



COMUNE DI BERGAMO
ISTITUTO NAZIONALE PREVIDENZA SOCIALE

PROTOCOLLO DI INTESA PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI
PROPRIETA' DELL'INPS SITA IN COMUNE DI BERGAMO - VIA DON BOSCO
DENOMINATA "EX GASOMETRO"

2

allegato

Scheda di sintesi delle previsioni urbanistiche area
"ex Gasometro" con estratto Documento di Piano del PGT
vigente: *Scheda Progetto "AT8 Porta Sud"*

Comune di Bergamo
Progetto Interventi di Riqualificazione Urbana

AREA INPS SITA IN COMUNE DI BERGAMO - VIA DON BOSCO
DENOMINATA “EX GASOMETRO”

SINTESI DELLE PREVISIONI URBANISTICHE VIGENTI

Le previsioni urbanistiche dell'area in oggetto sono dettagliate dal Piano di Governo del Territorio entrato in vigore a seguito della pubblicazione sul BURL in data 21/07/2010. Nello specifico, il Documento di Piano individua l'immobile nell'Ambito n.1 dell'Unità Minima di Intervento UMI1 dell'Ambito di Trasformazione “Ata/i_8 - Porta Sud”, la cui attuazione è subordinata alla preventiva formazione di uno specifico Accordo di Programma, con il quale dovranno essere attuati gli impegni contenuti nel Protocollo di Intesa sottoscritto in data 08/01/2008 da Comune di Bergamo, Provincia di Bergamo, R.F.I. s.p.a. e Porta Sud s.p.a.

Dati urbanistici complessivi Ambito 1

Superficie territoriale (St) = mq 274.000 circa

Superficie lorda di pavimento (Slp) = mq 345.600 max, di cui:

- quota a destinazione d'uso di tipo profittevole (residenza, terziario e commerciale) = mq 307.100*
- quota a destinazione d'uso per servizi ed attrezzature pubbliche = mq 38.500

** di cui mq 138.380 di spettanza del Comune di Bergamo*

Ripartizione Superfici lorde di pavimento (Slp) assegnate all'area INPS

Superficie territoriale = mq 9.000 circa

Slp a destinazione d'uso di tipo profittevole (residenza, terziario e commerciale) = mq 5.540 circa**

Slp servizi ed attrezzature pubbliche: mq 1.265 circa**

*** la Slp complessiva è ripartita tra le proprietà incluse nell'Ambito 1 in proporzione alla superficie territoriale (St) corrispondente alle singole proprietà; il valore risulta quindi orientativo: per definirlo in modo compiuto sarà necessario acquisire il dato dell'esatta superficie delle aree di proprietà comunale ricomprese nell'Ambito 1.*

Note:

- la dimensione relativa alla Superficie territoriale(St), sia dell'Ambito 1 sia dell'area INPS, sono calcolate sulla base aerofotogrammetrica: devono quindi essere verificate con apposito rilievo strumentale;
- si precisa inoltre che le potenzialità edificatorie sopra espresse sono riferite alle previsioni del vigente Documento di Piano, strumento di programmazione strategica la cui efficacia è prorogata dall'art. 5.4 della l.r. 31/2014, sino all'adeguamento del PGT, da effettuare dopo la definizione della soglia comunale di consumo di suolo.

Strumenti di attuazione previsti per Ambito di Trasformazione “Porta Sud”

AdP/PII coordinati per ogni ambito attraverso progetto unitario definito con apposito “masterplan” mediante assunzione di specifici impegni da parte dei soggetti coinvolti con lo scopo di garantire l'attuazione e realizzazione delle dotazioni pubblicistiche previste, favorendo la trasformazione urbanistica dell'ambito e la valorizzazione complessiva di tutto il comparto.

