

Comune di

ABANO TERME

Provincia di Padova

Regione del Veneto



ABANOPORTAMETROPOLITANA

MASTERPLAN

APRILE 2021

1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

1.1 Perché un Masterplan per l'ex caserma 1° r.o.c. a Giarre T1

1.2 La caserma 1°ROC T1

1.3 Il territorio di Giarre T2

1.4 Il sistema produttivo - logistico e la rete dei trasporti della pianificazione T3

1.5 Il sistema dei centri di ricerca scientifica e tecnologica T4

1.6 Il Masterplan del PAT e i progetti d'insesco T5

2 ANALISI DEL CONTESTO URBANO

2.1 La Città Pubblica T6

2.1 La rete infrastrutturale T7

3 IL LABORATORIO DI PROGETTAZIONE

UNIBO - Facoltà di Architettura - workshop T8

4 RILIEVO

Rilievo dello stato di fatto T9

5 ANALISI INTERPRETATIVA METAPROGETTUALE

5.1 Il territorio di Giarre T10

5.2 Il Masterplan Abano Porta Metropolitana T11

5.3 L'aree del I R.O.C. come progetto d'insesco T12

5.4 Suggerione Progettuale T13

Gruppo di lavoro:

Settore Governo del Territorio
Dirigente
Arch. Leonardo Minozzi

Responsabile del Servizio Urbanistica
Urb. Carlo Piovan
Collaboratrice
Urb. Valentina Andreazzo

Progettista incaricato:
Arch. Nicola Fattoni

ABANO *PORTA* METROPOLITANA





INQUADRAMENTO TERRITORIALE

1.1 PERCHE' UN MASTERPLAN PER L'EX CASERMA 1°ROC A GIARRE

Il Masterplan è un documento di indirizzo strategico che sviluppa un'ipotesi complessiva sulla programmazione di un territorio, individuando i soggetti interessati, le possibili fonti di finanziamento, gli strumenti e le azioni necessari alla sua attuazione. E' uno strumento volontario liberamente condiviso dai soggetti proponenti, da attuarsi mediante una o più intese tra soggetto pubblico e privato.

E' caratterizzato da processi partecipativi che sanciscono la validità del suo contenuto ai fini economici e sociali per i cittadini dei territori interessati dal progetto di programmazione territoriale. Non ha pertanto un valore prescrittivo intrinseco in quanto le azioni progettuali in esso contenute sono attuabili esclusivamente attraverso accordi fra i soggetti interessati. Il Masterplan *I r.o.c. – Giarre* rappresenta un approfondimento progettuale per lo sviluppo di due ambiti strategici individuati dal Masterplan del PAT 2020: la frazione di Giarre e l'ex caserma I R.O.C.

Ambiti caratterizzati da una commistione di paesaggi e relazioni che partono dalla dimensione del quartiere per arrivare a quella metropolitana e regionale. Scopo dell'azione progettuale contenuta nel Masterplan è di analizzare ed individuare gli elementi emergenti, al fine di definire il nuovo ruolo e le funzioni compatibili con l'obiettivo di rifunzionalizzazione dell'ex caserma.

1.2 LA CASERMA I° ROC

La caserma I r.o.c. (Regional Operation Center) è stata la sede distaccata dell'ex base NATO del Monte Venda attiva tra il 1955 e il 1998.

Era considerata uno dei siti essenziali della difesa italiana ed alleata, un vero e proprio nodo nevralgico della comunicazione, la base controllava tutto il traffico aereo militare e commerciale fino a Roma.

Percorrendo tutta l'Italia il sistema era suddiviso in:

I ROC - Monte Venda

II ROC - Monte Cavo (Colli Albani, Lazio)

III ROC - Martina Franca - Taranto

L'area di Abano Terme era la sede distaccata della base sita sul Monte Venda, conosciuta anche con il nome di "Caserma di Giarre", di fatto una caserma che fungeva da magazzino, base automezzi e dormitorio di militari dell'aeronautica.

L'area era dotata oltre che delle strutture funzionali alle attività di monitoraggio della sede operativa del Monte Venda, da una serie di funzioni urbane, quali la chiesa, il cinema, il circolo ricreativo, gli impianti sportivi, con i suoi 59.385 mq a servizio di circa 500 persone rappresentava un quartiere autonomo tra Abano Terme e Giarre.





Carta del Padovano - Rizzi Zannoni 1780



Carta idrografica consorziale 1862



Villa Sgaravatti e Canale Battaglia



Scolo Menona



Oratorio di Santa Giustina

1.3 IL TERRITORIO DI GIARRE

Il piccolo nucleo residenziale si adagia tra la grande emergenza territoriale del Canale Battaglia e il percorso ferroviario Padova Bologna. Il Canale Battaglia rappresenta la *porta d'acqua* e il crocevia storico culturale delle mobilità lenta, in parte già strutturate come la via ciclabile del Santo (E2), in parte da potenziale come percorso fluviale con nuovi approdi. Oggi la campagna nata dalle bonifiche romane, presenta un paesaggio ordinato e protetto dalle arginature dei canali, che con la sua trama regolare si apre alla vista della quinta collinare degli Euganei. La campagna di Giarre rappresenta un paesaggio particolare che viene percepito soprattutto dall'alto dell'argine e in corrispondenza degli innesti stradali segnato da ville o edifici storico testimoniali. La località con il toponimo "Le Giarre" appare per la prima volta nella Carta idrografica stradale amministrativa consorziale della provincia di Padova del 1862 di Orazio Morello, anche se molto probabilmente i toponimi erano già esistenti nel XVIII secolo.

Agli inizi del 1900 tutto il territorio di Giarre era una vasta area agricola con poche case di contadini. La popolazione, circa 500 persone, lavorava presso gli immensi poderi della Famiglia Wollemborg (Villa dall'Orologio), proprietario fino agli anni venti di gran parte della frazione, o presso i poderi della Famiglia Trieste (Villa Mocenigo) ai Guazzi e alla loro fornace di mattoni situata al Ponte della Fabbrica, o presso la Famiglia Sette (Villa Sette) ed alcuni anche presso gli stabilimenti termali di Abano.



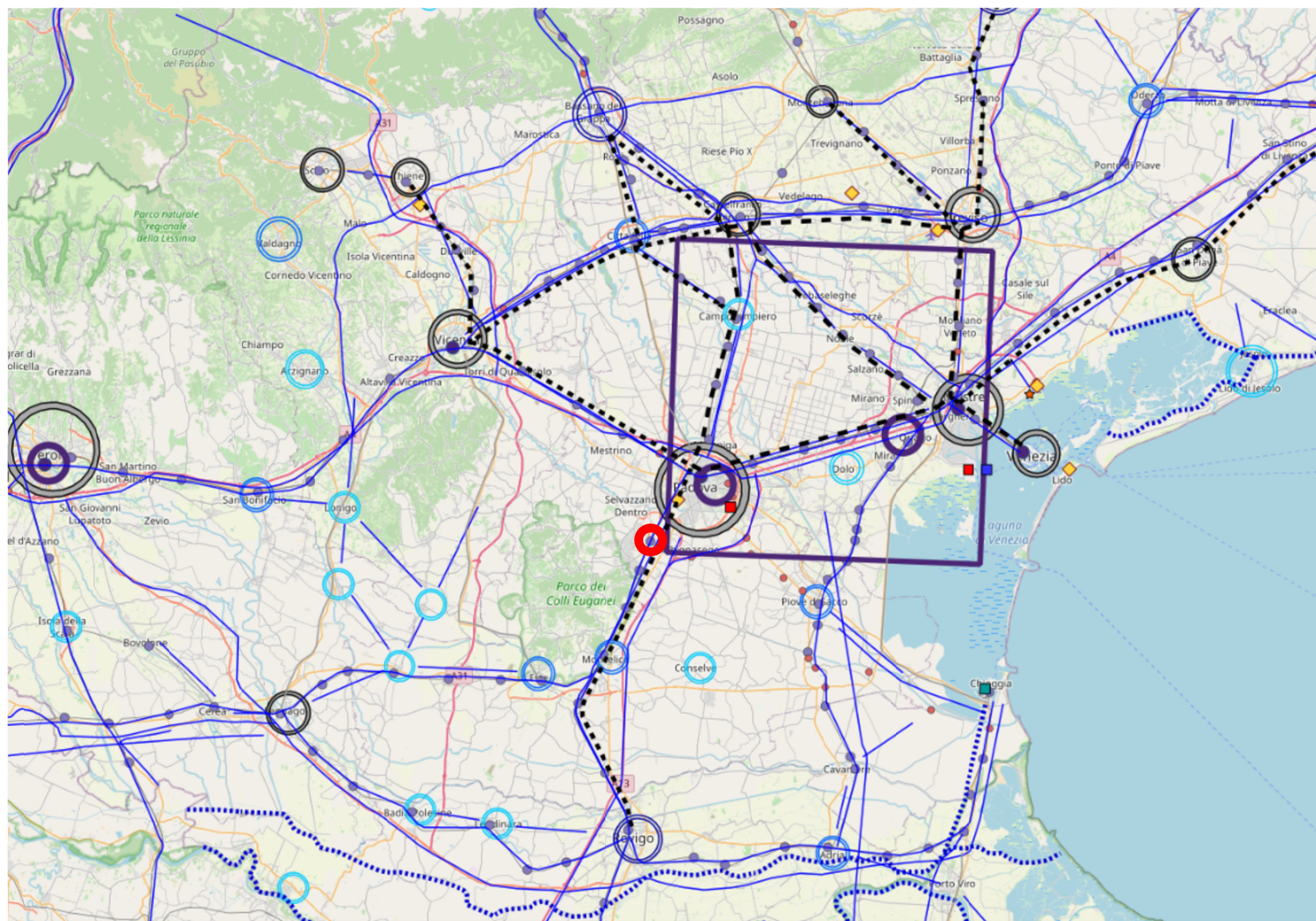
1.4 IL SISTEMA PRODUTTIVO - LOGISTICO E LA RETE DEI TRASPORTI NELLA PIANIFICAZIONE REGIONALE

