasione di incrementare il sistema di servizi ecosistemici localizzati a corona del tessuto urbanizzato.

Quota parte di Bosco di Cintura urbana da realizzare
12,2 ha

Strumento attuativo

Programma Integrato di Intervento (PII)

Criteria di riferimento progettuale

St (mq)	87.277 mq
It (mq/mq)	0,4 mq/mq
Slp (mq)	34.910 mq
Area a servizi (%St)	40% St
H max (n piani)	4 p
N° stanze	698
Interventi previsti sulla viabilità	<i>Accessi:</i> Via Lardirago <i>Viabilità principale:</i> l'asse viabilistico principale sarà costituito direttamente da Via Lardirago, la cui sezione dovrà prevedere anche la sede della mobilità dolce. Risulteranno necessari dei collegamenti secondari trasversali all'area a servizio del nuovo edificio, anch'essi previsti a sede mista.
Standard qualitativo previsto	<i>Non previsto</i>
Servizi previsti	<i>Tipo:</i> • Aree a verde attrezzato • Pista ciclabile <i>Localizzazione:</i> L'area a verde attrezzato sarà collocata lungo il confine nord occidentale e dovrà integrare, attraverso un intervento paesaggistico coerente e sensibile del contesto, la cascina che si trova nell'immediata vicinanza dell'area. Le piste ciclabili andranno collocate lungo l'asse di viabilità principale e all'interno dell'area verde attrezzata al fine di incrementare la rete urbana ed assicurare la continuità della connessione lungo l'asse viabilistico diretto a nord.
Caratteristiche specifiche delle aree verdi	Vista la posizione strategica del comparto, le nuove aree verdi dovranno costituire uno spazio di transizione tra le preesistenti aree agricole lungo il confine occidentale, il nuovo edificio e il bosco previsto dal Piano nella parte settentrionale dell'area. Dovrà essere preservata l'integrità delle piantumazioni esistenti che andranno integrate al disegno complessivo dei nuovi spazi verdi.



AREA RM9 _ STRADA CAMPEGGI

Localizzazione

Si tratta di un ambito localizzato in Pavia Ovest immediatamente a ridosso della zona universitaria, su cui il piano prevede la realizzazione del campus, mentre confina ad est con il nuovo comparto produttivo previsto e a nord con una porzione significativa del bosco di progetto.

L'area risulta attualmente esterna all'ambito di Iniziativa Comunale (IC) ed è classificata dal vigente PRG come area di pianura irrigua a preminente vocazione agricola, pertanto al fine di avviare il processo di trasformazione risulta necessaria una ripermetrazione dell'ambito IC da concordare tra l'amministrazione e l'ente Parco del Ticino.

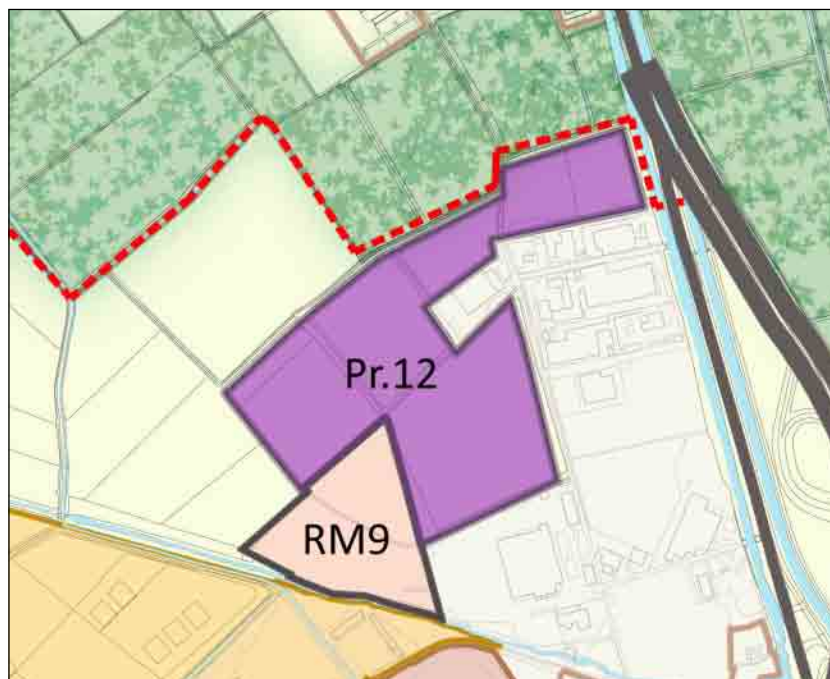
Descrizione

L'ambito è attualmente classificato dal PRG come area di pianura irrigua a preminente vocazione agricola ma per la sua vicinanza ad altri interventi di trasformazione previsti dal piano è ritenuta idonea a completare il tessuto di questa nuova parte urbana e a supportare il nuovo carico urbanistico indotto dall'intervento.

L'area non risulta attualmente ricompresa all'interno della maglia viabilistica della città e presenta pertanto notevoli problemi di accessibilità.

Obiettivi

Obiettivo primario dell'intervento di trasformazione dell'ambito è la ridefinizione morfologica del margine urbano a ridosso del nuovo campus universitario con il quale dovrà costituire un nuovo polo di interesse per



l'intera città. L'intervento di trasformazione non potrà pertanto prescindere dal progetto di costruzione del campus in zona universitaria, con cui dovrà instaurare delle forti relazioni, sia dal punto di vista morfologico sia del ridisegno della mobilità dell'ambito.