ELEMENTI DI COERENZA

Va segnalato che la Scheda Progetto dell'Ambito di Trasformazione "Ata/i_8 – Porta Sud" già prevede la fase temporanea per la realizzazione del parcheggio pubblico nell'area ex gasometro, appositamente recepita nella sezione del Catalogo del Piano dei Servizi dedicata ai servizi di progetto, con la seguente previsione: *"Nuovo parcheggio pubblico (area ex gasometro) da attestare verso il piazzale: la realizzazione potrà essere anticipata, attraverso una soluzione temporanea, rispetto alla trasformazione dell'Ambito di Trasformazione mediante convenzionamento delle modalità di realizzazione e gestione con le proprietà interessate (per circa 350 posti auto). L'area potrà essere adeguatamente attrezzata per accogliere parte del mercato settimanale."*

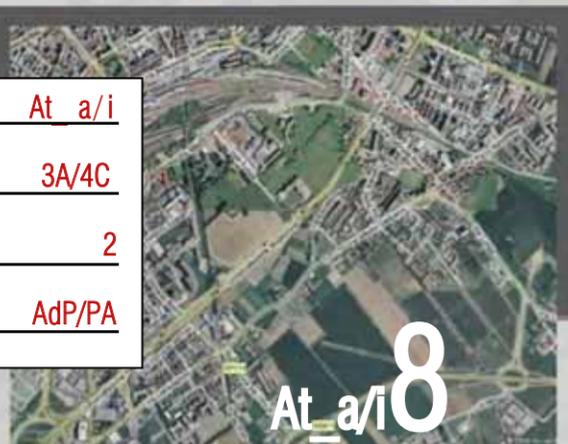
SINTESI FINALE

Il nuovo parcheggio pubblico nell'area ex Gasometro (+ eventuale piazzale mercato) sono coerenti alla Scheda Progetto dell'Ambito di Trasformazione "Ata/i_8 - Porta Sud" del PGT, anche nella fase transitoria ante-trasformazione complessiva dell'Ambito 1 (Porta Sud).

E' possibile declinare in linea orientativa i dati urbanistici di riferimento e spettanza della proprietà INPS, ma va evidenziato che solo l'Accordo di Programma, espressamente previsto quale modalità di attuazione, definirà esattamente le SIp profittevoli dell'Ambito (e quindi anche quelle di spettanza INPS).

PORTA SUD

TIPOLOGIA	At a/i
CLASSE DI FATTIBILITÀ GEOLOGICA	3A/4C
UNITÀ MINIME DI INTERVENTO	2
STRUMENTO ATTUATIVO	AdP/PA



Obiettivi strategici

1. Realizzazione del terzo centro cittadino riqualificando e trasformando alcuni importanti ambiti della città e rafforzando l'asse dei quattro centri territoriali: Città Alta, il Centro piacentiniano con il Sentierone, il Nuovo centro intermodale, e l'Aeroporto di Orio al Serio.
2. Progressivo sviluppo della rete di trasporto su ferro in modo da conferire all'Ambito il ruolo di fulcro e nodo di attestamento di tutta una serie di collegamenti ferroviari e tranviari di livello urbano, provinciale e regionale destinati a rispondere in modo concreto ed efficiente alle esigenze di una mobilità sostenibile e realizzare un Centro di interscambio.
3. Dismissione dello scalo merci e suo spostamento.
4. Progressivo avvio delle azioni di recupero urbano delle aree dismesse circostanti allo scalo ferroviario attraverso un progetto urbanistico, infrastrutturale, economico e finanziario dettagliato e articolato in base ad un programma temporale certo.
5. Realizzazione del grande progetto ambientale del PGT con la costruzione di un sistema articolato di spazi verdi che costituiscono il tassello centrale della "cintura verde" e determinano inoltre, in senso Nord-Sud, un grande cuneo verde che dalla piana agricola penetra sino al nuovo centro intermodale (Stanza Verde). Il sistema del verde (quello pubblico, fruibile e attrezzato) deve essere l'occasione per dare continuità e connessione alle parti di città costruita che interagiscono con il polo intermodale e dovrà diventare elemento centrale del disegno dello spazio pubblico.