L'area dell'ex caserma 1° ROC oltre ad essere facilmente accessibile dal sistema di tangenziali di Padova, si trova lungo il percorso della linea ferroviaria Bologna Padova e contermina alla stazione FS di Abano Terme, inserita nel progetto del servizio Ferroviario Metropolitano Regionale che prevede di realizzare, sull'attuale rete ferroviaria regionale, l'attivazione di un servizio di trasporto pubblico locale, ad elevata frequenza (ogni 15/30 min).

La pianificazione regionale, di recente approvazione, pone i seguenti obiettivi in materia di sviluppo sostenibile:

- Promuovere un sistema fortemente orientato all'innovazione in tutti i settori produttivi e terziari;
- Migliorare il sistema stradale e ferroviario e quello della logistica.

L'area del 1°ROC è inserita nel sistema a rete dell'area centrale veneta a ridosso dell'hub policentrico della logistica e in un'area a cui è riconosciuta, dalla pianificazione regionale (PTRC) il valore e la funzione per ospitare parchi scientifici e tecnologici.



Il sistema Produttivo - Logistico e la rete dei trasporti nella Pianificazione Regionale

ABANO *PORTA* METROPOLITANA

T3





1.5 IL SISTEMA DEI CENTRI DI RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA

L'area per dimensioni e posizione strategica, si presta ad ospitare funzioni legate alla ricerca e all'innovazione inserendosi in un contesto territoriale con molteplici insediamenti dedicati al tema.

I Parchi Scientifici e Tecnologici sono ambiti territoriali comprendenti delle aree contigue in cui vengono svolte attività relative alla tecnologia come la ricerca, lo sviluppo e la produzione di nuove tecnologie, insieme a tutti i servizi di supporto diretto.

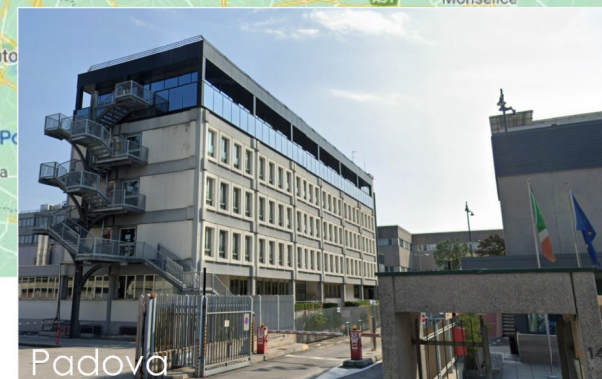
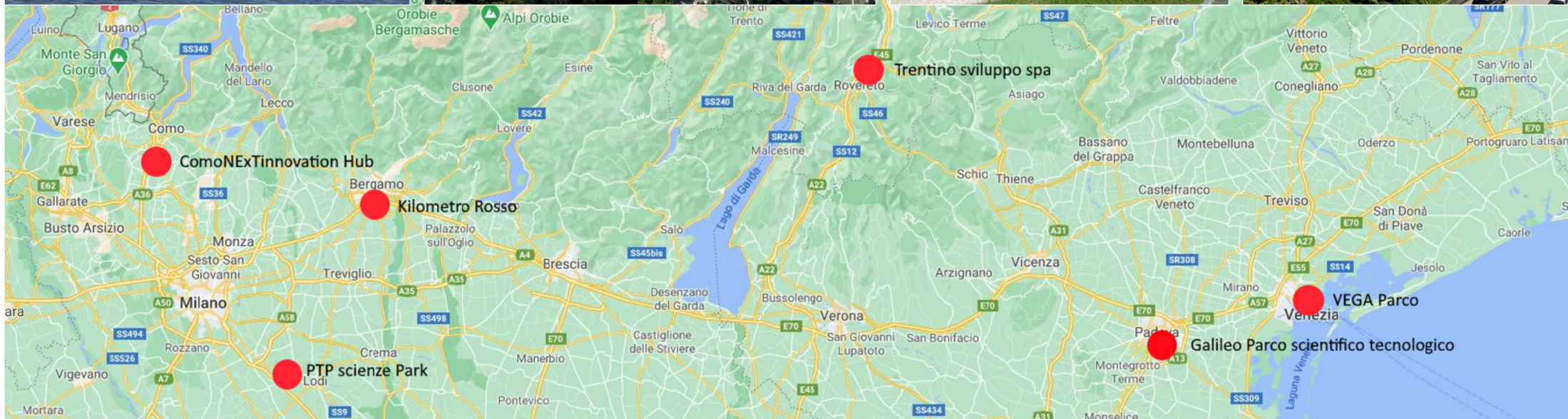
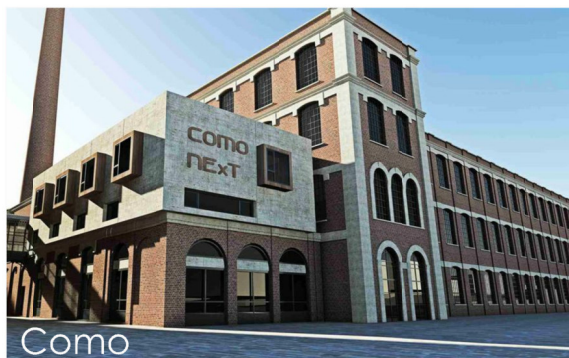
Promuovono le relazioni tra le attività di ricerca allo scopo di creare nuove tecnologie e innovazioni, aiutano la trasmissione della conoscenza dai centri, fanno nascere nuove imprese high-tech.