In fase progettuale andrà posta particolare attenzione alla realizzazione di barriere acustiche e visive che mitigino l'impatto della vicina area produttiva al fine di garantire il benessere ambientale all'intero dell'area di trasformazione.

Strumento attuativo

Programma Integrato di Intervento (PII)

Quota parte di Bosco di Cintura urbana da realizzare

5,04 ha

Criteri di riferimento progettuale

St (mq)	35.960 mq
It (mq/mq)	0,4 mq/mq
Slp (mq)	14.384 mq
Area a servizi (%St)	40% St
H max (n piani)	3 p
N° stanze	288
Interventi previsti sulla viabilità	<i>Accessi:</i> Nuovo asse viabilistico (da Strada Casino) <i>Viabilità principale:</i> il sdisegno della nuova mobilità urbana andrà progettato coerentemente con quanto previsto all'interno dell'area del campus, con cui dovrà integrarsi e garantire l'unitarietà e la coerenza dell'intervento.
Standard qualitativo previsto	<i>Non previsto</i>
Servizi previsti	<i>Tipo:</i> • Aree a verde attrezzato • Pista ciclabile <i>Localizzazione:</i> L' area a verde attrezzato sarà da a ridosso della zona produttiva al fine di mitigarne l'impatto visivo ed acustico e lungo il confine con il bosco, con cui dovrà integrarsi e confrontarsi.
Caratteristiche specifiche delle aree verdi	Bisognerà prevedere la piantumazione di alberi ad alto fusto a ridosso dell'area produttiva. Le piantumazioni nella porzione di area confinante con il bosco andranno scelte conformemente a quelle previste in fase di progetto del bosco stesso.



AREA RM10 _ MIRABELLO

Localizzazione

Si tratta di un'area a ridosso dell'abitato di Mirabello e a contatto con un territorio a vocazione prevalentemente agricola. L'ambito è delimitato a nord, ad est e a sud da Mirabello, mentre il territorio ad ovest è attualmente caratterizzato da una prevalente vocazione ambientale ed agricola.

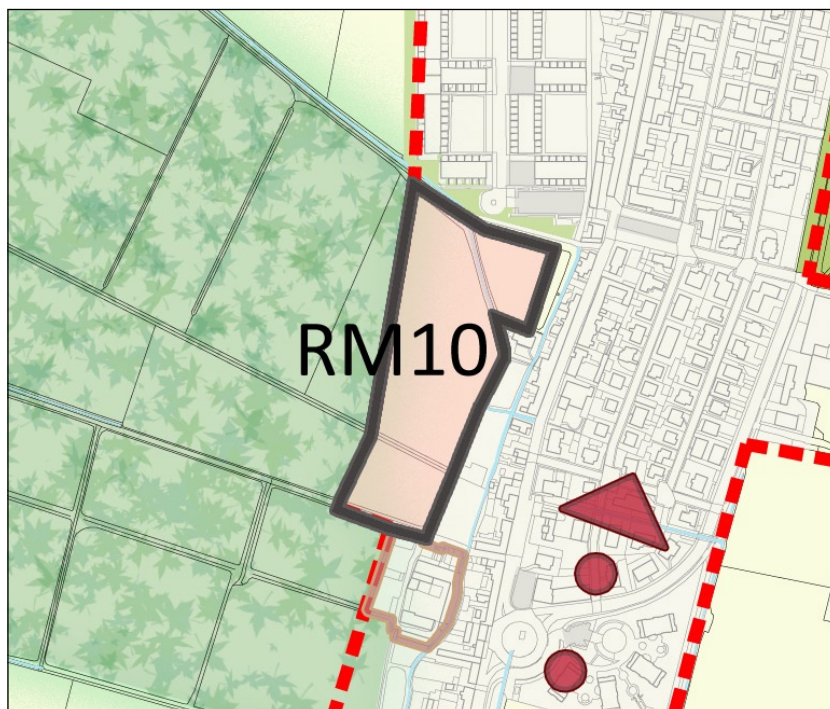
Descrizione

L'area di trasformazione RM10 costituisce una discontinuità all'interno del tessuto edificato ed offre pertanto l'occasione di ridefinizione e completamento del margine urbano di Mirabello.

Il fatto che la zona sia già parzialmente dotata di servizi, che non presenti particolari problemi di accessibilità e, in particolare, la vicinanza della tangenziale consentono di assorbire adeguatamente il nuovo carico urbanistico indotto dal cambio di destinazione d'uso, finalizzato all'incremento di offerta residenziale e di verde pubblico fruibile.

Obiettivi

Considerata la forte vocazione dell'area al completamento dell'edificato e alla definizione del bordo urbano, i nuovi insediamenti previsti dall'intervento di trasformazione dovranno completare il tessuto edilizio limitrofo, rispettando il carattere morfologico ed architettonico, e dovranno instaurare una forte relazione paesaggistica con il territorio circostante e con la cascina preesistente, al fine di costituire un intervento unitario.



La possibilità di edificare l'area è vincolata all'obbligo per l'operatore della trasformazione di realizzazione di una parte del bosco previsto dal piano.