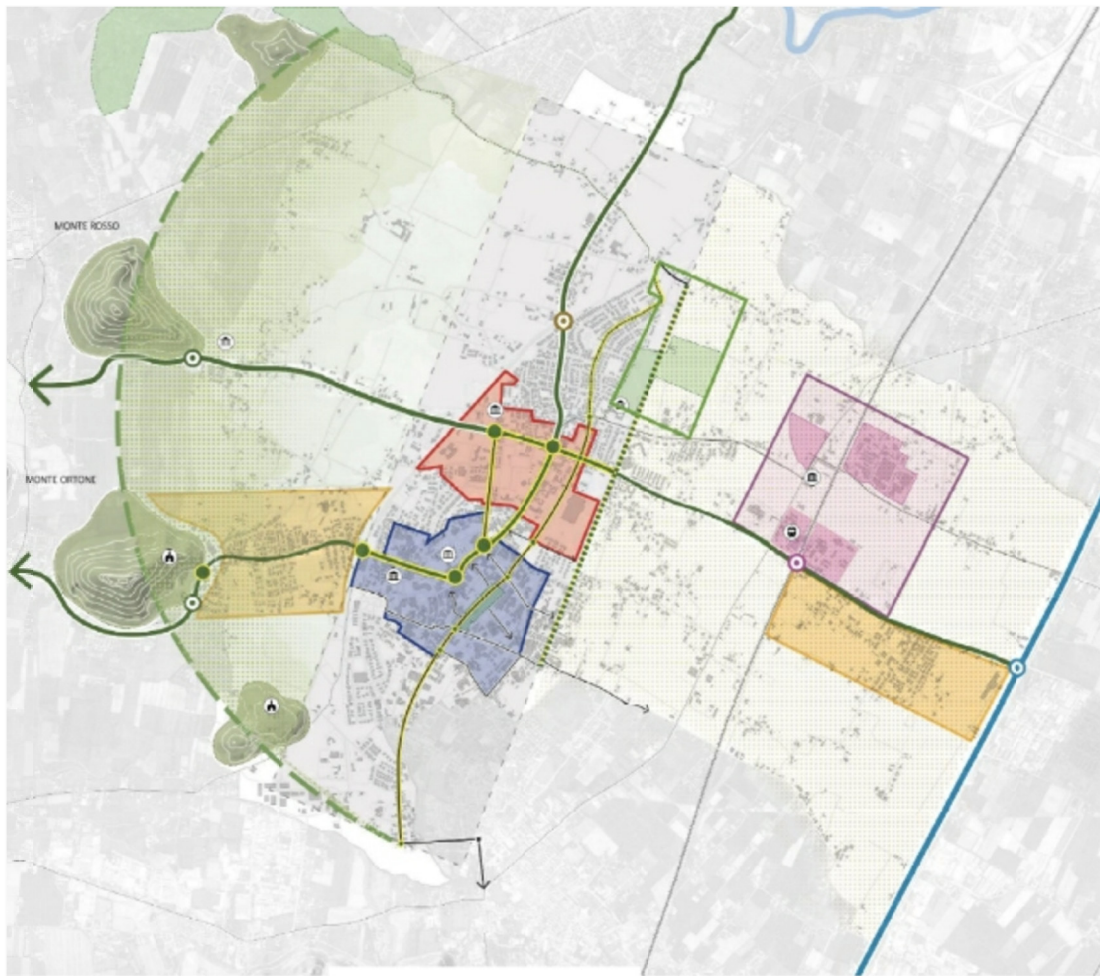
Lungo la dorsale infrastrutturale ovest- est, dell'Italia settentrionale emergono le seguenti aree:

- Vega Parco Scientifico Tecnologico - Venezia
- Galileo Parco Scientifico e Tecnologico - Padova
- Parco Tecnico Scientifico di Pavia
- ComoNExT Innovatio Hub - Como
- PTP Scienze Park - Lodi
- Trentino Sviluppo - Trento

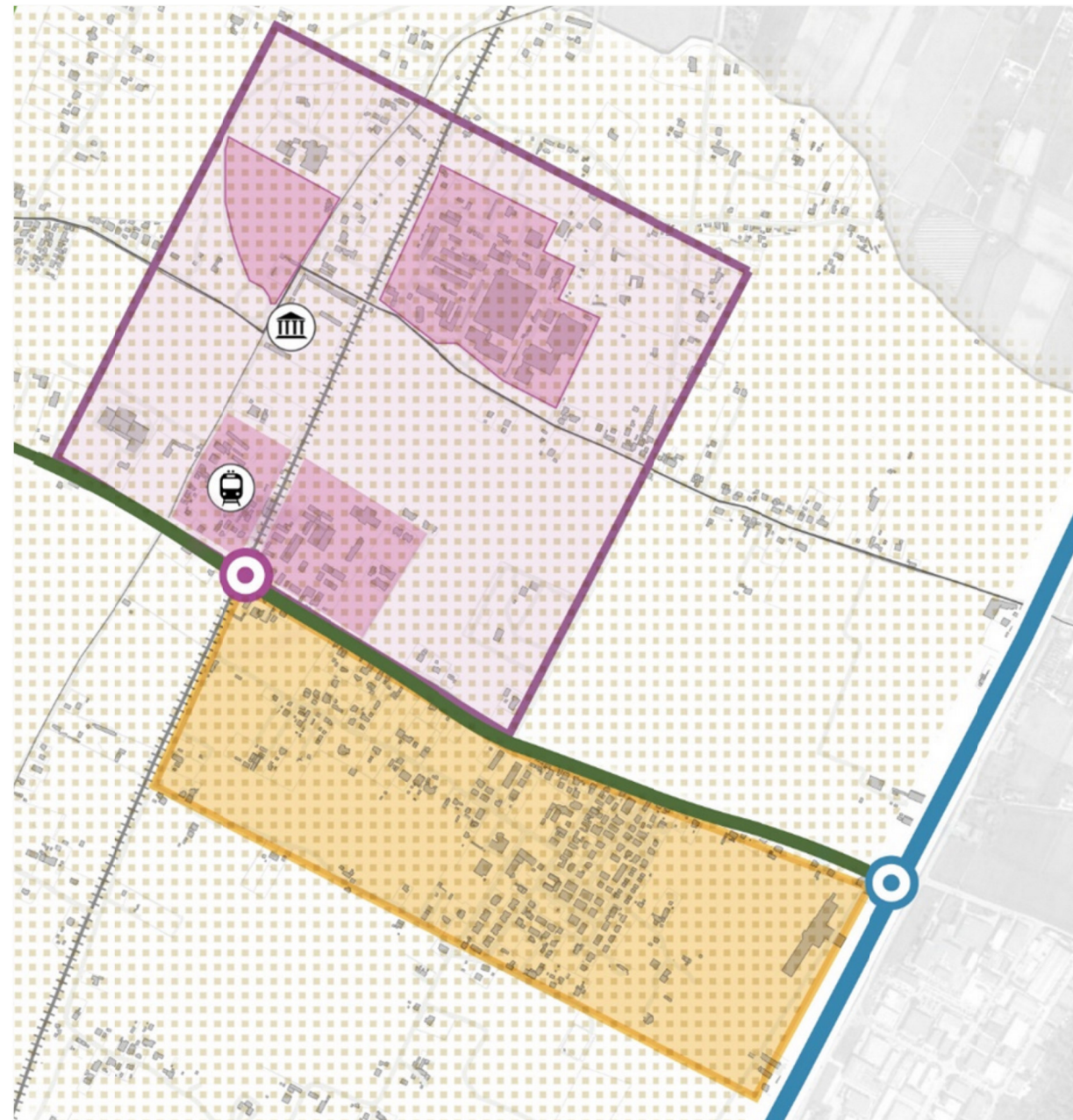
I parchi tecnologici sono generalmente sviluppati in aree peri-urbane e sono molto spesso frutto di interventi di rigenerazione di aree dismesse, sfruttando sistemi logistici e infrastrutturali consolidate.

La rigenerazione urbana di tali siti innesca un volano virtuoso che determina relazioni con aree molto più ampie delle singole aree riconvertite e rinnovate.