Strumento attuativo

Programma Integrato di Intervento (PII)

Quota parte di cintura boscata da realizzare

3 ha

Criteri di riferimento progettuale

St (mq)	22.340 mq
It (mq/mq)	0,4 mq/mq
Slp (mq)	8.936 mq
Area a servizi (%St)	40% St
H max (n piani)	3 p
N° stanze	178
Interventi previsti sulla viabilità	<i>Accessi:</i> Via Gianani, Strada Rizza <i>Viabilità principale:</i> l'asse viabilistico principale è costituito da Via Mirabello, al quale si connettono le due strade di accesso all'area. Risulteranno necessari dei collegamenti secondari trasversali all'area a servizio del nuovo edificio, anch'essi previsti a sede mista.
Standard qualitativo previsto	<i>Non previsto</i>
Servizi previsti	<i>Tipo:</i> • Aree a verde attrezzato • Pista ciclabile <i>Localizzazione:</i> L'area a verde attrezzato sarà collocata lungo il confine meridionale e dovrà integrare, attraverso un intervento paesaggistico coerente e sensibile del contesto, la cascina che si trova nell'immediata vicinanza dell'area. Le piste ciclabili andranno collocate lungo l'asse di viabilità principale e all'interno dell'area verde attrezzata al fine di incrementare la rete urbana ed assicurare la continuità della connessione lungo l'asse viabilistico diretto a nord.
Caratteristiche specifiche delle aree verdi	Vista la posizione strategica del comparto, le nuove aree verdi dovranno costituire uno spazio di transizione tra le preesistenti aree agricole lungo il confine occidentale, il nuovo edificio e il bosco previsto dal Piano nella parte occidentale dell'area. Dovrà essere preservata l'integrità delle piantumazioni esistenti che andranno integrate al disegno complessivo dei nuovi spazi verdi.



AREE CPIN11 _ VIA VIGENTINA

Localizzazione

Si tratta di un ambito di intervento unitario costituito da due aree distinte localizzate in Pavia nord-est, adiacenti alle zone attualmente destinate ad attività produttive e commerciali.

Entrambe le aree si trovano nelle immediate vicinanze della tangenziale nord e sono servite dalla Via Vigentina, asse viabilistico di grande calibro che connette il centro urbano alla parte settentrionale della città, in direzione Milano. La trasformazione è pertanto supportata dalla vicinanza della tangenziale che assorbirebbe il traffico indotto dal nuovo carico urbanistico e dalla facilità di collegamento al tessuto urbano attraverso la Via Vigentina.

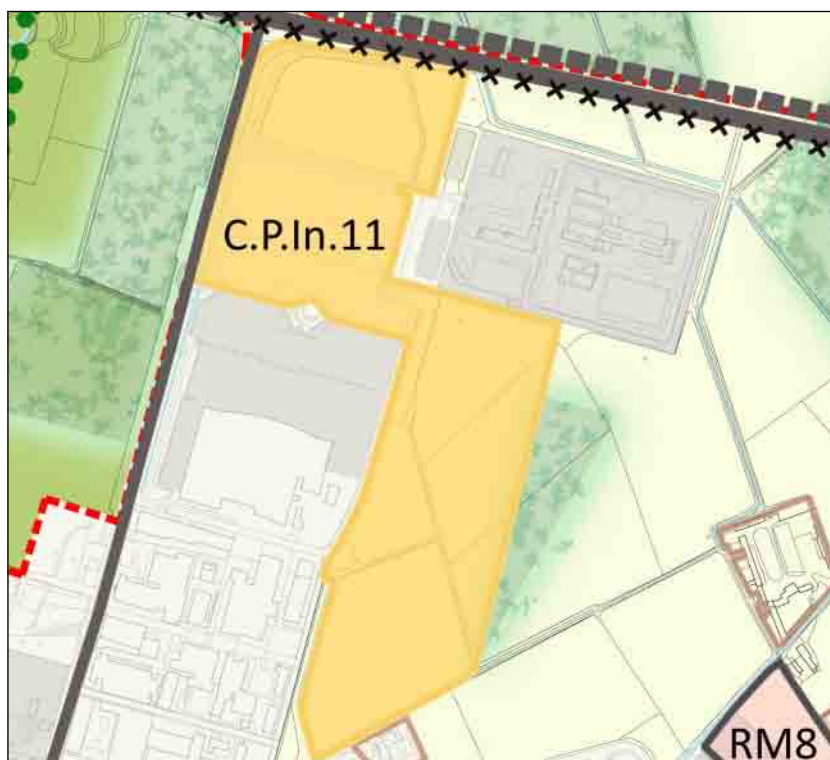
Obiettivi

La trasformazione prevede l'attribuzione della nuova destinazione d'uso da area agricola del parco ad area per attività connesse al settore terziario. Il piano prevede l'inserimento di attività di tipo commerciale e servizi al fine di ottenere una zona nella quale si abbia una ragionevole combinazione di aree destinate a servizi e attività commerciali, artigianali e di produttivo innovativo che siano il naturale completamento della zona commerciale esistente lungo la Via Vigentina.

Criteri di riferimento progettuale

St (mq): 213.120 mq

Rc (mq/mq): 50%



Prescrizioni specifiche _ Vista l'immediata adiacenza del nuovo comparto destinato a commercio e produttivo innovativo alla limitrofa destinazione d'uso residenziale e al Parco della Vernavola, lo strumento attuativo dovrà prevedere un disegno coerente con la trasformazione complessiva di tutto il comparto urbano, per evitare che l'ambito si trasformi in un nuova criticità all'interno del territorio comunale.