- | | |
|--|---|
| ■ ABANO CIVITAS | ○ PORTA METROPOLITANA |
| ■ ABANO SPA | ○ PORTE COLLINARI |
| ■ NUCLEI RESIDENZIALI DELLE FRAZIONI | ○ PORTA D'ACQUA |
| ■ ACTIVITY PARK | ○ PORTA BACCHIGLIONE |
| ■ CONNETTORI TERRITORIALI | |
| ■ ASSI URBANI STRUTTURALI | |
| ■ ASSI URBANI FUNZIONALI | |



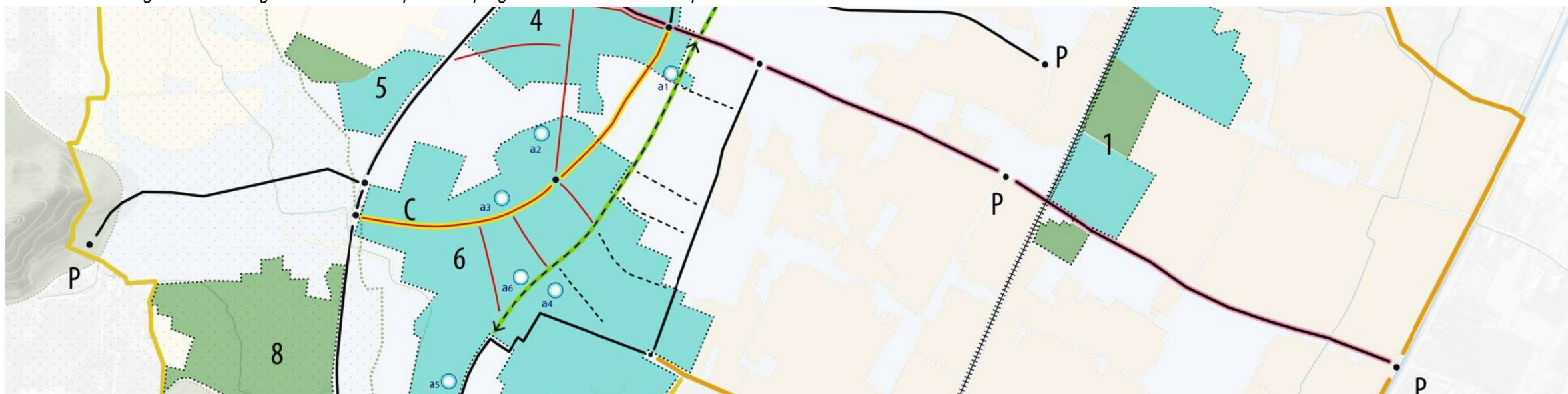
1.5 IL MASTERPLAN PAT E I PROGETTI D'INNESCO

Il Masterplan del PAT di Abano Terme ha riconosciuto, nel territorio apone, sei ambiti strategici per lo sviluppo della città. La Porta Metropolitana e il nucleo residenziale di Giarre fanno parte di queste aree. L'ambito della Porta Metropolitana è l'area dove si concentrano infrastrutture e polarità di livello metropolitano che vanno tra loro integrate e messe a sistema: eccellenze produttive, insediamenti commerciali, emergenze architettoniche, reti infrastrutturali ferroviarie e stradali di rango regionale, e tutto ciò si relaziona con l'insediamento urbano di Giarre e alla sua funzione di "Porta" ciclabile e fluviale di Abano Terme.

Sei sono le aree individuate per lo sviluppo di progetti di rigenerazione urbana che per qualità ed entità rappresentano l'elemento di partenza in grado riconnettere le diverse emergenze di questo territorio.

Il I R.O.C. come polo di rilevanza metropolitana e di integrazione con le attività circostanti è indicato come il principale progetto d'innescò dell'area.

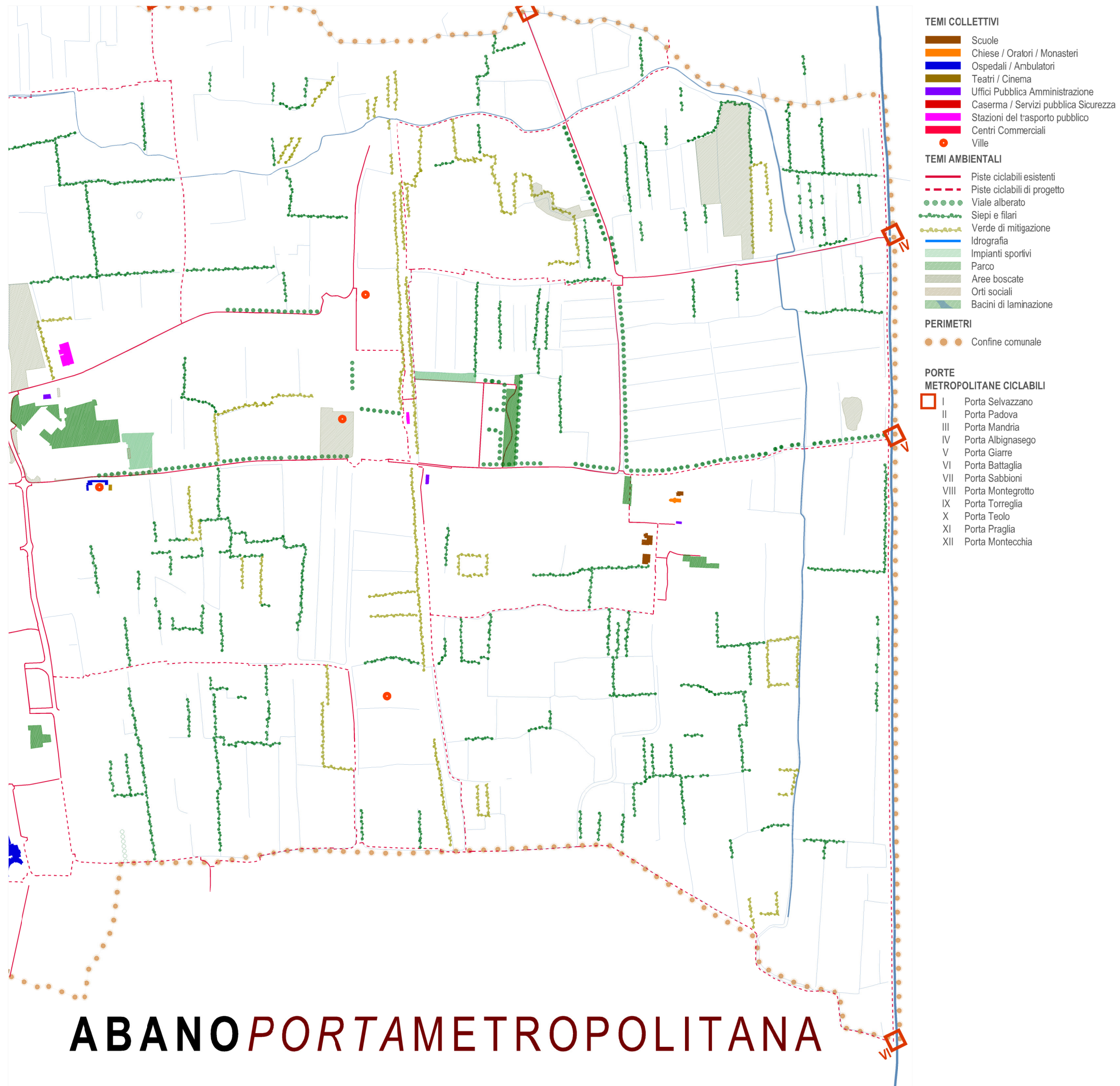
Individuazione degli ambiti strategici e delle aree deputate ai progetti d'innescò nel Masterplan del PAT