La trasformazione dovrà avvenire nel rispetto dei caratteri ambientali, paesaggistici ed architettonici del contesto pavese, con particolare attenzione alle scelte morfologiche e linguistiche delle nuove costruzioni insediabili.

Strumento attuativo

Programma Integrato di Intervento (PII)

Quota parte di Bosco di Cintura urbana da realizzare
20 ha

AREA PR11 _ VIALE CERTOSA

Localizzazione

L'ambito è localizzato in Pavia ovest, a ridosso dell'area che il PGT individua come Nuovo Campus Universitario e dell'area di trasformazione RM9 – STRADA CAMPEGGI. Si confronta ad est con il naviglio Pavese, che costituisce una sensibilità dell'area. La vicinanza della tangenziale rende il comparto particolarmente idoneo a supportare le nuove funzioni produttive previste dalla trasformazione, nel rispetto delle destinazioni d'uso limitrofe, insediate ed insediabili.

Obiettivi

Al fine di attuare la trasformazione l'area dovrà essere dotata delle infrastrutture e dei sistemi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente.

Gli obiettivi strategici per il nuovo comparto produttivo dovranno garantire:

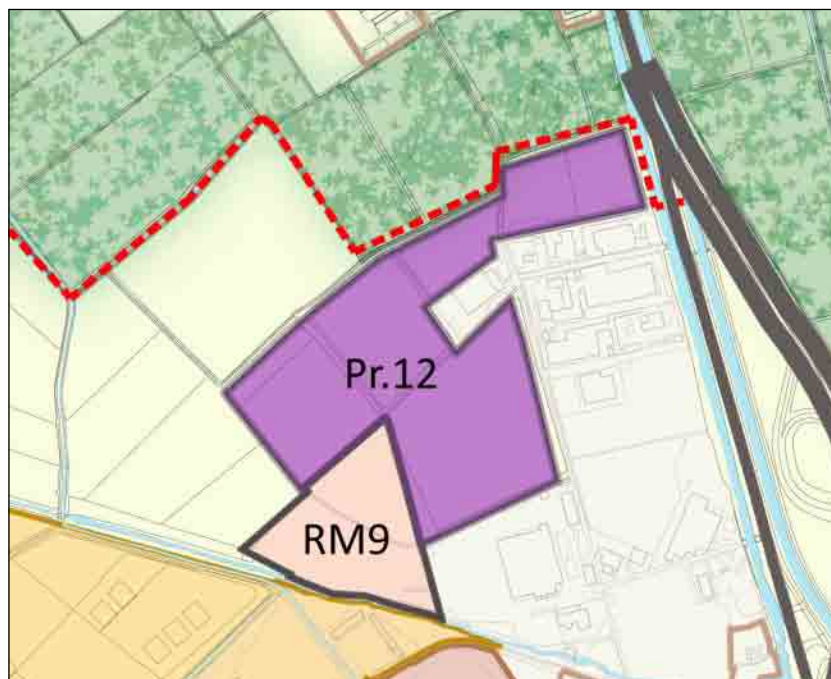
- la salubrità per gli operatori e gli utenti;
- la riduzione delle emissioni fisiche dei processi;
- l'incremento dell'efficienza attraverso l'innovazione tecnologica.

Criteri di riferimento progettuale

St (mq) = 121.425 mq

Rc (mq/mq) = 40 %

Prescrizioni specifiche _ Vista l'immediata adiacenza del comparto produttivo al nuovo campus universitario e all'area di ricomposizione morfologica di Strada Campeggi, lo strumento attuativo dovrà preve-



dere un disegno coerente con la trasformazione complessiva di tutta questa parte urbana, per evitare che l'ambito si trasformi in un nuova criticità all'interno del territorio comunale.

La trasformazione dovrà avvenire nel rispetto dei caratteri ambientali, paesaggistici ed architettonici del contesto pavese, con particolare attenzione alle scelte morfologiche e linguistiche delle nuove costruzioni insediabili.

Strumento attuativo

Programma Integrato di Intervento (PII)

Quota parte di Bosco di Cintura urbana da realizzare

10 ha



3.3 PREVISIONI DI PIANO

Carico massimo insediativo nelle aree di trasformazione urbana

AREA	St (mq)	Stanze (st)
Aree di trasformazione ex produttive e demaniali		
T1 ARSENALE	170.351	2.044
T2 NECCHI E EX SCALO FS	248.205	2.978
T3 DOGANA	94.322	1.132
T4 PIAZZALE EUROPA E GASOMETRO	93.365	---
T5 SNIA	169.266	1.030
T6 NECA	79.000	948
Aree di trasformazione e ricomposizione morfologica e dei margini		
RM 7 NAVIGLIACCIO - SAN LANFRANCO	200.700	---
RM 8 VIA LARDIRAGO	87.277	698
RM 9 STRADA CAMPEGGI	35.960	288
RM 10 MIRABELLO	22.340	178
TOT.	1.200.786	9.296

Carico massimo insediativo nelle aree di trasformazione urbana PER CIRCOSCRIZIONE

Circoscrizione	Aree di trasformazione	Stanze (st)
PAVIA CENTRO	T4 PIAZZALE EUROPA E GASOMETRO	---
PAVIA OVEST	T1 ARSENALE T6 NECA RM7 NAVIGLIACCIO - SAN LANFRANCO RM 9 STRADA CAMPEGGI	3.280
PAVIA NORD	T2 NECCHI E EX SCALO FS RM10 MIRABELLO	3.156
PAVIA NORD EST	RM 8 VIA LARDIRAGO	698
PAVIA EST	T3 DOGANA T5 SNIA	2.162

Aree a servizi nelle AT e RM

AREA	St (mq)	Aree a servizi (mq)
Aree di trasformazione ex produttive e demaniali		
T1 ARSENALE	170.351	102.210
T2 NECCHI E EX SCALO FS	248.205	148.923
T3 DOGANA	94.322	56.594
T4 PIAZZALE EUROPA E GASOMETRO	84.612	42.306
T5 SNIA	169.266	101.560
T6 NECA	79.000	47.400
Aree di trasformazione e ricomposizione morfologica e dei margini		
RM 7 NAVIGLIACCIO - SAN LANFRANCO	200.700	80.280
RM 8 VIA LARDIRAGO	87.277	34.910
RM 9 STRADA CAMPEGGI	35.960	14.384
RM 10 MIRABELLO	22.340	8.936

TOT 637.503

Residenza sociale in affitto a canone agevolato gestita da privati nelle AT e RM

AREA	Slp RSC (mq)	Stanze (st)
Aree di trasformazione ex produttive e demaniali		
T1 ARSENALE	17.035	340
T2 NECCHI E EX SCALO FS	24.820	497
T3 DOGANA	9.430	189
T4 PIAZZALE EUROPA E GASOMETRO	-	-
T5 SNIA	16.930	339
T6 NECA	7.900	158
Aree di trasformazione e ricomposizione morfologica e dei margini		
RM 7 NAVIGLIACCIO - SAN LANFRANCO	-	-
RM 8 VIA LARDIRAGO	-	-
RM 9 STRADA CAMAPEGGI	-	-
RM 10 MIRABELLO	-	-

TOT 1.523 st



Residenza studenti a canone agevolato (RSCA) nelle AT

AREA	Slp RSC (mq)	Studenti (st)
Aree di trasformazione ex produttive e demaniali		
T1 ARSENALE	17.035	340
T2 NECCHI E EX SCALO FS	24.820	497
T3 DOGANA	9.430	189
T4 PIAZZALE EUROPA E GASOMETRO	-	-
T5 SNIA	16.930	339
T6 NECA	7.900	158

TOT 1.523 st

Cintura boscata da realizzare da ciascuna Area di Trasformazione

AREA	Slp (mq)	Bosco (ha)
Aree di trasformazione ex produttive e demaniali		
T1 ARSENALE		25,5
T2 NECCHI E EX SCALO FS	150.000	37,5
T3 DOGANA	56.600	14
T4 PIAZZALE EUROPA E GASOMETRO	---	---
T5 SNIA	102.000	25,5
T6 NECA	47.400	12
Aree di trasformazione e ricomposizione morfologica e dei margini		
RM 7 NAVIGLIACCIO - SAN LANFRANCO		16,4
RM 8 VIA LARDIRAGO	34.910	12,2
RM 9 STRADA CAMPEGGI	14.400	5
RM 10 MIRABELLO	8.930	3
Aree di trasformazione per attività commerciali e Produttivo Innovativo		
CPI n11 VIA VIGENTINA		20
Aree di Trasformazione per Attività Produttive e Artigianali		
Pr12 VIALE CERTOSA		10

TOT ca. 181,1 ha

Carico massimo insediativo nelle zone di Ricomposizione Morfologica e dei Margini Urbani (Piano delle Regole)**1. Zona Borgo Ticino**

Popolazione esistente	% max di incremento	Incremento previsto
a. 255 st	20	52
b. 1.092 st	20	218
c. 1.031 st	20	206

tot1 = 476 st**2. Zona PV Ovest_Chiozzo**

Popolazione esistente	% max di incremento	Incremento previsto
360 st	20	72

tot2 = 72 st**3. Zona PV Ovest_Marangoni**

Popolazione esistente	% max di incremento	Incremento previsto
980 st	20	196

tot3 = 196 st**TOT = 744 st****SINTESI**

Popolazione esistente71.807 st

Popolazione insediata secondo il DdP 9.296 st

Popolazione insediata secondo il PdR1271 st

Popolazione insediata nelle frazioni (secondo PdR)257 st

Popolazione fluttuante 10.000 st

- Tot. Ab max = 71.807 + 9.296 + 1271 + 257 = 82.632 st

- Tot. PdS = Tot. Ab max + Pop fluttuante = 92.632 st



CAP. 4 CONTRIBUTI

a cura di Prof. Eugenio Probatì

4.1 CONSIDERAZIONI SULL'OFFERTA DI TRASPORTO.

Prime ipotesi: nuovi scenari

Il tema dei nodi infrastrutturali⁸ è fondamentale: senza nodi non c'è rete!