ABANO PORTA METROPOLITANA

T5





2 ANALISI DEL CONTESTO URBANO

2.1 La Città Pubblica

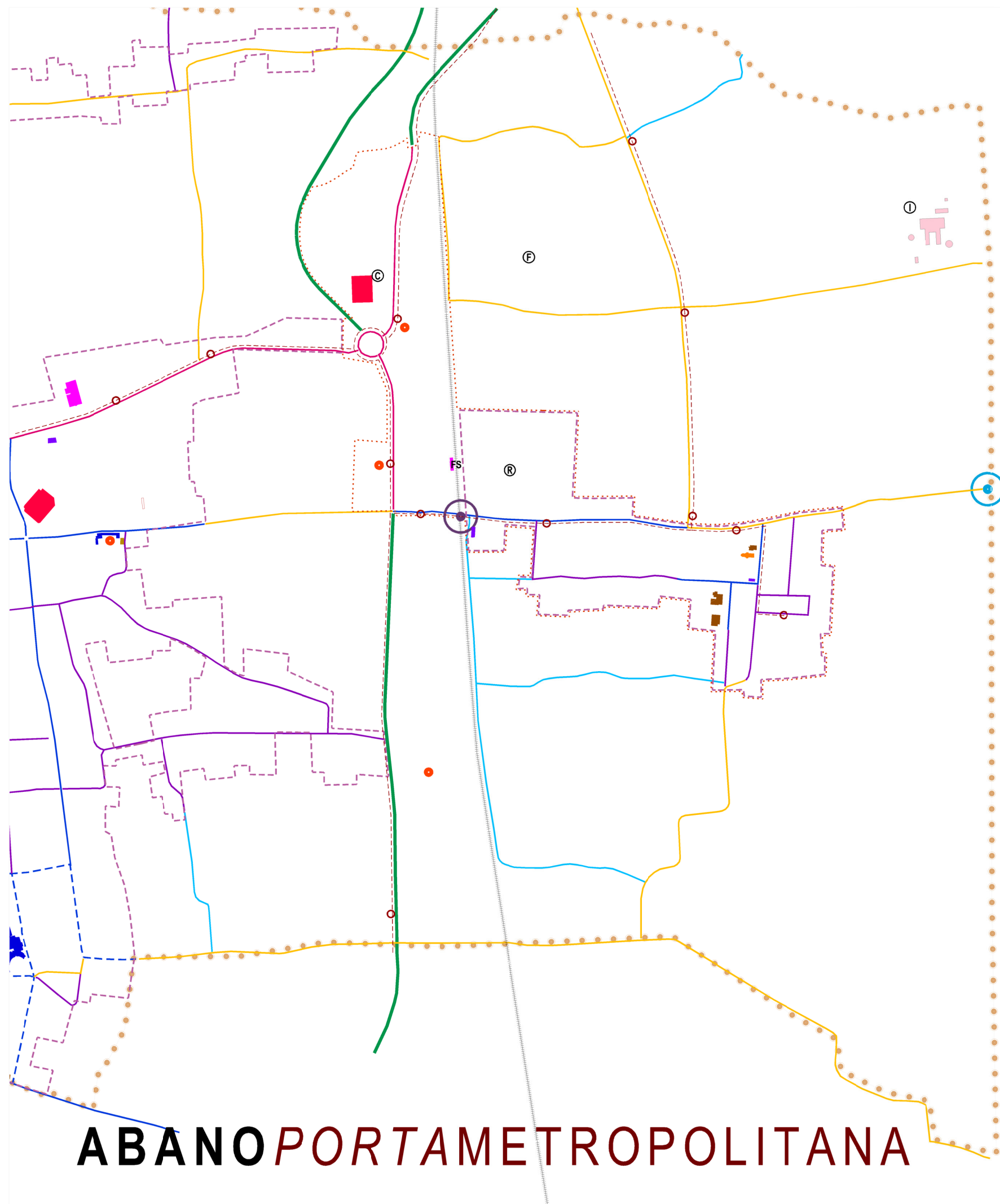
L'elemento guida nel percorso di lettura del territorio e delle sue sue emergenze è rappresentato dalla città pubblica, ovvero quel sistema di luoghi di interesse collettivo messi in relazione dalle infrastrutture ambientali e dalla mobilità lenta. Nell'immagine a fianco sono raffigurati:

- i **temi collettivi** ossia edifici e aree pubbliche o di valenza pubblica;
- i **temi ambientali** gli elementi della rete di mobilità lenta sia esistente che di progetto, con diretto riferimento al Biciplan approvato con Delibera di Consiglio Comunale n°4 del 2 marzo 2020; il censimento del *Verde lineare* con i viali alberati, le siepi e filari e le mitigazioni, e il *Verde areale* con la suddivisione di superfici a parco, a bosco o impianti sportivi.

Sono state indicate anche le 12 porte di accesso ciclabili al territorio comunale sulle principali vie d'accesso al centro urbano.

Emerge un territorio costituito da una rete minuta di relazioni ecologiche e sociali, che si innesta su tre importanti dorsali diversamente tematizzate: l'asse fluviale e ciclabile del canale Battaglia, la rete ferroviaria, la dorsale urbana che collega l'area centrale di Abano con Giarre, sulla quale si innestano i principali temi collettivi.





TEMI COLLETTIVI

- Scuole
- Chiese / Oratori / Monasteri
- Ospedali / Ambulatori
- Teatri / Cinema
- Uffici Pubblica Amministrazione
- Caserma / Servizi pubblica Sicurezza
- Stazioni del trasporto pubblico FS
- Centri Commerciali
- Ville

TEMI INFRASTRUTTURALI

- C - Strada extraurbana secondarie
- E - Strade urbane di quartiere
- E - Strade urbane di quartiere in zona turistica
- E - Strade urbane di interquartiere
- F - Strade locali interzonali
- F - Strade locali extraurbane (30 km/h)
- F - Strade locali urbane
- FS Linea ferroviaria e stazione
- Linea trasporto pubblico su gomma e fermata
- Porta metropolitana
- Porta d'acqua
- Porte collinari
- Porta Bacchiglione

PERIMETRI

- Confine comunale
- Centri urbani
- Centro urbano di Giarre
- Area Fidia spa
- Area ex caserma I ROC
- Area Commerciale
- Centro ippico

2.2 La rete Infrastrutturale

La valenza della città pubblica non si esprime solo a livello locale ma raggiunge la dimensione metropolitana. Nell'immagine a fianco si approfondiscono i temi. Nei **temi infrastrutturali** sono riportate le tipologie stradali classificate secondo il nuovo codice della strada, la linea ferroviaria e le linee di trasporto pubblico su gomma con relative fermate. Sono inoltre indicati i poli attrattivi dell'area a valenza metropolitana quali:

- Il polo Fidia: eccellenza farmaceutica di livello internazionale
- L'area 1°Roc: Progetto d'Innesco
- Il centro commerciale: in fase di realizzazione
- Villa Mocenigo: in fase di riconversione funzionale
- Centro ippico: in fase di realizzazione

Analogamente al Masterplan del PAT sono state individuate le due porte che caratterizzano l'area studio ossia la Porta Metropolitana e la Porta d'Acqua

Le elaborazioni recepiscono ed evidenziano come l'area in esame deve subordinare le indicazioni alle direttive di programmazioni superiori e specifiche quali:

- Il PTRC con il progetto di SMFR.
- Il PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Conferenza Metropolitana di Padova (Co.Me.Pa.) che promuove una visione condivisa delle politiche di mobilità sostenibile a livello intercomunale.
- Il PICIL Piano dell'illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso che consente di gestire in modo razionale gli impianti nelle fasi di nuova installazione, manutenzione, analisi tecnico-economiche e programmatiche oltre alla valorizzazione di contesti con particolare valenza storico-ambientale, rendendo l'illuminazione notturna protagonista di un progetto che esalti le espressioni del territorio, preservi la sicurezza dei cittadini e sia mezzo di una cultura del risparmio e di programmazione condivisa.