E' in tale contesto concettuale che si pone *l'urgente necessità di ripensare ad una NUOVA STAZIONE ferroviaria (ma non solo) per la Città di Pavia e di promuovere, al tempo stesso, il potenziamento, sia del suo nodo ferroviario, sia di rinnovati servizi di trasporto collettivo (ferroviari/stradali) al fine di promuovere uno sviluppo economico ed ambientale sostenibile.*

Necessità urgente

Con l'attuazione del Servizio Ferroviario regionale - SFR⁹, viene localizzato a Pavia (stazione) l'attestamento della linea comprensoriale S, oltre alla riprogettazione delle linee R. Per la Città di Pavia nasce un'occasione epocale da non perdere, sia da un punto di vista della sostenibilità ambientale, sia in termini di sostenibilità, più in generale, socio-economica, per dotare la città di una **"Porta privilegiata"**: la *Nuova Stazione* (cerniera del *potenziato nodo ferroviario pavese*) permetterebbe di *ripensare la mobilità, di persone e merci, urbana ed extraurbana, sia collettiva che individuale*. L'obiettivo è il miglioramento della qualità dei servizi per la Città al fine di inserire Pavia veramente in un contesto europeo, anche per meglio promuovere a livello

internazionale le sue bellezze ambientali e monumentali e le sue eccellenze scientifiche (la "storica" Università degli Studi e Centri di Cura e Ricerca d'avanguardia).

Opportunità strategica

Per immettere la Città di Pavia in un circuito internazionale culturale e turistico, ma anche economico, occorre, a mio avviso, collegarla con la pianificata rete AV/AC ferroviaria europea (TEN), al fine di migliorare l'accessibilità (tempi di spostamento), sia nazionale che europea, favorendo l'uso delle diverse modalità di trasporto collettivo (ma non solo).

L'occasione propizia è l'EXPO 2015 che deve promuovere, non solo l'area metropolitana milanese, ma anche le realtà territoriali confinanti; tra queste la provincia di Pavia con il suo capoluogo, ma anche Vigevano, la Lomellina con Mortara, Voghera con Broni e Stradella e l'Oltrepò pavese.

Per questi motivi la **scelta strategica suggerita** è di **collegare la provincia di Pavia alla moderna rete ferroviaria europea**, in fase di completamento (corridoi TEN italiani a supporto dei valichi alpini, dei porti liguri e del sistema aeroportuale padano), **potenziandone il suo nodo principale per promuovere lo sviluppo economico del suo territorio, rispettandone l'ambiente.**

Non solo trasporto di persone, ma anche trasporto di merci: occorre riflettere attentamente quali infrastrutture di trasporto proporre per il territorio pavese anche in relazione ai futuri flussi di traffico (merci) che lo attraverseranno. **L'infrastruttura ferroviaria, rispetto a quella stradale, per le medio - lunghe distanze, è senz'altro da preferire per il suo bassissimo impatto ambientale.**

Il trasporto ferroviario è intrinsecamente sicuro (è svolto con certificazione in SQ), on altrettanto si può dire per quello stradale. Di qui la necessità di potenziare il primo e di mettere in sicurezza il secondo. La priorità non è quella d'incentivare sempre più l'utilizzo dei veicoli individuali (stradali) con la costruzione di nuove strade, ma razionalizzare le reti stradali esistenti mettendole in sicurezza e di trasferire i traffici di merci, a medio - lungo raggio, dalla strada alla ferrovia, ma anche non scartando a priori, in un futuro non tanto lontano le vie d'acqua naturali/artificiali (ciò richiederebbe una **visione strategica di area vasta**: si pensi al citato Bacino idrografico del Po), stante la presenza, nel pavese, di importanti vie d'acqua quali i fiumi Ticino (a Pavia) e Po.

E' importante quindi porre, da subito, le basi per **riprogettare, ripensandone ruolo e funzioni, il NODO FERROVIARIO PAVESE** in quanto snodo strategico

⁸ Si veda: Paola PUCCI, "I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani", in Urbanistica, Franco Angeli, 1996, Milano, Italia.

⁹ Basato su schemi d'esercizio che prevedono relazioni incrociate che s'intersecano nel Passante Ferroviario di Milano.



posto a sud di quelli novarese, milanese e bresciano, ma al tempo stesso insistente su una direttrice padana **"lungo la sinistra idrografica del Po": Torino - Chivasso (TO) - Casale M.to (AL) - Mortara - [PAVIA - Casalpusterlengo -> Cremona (Mantova)¹⁰] - Cava Carbonara - Cava Manara - Bressana - Broni -> Piacenza (Cremona/Bologna)¹¹**. Tale lato sud del **Quadrilatero di scorrimento delle merci attorno a Milano** interseca la linea **Milano - PAVIA - Genova**.

Ma anche **valorizzare il ruolo non secondario del nodo di ferroviario di Mortara** che si trova lungo la direttrice: **Genova - Tortona (AL) - MORTARA - Novara - Bellinzona (CH) -> Gottardo/Domodossola (IT) -> Sempione/Lötschberg - Corridoio TEN 24 porto di Genova Voltri (IT) - porto di Rotterdam (NL)**.

In tale contesto e con tali premesse, occorrerà valutare come utilizzare la tratta urbana della linea ferroviaria: PAVIA - Casalpusterlengo, tra Pavia e Motta S. Damiano. Il suggerimento è quello di puntare a recuperarne il sedime per uso urbano (viabilità di quartiere e sistema di trasporto urbano innovativo), chiedendo a RFI una variante di tale tratta da rilocalizzare a nord di Pavia.

Il nodo ferroviario di Pavia. Nuovo assetto

Servizio Ferroviario Regionale - SFR

Con la definitiva apertura del 1° Passante ferroviario di Milano tra Bovisio e Rogoredo, Pavia sarà dotata di un servizio dedicato ed attestato nella sua stazione. Attualmente mancando il raddoppio della linea tra Rogoredo e Pavia (due binari per i servizi S ed R e altri due per l'AV/AC), il servizio S2 (per Mariano Comense) sarà per ora attestato a Pieve Emanuele.

Per il potenziamento della Milano - Genova sono previsti altri due binari, affiancati ai due esistenti, tra Rogoredo e Pavia (priorità II) e tra Voghera e Tortona (priorità I). Tra Pavia e Voghera (priorità III), all'ipotesi RFI di raddoppio in sede, si suggerisce di valutare tale scelta alla luce dell'assetto definitivo della linea AV/AC GENOVA - ROTTERDAM di cui la 1a tratta da finanziare è la Genova - Rivalta (di Tortona). L'occasione di far passare il Corridoio 24 per la Lomellina è storica e punterebbe verso il nodo ferroviario di Novara (verso il Sistema svizzero ALP-TRANSIT¹² di attraversamento ferroviario della barriera alpina via Domodossola e via Ponte Tresa), passando da S. Nazzaro de Burgundi (polo petrolchimico ed energetico) e Parona (polo industriale tra Mortara e Vigevano).

Nodo Ferroviario Pavese

Attualmente la linea più importante (strategica a livello nazionale) è la Milano - Genova, a doppio binario elettrificata e dotata di sistemi di controllo della circolazione moderni (BAB e CTC).

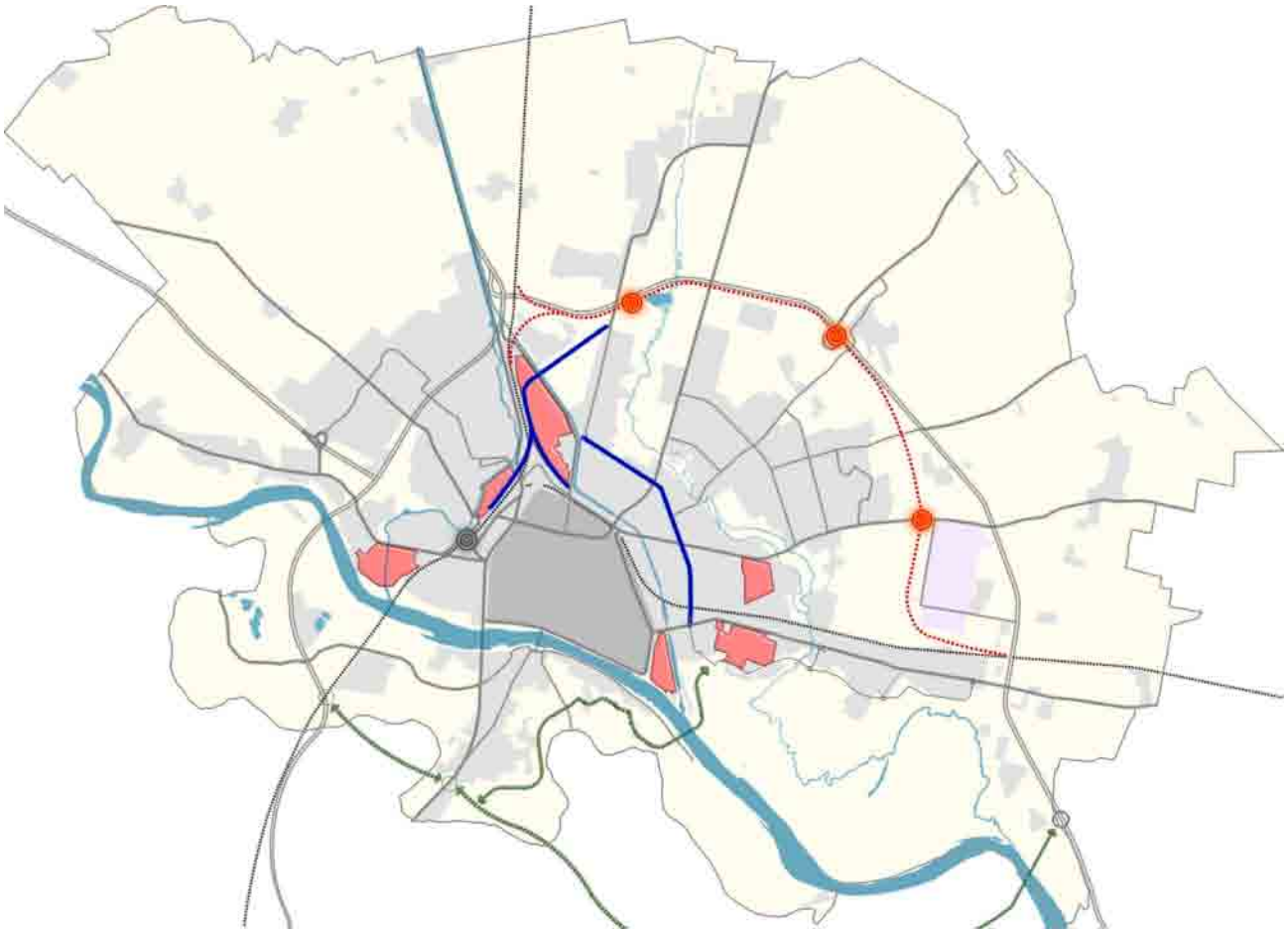
Nella prospettiva auspicabile di infrastrutturare la Lomellina con una linea AV/AC (Corridoio 24 Genova - Rotterdam) tra Rivalta (di Tortona) e Novara (via S. Nazzaro de Burgundi e Parona), basterebbe prevedere il raddoppio dei binari tra Pavia e S. Nazzaro de Burgundi (via Cava Carbonara) per interconnettere in nodo ferroviario pavese, sia in direzione Genova che in direzione Novara con il Corridoio 24. Due binari (storici) tra Pavia e Tortona (via Voghera) verrebbero utilizzati per traffici suburbani/comprensoriali e regionali/interregionali, gli altri due nuovi binari tra Pavia e S. Nazzaro de Burgundi (via Cava Carbonara) verrebbero invece utilizzati dal traffico a media lunga percorrenza nazionale/internazionale.