Romagnoli, Montanari, Spada, Boschi, Lazzeri



Bagagli, Carecci, Damsa, Gardelli, Isidoro, Mini, Serrani



Battini, Gardini, Mariani, Patrignani, Sgroi, Urbini



Biondi, Casari, Colleluori, D'Aloisio, DiSalvo



Calamelli, Galli, Meloncelli, Pagano, Saragoni



Ciotti, Flamigni, Giontarelli, Medri, Serr, Zanchetti



Rizzo, Tamarri, Indio, Lucchi, Sobbi, Berti

3 LABORATORIO DI PROGETTAZIONE

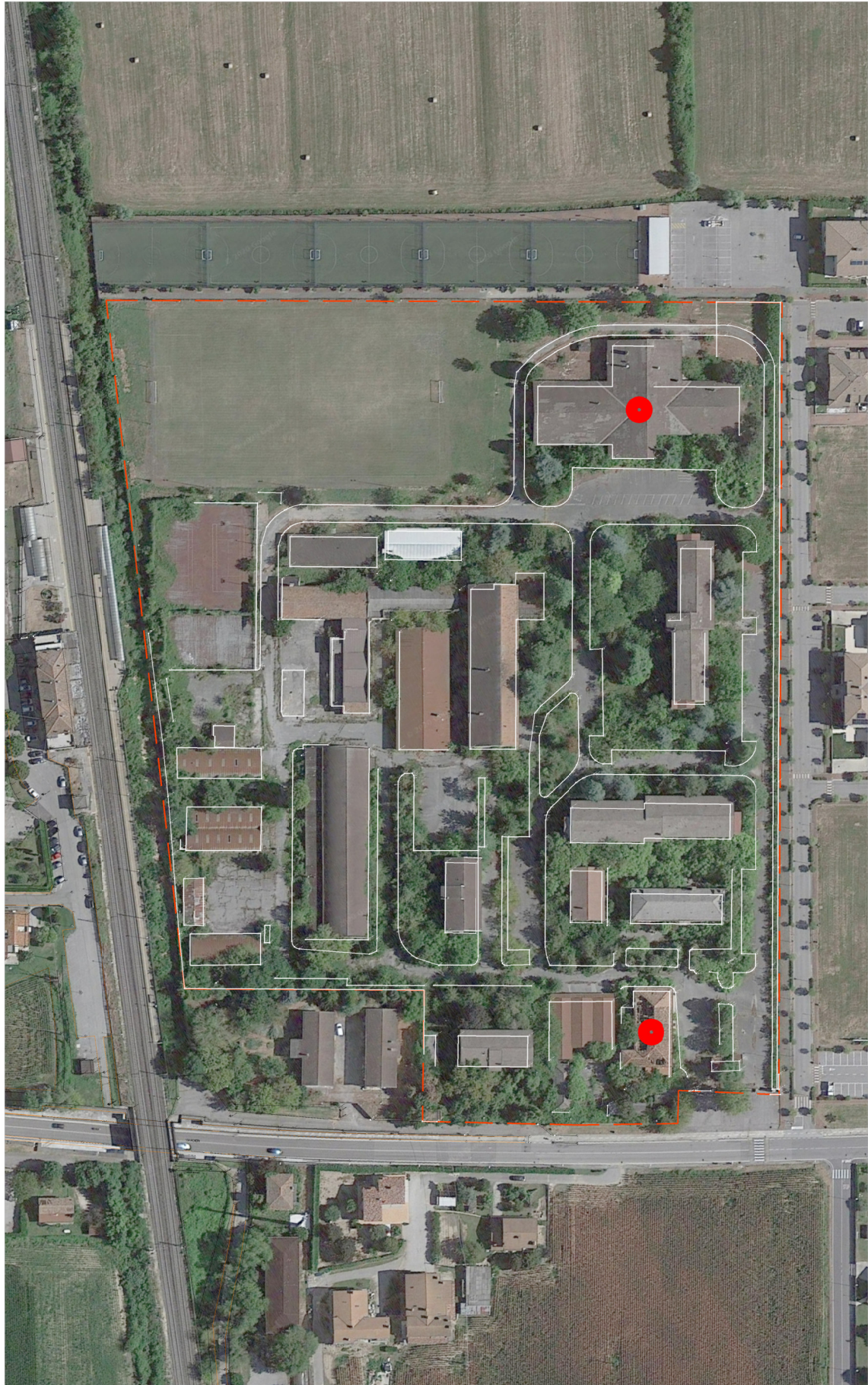
UNIBO - Facoltà di Architettura Workshop

Luglio - Settembre 2019

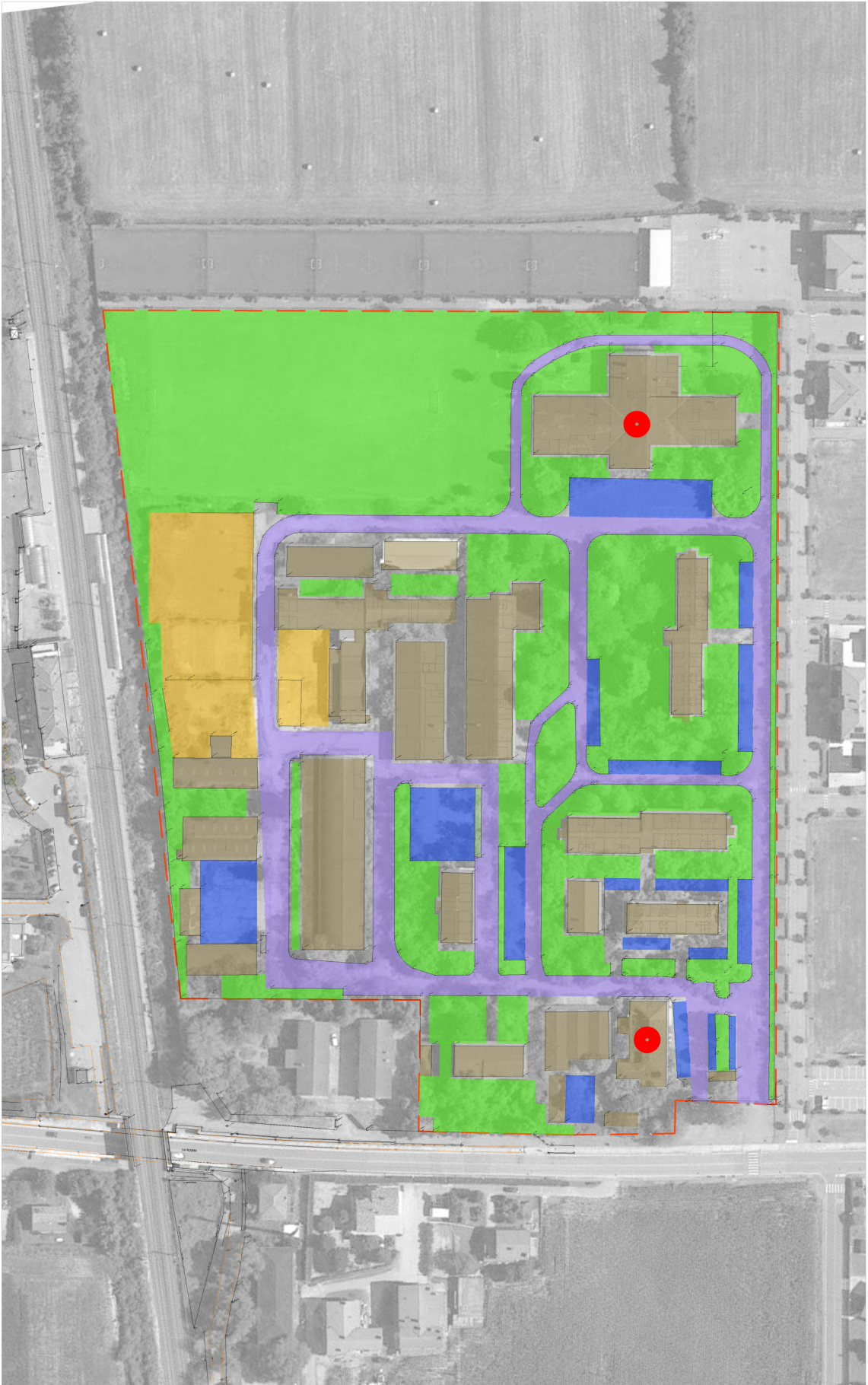
L'amministrazione, considerata l'importanza di promuovere le attività di ricerca e studio legate alla progettazione urbanistica e architettonica nel territorio abonese, ha approvato con D.C.C. 45 del 30 luglio 2018, un Accordo Quadro con l'Università di Bologna – Dipartimento di Architettura. La collaborazione tra l'Università di Bologna e la Città di Abano Terme offre l'opportunità di avviare e realizzare studi su progetti urbanistici che prevedano la partecipazione di studenti e ricercatori.

Nel 2019 l'area dell'ex Caserma del I ROC è stata indicata come luogo deputato per un *workshop*, della durata di 7 giorni (2 a luglio + 5 a settembre) rivolto agli studenti del Corso di Laurea in Architettura del Dipartimento di Architettura dell'Università di Bologna, i quali coordinati dai docenti proff. Gino Malacarne e Giovanni Furlan hanno elaborato una proposta progettuale relativa alla trasformazione e rigenerazione urbana della ex caserma 1° ROC.





SOVRAPPOSIZIONE RILIEVO - ORTOFOTO



ZOONING DELLO STATO DI FATTO

4 RILIEVO DELLO STATO DI FATTO

La pulizia interna dell'area del 1° ROC, iniziata nel gennaio del 2020, ha consentito la valutazione dello stato di salute delle alberature presenti all'interno del polo, inoltre è stato possibile effettuare un rilievo topografico plano altimetrico dello stato dei luoghi, georeferenziando e facendo collimare altri rilievi delle zone limitrofe. Questo ha consentito la stesura di una cartografia corretta e funzionale ad una progettazione di dettaglio.

L'accesso al complesso avviene da Via Roveri, è composto da 33 fabbricati destinati a molteplici usi e di diverse consistenza. Il complesso si presentava suddiviso in quattro grandi aree funzionali, la distinzione delle quali nel corso degli anni si è rivelata meno rigida, a causa dello sviluppo della base e il mutare delle esigenze operative.

Il susseguirsi di interventi di ampliamento e nuova edificazione all'interno del sedime originario della base non ben coordinati ha reso confuso i collegamenti e la distribuzione planimetrica degli edifici.

	SUPERFICIE AREA	59.385 MQ
	SUPERFICIE PARCHEGGI	3.570 MQ
	SUPERFICIE VERDE	25.368 MQ
	SUPERFICIE COPERTA DEGLI EDIFICI	11.281 MQ
	SUPERFICIE STRADALE	8.921 MQ
	SUPERFICIE PAVIMENTATA - campi sportivi	3.415 MQ
	SUPERFICI DI PERTINENZA DEGLI EDIFICI	6.830 MQ
	EDIFICI DA CONSERVARE	





TEMI COLLETTIVI

- Scuole
- Chiese / Oratori / Monasteri
- Teatri / Cinema
- Uffici Pubblici Amministrazione
- Stazioni del trasporto pubblico FS
- Centri Commerciali
- Ville

TEMI INFRASTRUTTURALI

- C - Strada extraurbana secondarie
- E - Strade urbane di quartiere
- E - Strade urbane di interquartiere
- F - Strade locali interzonali
- F - Strade locali extraurbane (30 km/h)
- F - Strade locali urbane
- +++ FS Linea ferroviaria e stazione
- Linea bus e fermata
- ⊙ Porta metropolitana
- ⊙ Porta d'acqua

POLARITA'

- Ⓡ Area Fidia spa
- Ⓡ Area ex caserma I ROC
- Ⓡ Area Commerciale
- Ⓡ Centro Ippico

MARGINI

- Margine percettivo principale
- - - Margine percettivo secondario
- - - Margine urbano
- - - Fronti urbani frammentati

AMBITI

- Ambito urbano
- Ambito di cerniera
- Strada piazza
- Spazi aperti
- Ambito 1° ROC
- Relazione 1° ROC e contesti
- Ambito di ricomposizione paesaggistica



5 ANALISI INTERPRETATIVA

5.1 IL TERRITORIO DI GIARRE

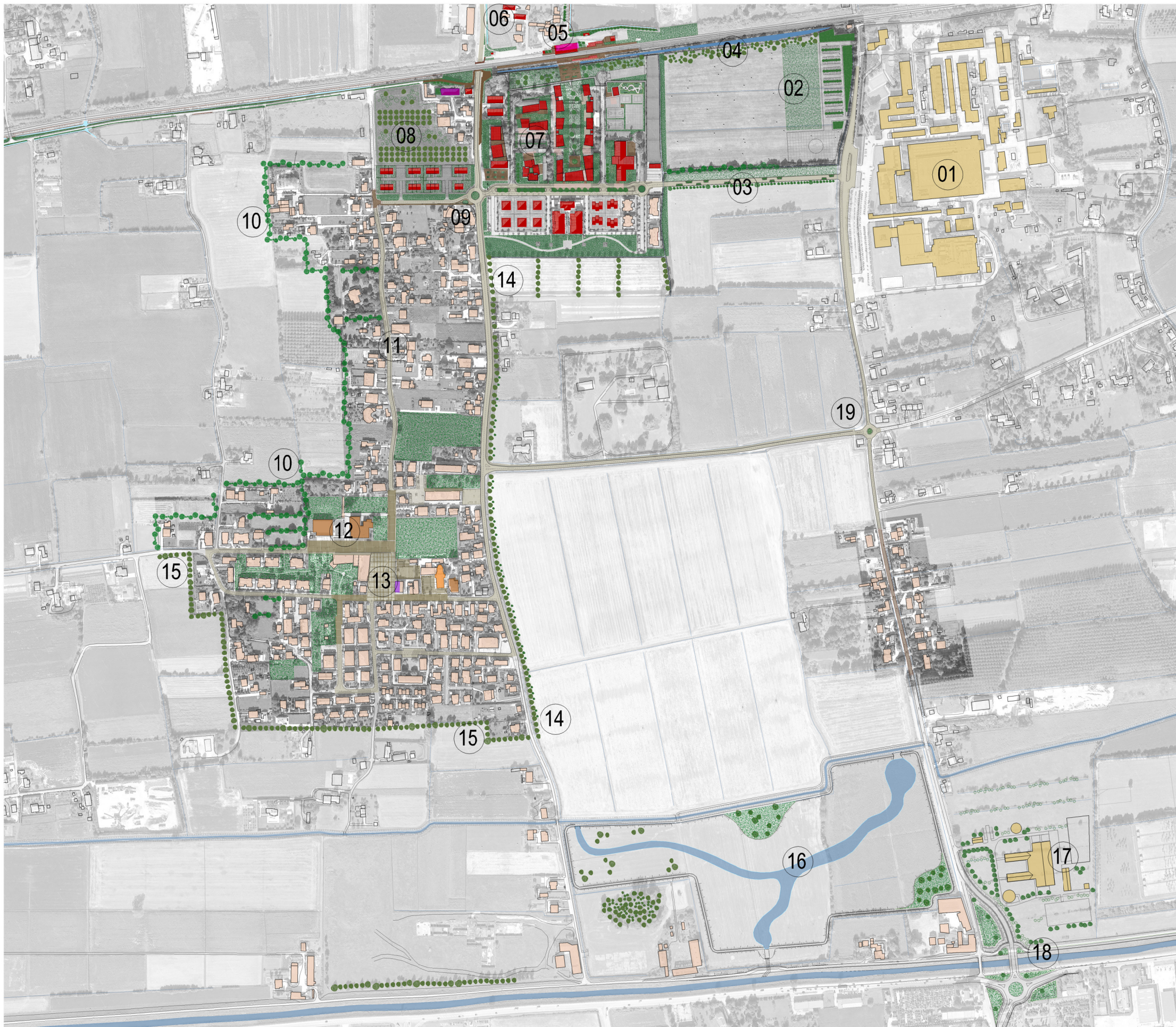
Nel Masterplan del PAT la figura del Teatro diventa l'immagine interpretativa di Abano Terme e se i Colli Euganei rappresentano la scenografia, l'area centrale urbana il palcoscenico, il I ROC e Giarre sono il Foyer e la porta d'ingresso. Gli elementi caratterizzanti che diventano i temi della progettazione si riconoscono in:

- L'accesso fluviale e ciclabile dal Canale Battaglia.
- Il sistema di spazi aperti rurali e periurbani.
- Il nuovo centro Ippico alle porte d'ingresso.
- La struttura stradale a maglia ortogonale differentemente gerarchizzata.
- L'eccellenza produttiva di Fidia.
- Il nodo viabilistico (ferrovia, viabilità regionale).

L'analisi interpretativa mette in luce la scarsa connessione tra l'area urbana di Giarre e le altre polarità evidenziate nello studio, in special modo il progetto d'innescio del 1°ROC. Polarità che necessitano invece di una grande sinergia e interazione.

Un altro tema emergente sono i bordi non regolati tra la campagna e il centro abitato, limiti che per l'importanza dei percorsi ciclabili lungo l'argine, quindi l'estrema visibilità, diventano margini percettivi fondamentali.