In tale contesto, occorre da subito porsi il problema di come meglio ripensare gli impianti ferroviari di Pavia (Centrale) e più in generale del suo nodo ferroviario. Non solo quindi trasporto viaggiatori, ma anche trasporto merci che non risulta secondario. A questo proposito occorre precisare che le linee: Mortara - PAVIA - Casalpusterlengo (lato sud - Ipotesi I - del

¹⁰ Lato sud del Quadrilatero scorrimento merci - Alternativa A: Mortara - Cava Carbonara - Pavia - Casalpusterlengo -> Piacenza (Bologna)/Cremona (Mantova).

¹¹ Lato sud del Quadrilatero scorrimento merci - Alternativa B: Mortara - Cava Carbonara - Cava Manara - Bressana - Broni -> Piacenza (Cremona/Bologna).

¹² Costituito dalla galleria di base del Lötschberg (34,6 Km) già in esercizio e di quella del Gottardo (57 Km) in costruzione entrambe a doppio foro e con cunicolo di soccorso.



“Quadrilatero di scorrimento merci” intorno a Milano) ed Alessandria - Tortona - VOGHERA - Piacenza (lato sud - Ipotesi II - del “Quadrilatero di scorrimento merci” intorno a Milano) giocheranno un ruolo fondamentale nel ripensare al ridisegno del nodo ferroviario pavese.

Si auspica che entrambe le ipotesi (I e II) siano poste in essere anche per dotare l’alessandrino, il pavese ed il piacentino di idonee infrastrutture ferroviarie, di supporto strategico e sinergico con la rete autostradale esistente e prevista, al Sistema Logistico Pedappennico pensato e localizzato nel retroterra al di là dell’Appennino per il Sistema Portuale Genovese.

In questo contesto il Nodo

Ferroviario Pavese dovrebbe configurarsi anche come “snodo strategico” con localizzazione:

1. in località Cava Carbonara (attuale bivio tra le linee provenienti da Mortara e da Alessandria e dirette a Pavia) della “Piattaforma Logistica Pavese” (a Mortara è stata avviata un’analoga iniziativa in avanzata fase di realizzazione), come del resto nell’Oltrepo forse pensando ad un “continuo logistico” tra Stradella e Voghera. La localizzazione della Piattaforma Logistica Pavese tiene anche conto dei due nuovi binari previsti tra Pavia e S. Nazzaro de Burgundi (per interconnettere Pavia all’AV/AC Genova - Rotterdam) che interes-

serebbero appunto Cava Carbonara. Di conseguenza al fine d’interconnettere i due itinerari merci “sinistra e destra Po” varrebbe la pena (obiettivo strategico) ripristinare il raccordo, un tempo attivo (ora esiste il solo rilevato ferroviario), tra Cava Carbonara e Cava Manara (si potrebbero così instradare provenienze da Mortara/Alessandria dirette a Piacenza, via Bressana - Broni) per realizzare una “cerniera” tra i due lati sud (Ipotesi I e II) del Quadrilatero scorrimento merci intorno al nodo milanese.

2. in località Motta S. Damiano dei servizi/funzioni ferroviarie presenti attualmente negli impianti di Pavia Cen-



trale: mi riferisco all'officina per riparazioni manutentive ordinarie dei mezzi di trazione diesel, ma in prospettiva anche per deposito/officina per il materiale (Vivalto) del futuro Servizio Ferroviario Regionale.

3. della variante "esterna", rispetto all'attuale percorso "urbano", della linea Pavia - Casalpusterlengo, attualmente a binario unico non elettrificata (in futuro a doppio binario elettrificata). In tal modo si disporrebbe di una moderna ferrovia da utilizzarsi prevalentemente per il trasporto merci, ma anche per la mobilità di persone in ambito comprensoriale (studenti) tra

Garlasco e PAVIA e Pavia e Pinarolo Po, oltre a servizi regionali/interregionali da Alessandria/Vercelli a PAVIA per Cremona/Mantova/Ferrara e a servizi nazionali di "sinistra PO" alternativi a quelli di "destra PO". Lungo tale variante verrebbero localizzate nuove fermate tra Motta S. Damiano e Pavia quali: Pavia Mirabello, Pavia Ca della Terra, Pavia Fossarmato, Pavia Bivio Vela.

4. lungo lo "storico" tracciato tra Pavia Centrale e Motta S. Damiano, recuperato alla sola funzione urbana, di un Sistema Innovativo Urbano che ripensi/supporti le richieste di mobilità sia individuale che collettiva e che

opportunamente sviluppato anche verso ovest per servire i nuovi insediamenti universitari/sanitari posti oltre la tangenziale.