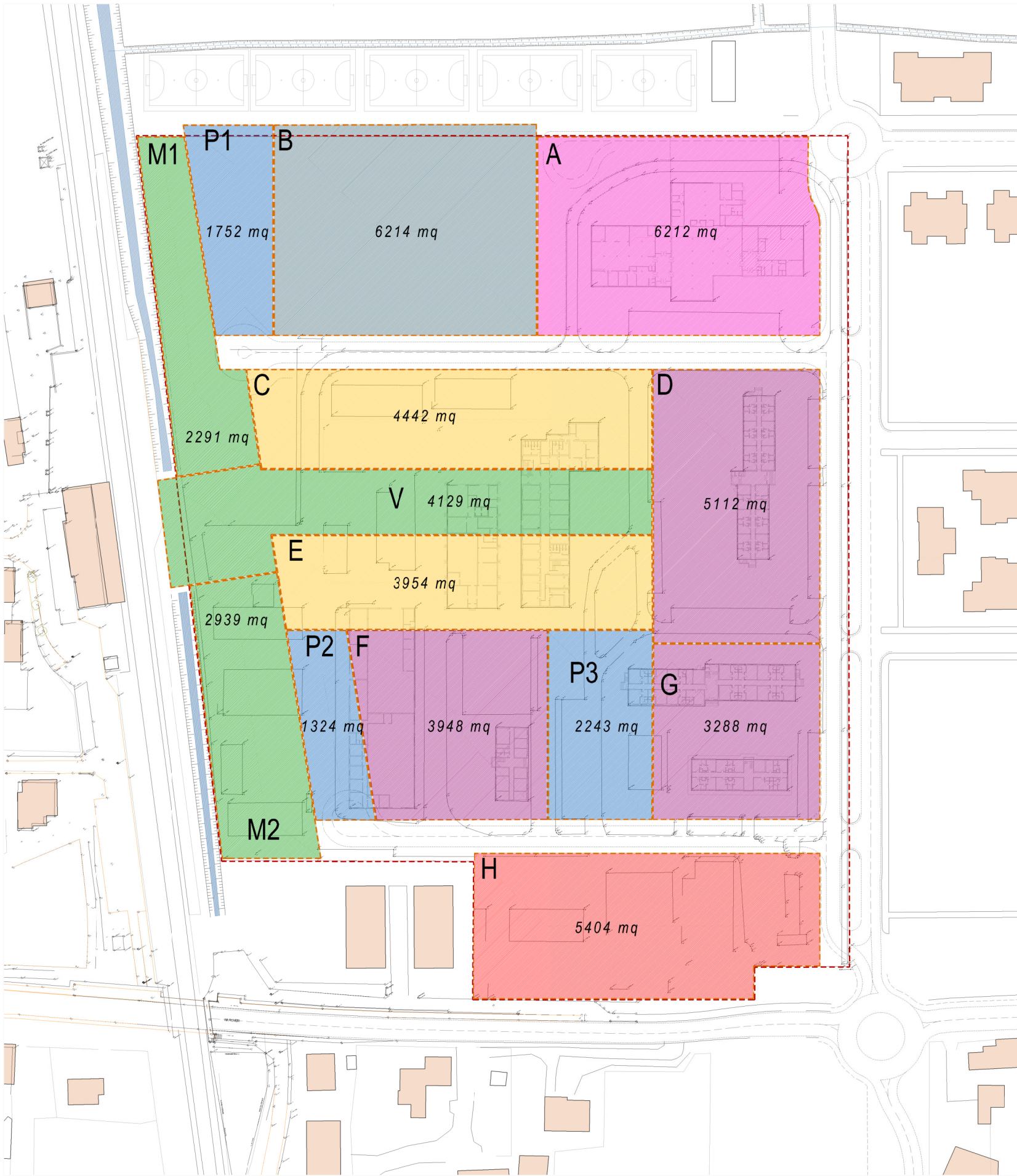
5.2 IL MASTERPLAN

ABANO PORTA METROPOLITANA

Le analisi ed i paradigmi interpretativi illustrati in precedenza, mediati nel processo di progettazione, determinano un'immagine futuribile del territorio candidato a diventare la Porta Metropolitana di Abano Terme, che si caratterizza dai seguenti elementi fulcro della futura progettazione:

- 01 – I luoghi della produzione
- 02 – Spazi aperti a servizi del centro produttivo
- 03 – Percorso per la mobilità lenta di collegamento
- 04 – Margine di mitigazione ambientale
- 05 - Stazione del S.F.M.R. con accesso diretto dal I.R.O.C.
- 06 – Residenze sociali
- 07 – I.R.O.C. – Luogo della produzione scientifica e tecnologica
- 08 – Bosco urbano
- 09 – Nuova viabilità
- 10 – Ricomposizione paesaggistica dei margini urbani
- 11 - Strada urbana – strada 30
- 12 – Servizi collettivi: Scuola, Chiesa, Palestra, Ufficio Postale
- 13 – Piazza con innesto strada urbana
- 14 – Boulevard territoriale, percorso Porta dell'Acqua – Abano Civitas
- 15 - Ricomposizione paesaggistica dei limiti urbani
- 16 – Parco delle acque - progetto a cura del Consorzio di Bonifica
- 17 – Centro Ippico
- 18 - Nuovo Ponte della Fabbrica
- 19 - Rotatoria su via S.Maria - Ponte della Fabbrica





5.3 L'area del I R.O.C. come progetto d'innescò per la riconfigurazione dell'ambito territoriale

Il percorso sviluppato fino ad ora porta ad eleggere l'area dell'ex caserma del I R.O.C., come il primo progetto d'innescò necessario alla riconfigurazione dell'ambito territoriale di Giarre, al fine di elevare il suo ruolo da frazione urbana a quartiere metropolitano. Al fine di orientare il dibattito sul futuro assetto fisico e funzionale dell'area, si è costruito uno scenario urbano sulla base dei seguenti obiettivi:

- Salvaguardare la rete viaria e dei sottoservizi esistente, al fine di contenere i costi di urbanizzazione primaria;
- promuovere l'insediamento di funzioni compatibili con le caratteristiche urbane dell'area, favorendo l'equilibrio tra funzioni pubbliche e private e favorendo le relazioni con il contesto urbano esistente, sia a scala locale che metropolitana;
- declinare il progetto di spazio aperto – verde alla permeabilità rispetto agli interventi di riqualificazione dell'edificato.

Ne derivano le seguenti scelte progettuali:

Viene raddoppiata la strada principale che diventa insieme alla via del quartiere esistente un boulevard alberato, mentre le due strade di distribuzione sono a fondo cieco questo permette l'ottimizzazione delle aree libere e consente un grande asse verde centrale per la mobilità lenta che porta alla stazione, reale elemento di cerniera funzionale e di collegamento. L'area verde lineare si rapporta con l'intorno attraverso varchi visivi ed inizia e conclude il suo viaggio con due spazi pavimentati uno di fronte la stazione, che rappresenta l'unico varco lungo tutta la mitigazione della linea ferroviaria, e l'altro sotto un grande edificio a corte aperta. Gli impianti sportivi sono concentrati nell'area contermina i campi da calcetto già in funzione. Gli unici edifici che si ipotizza possano venire riadattati sono lo stabile attualmente all'ingresso e il grande edificio alla sua estremità nord, oltre che gli elementi che testimoniano l'utilizzo originario dell'area come la torretta di guardia o il portale di accesso. Le funzioni che andranno privilegiate sono quelle relative alla ricerca e all'innovazione, promuovendo l'insediamento di sedi direzionali o servizi del terziario, che riconoscano il vantaggio logistico che offre il sito, arricchendosi di quei servizi necessari agli utilizzatori di questi luoghi, quali quelli legati al riposo, allo svago al benessere.

Sulla scorta di questi principi si è ipotizzato uno scenario in cui si attribuiscono delle funzioni e delle carature urbanistiche al fine di verificarne la compatibilità con il sito. Si prevedono funzioni pubbliche e private equamente suddivise da innestare sul due assi stradali secondari di penetrazione ed un grande boulevard di ingresso sul doppio sedime stradale esistente di innesto su via Roveri.

C E	LOTTE PER RESIDENZA FUNZIONALE AI LAVORATORI	B	IMPIANTI SPORTIVI
D F G	LOTTE PER FUNZIONI DIREZIONALI LEGATE ALL'INNOVAZIONE E ALLA RICERCA	M1 M2 V	VERDE - VERDE DI MITIGAZIONE
H	LOTTO PER SALA POLIVALENTE, CLUBHOUSE, COWORKING	P1 P2 P3	PARCHEGGI
A	LOTTO PER ASILO NIDO E MATERNA BIBLIOTECA, ASSOCIAZIONI		