Obiettivi specifici - programmi

1. Attribuire all'intervento di trasformazione dello scalo merci il ruolo pilota verso un effettivo potenziamento del trasporto collettivo ferroviario e tranviario e pubblico su gomma.
2. Garantire un efficiente collegamento tra i margini sud ed est del centro urbano e le circonvallazioni/tangenziali esterne attraverso un quadro di interventi di infrastrutturazione viabilistica coerentemente strutturato e capace di dimostrare la sua attuabilità rispetto agli interventi di trasformazione/riqualificazione del nodo intermodale e garantire la sua fattibilità economica, finanziaria e temporale.
3. Individuare le funzioni urbane qualitativamente significative da localizzare negli spazi di recupero e/o negli edifici di nuova realizzazione che possano da un lato dare rilevanza strategica all'ambito, dall'altro valorizzare le "funzioni di eccellenza" della città e del territorio di Bergamo (uffici pubblici, servizi per la ricerca, centro congressi polifunzionale e ricettività collegata, strutture per il tempo libero, il turismo e la cultura, spazi per nuovi nuclei abitativi di qualità, compresi gli interventi di edilizia residenziale pubblica e per residenze sociali dedicate a giovani e anziani).

Obiettivi specifici UMI 1 "Nuovo Centro della Grande Bergamo" - azioni

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

1. Attuare il "Protocollo di intesa tra Comune di Bergamo, RFI, Provincia di Bergamo e Porta Sud" sottoscritto in data 6 gennaio 2008 ed avente come oggetto l'investimento delle plusvalenze derivanti dalla valorizzazione economica delle aree di proprietà RFI per il cofinanziamento delle opere di potenziamento del sistema ferroviario bergamasco individuate con le seguenti priorità:
 - a. trasformazione della stazione di Bergamo in un nodo di interscambio passeggeri multimodale integrato;
 - b. collegamento ferroviario con l'aeroporto di Orio al Serio;
 - c. potenziamento della tratta ferroviaria tra ponte San Pietro ed Albano Sant'Alessandro per consentirne un uso di tipo metropolitano;
 - d. realizzazione della nuova stazione di Bergamo, intesa come "luogo dell'integrazione dei sistemi di trasporto e di servizio pubblico";
2. realizzazione del complessivo corredo infrastrutturale necessario alle connessioni tra Porta Sud, centro cittadino e grandi assi di infrastrutture esterne;
3. realizzazione del sistema di superamento della barriera ferroviaria e dei percorsi di mobilità dolce e pedonale;
4. attuazione di un sistema di accessibilità e di parcheggi dinamico e adattabile ai diversi scenari delineati sia dal progressivo attuarsi del corredo infrastrutturale di riferimento territoriale, sia dalle fasi di sviluppo della riqualificazione dello scalo ferroviario:
 - e. in tal senso l'interscambio, nella stazione, deve essere quello che avviene fra l'utente ferrovia e l'utente mezzo pubblico (tram). Tuttavia, in relazione ai diversi tempi di realizzazione dell'insediamento e quelli di realizzazione della rete dei mezzi pubblici sarà necessario, per il decollo delle prime parti della nuova centralità urbana, prevedere l'ipotesi di un sistema di parcheggi d'attestazione, collegato alla circonvallazione attraverso un'asta viaria urbana attrezzata, che garantisca una dotazione di posti auto opportunamente dimensionata alle funzioni pubbliche e private previste. Quando il programma di trasformazione urbana sarà a regime si potranno valutare ulteriori funzioni degli spazi a parcheggio attraverso un processo di rifunzionalizzazione degli stessi: si tratta, pertanto, di inventare parcheggi "reversibili" e tali per cui vi sia convenienza, in una fase più avanzata, a farli diventare "altri spazi" compatibili con il programma di trasformazione urbana, valutando nuove esigenze o necessità.
5. dotazione di servizi a rete e impiantistica orientati all'ottimizzazione del bilancio energetico e ambientale (teleriscaldamento, cablaggio e servizi telematici alla scala urbana);

SISTEMA AMBIENTALE

1. recupero qualitativo degli ambiti dismessi e loro bonifiche;
2. implementazione del verde urbano fruibile;
3. realizzazione di un parco urbano che integri le funzioni del campus scolastico di corso Europa con le aree libere a sud della circonvallazione Mugazzone, fino alla via Gasparini;
4. realizzazione delle connessioni verdi e riqualificazione dell'asse fluviale del Morla;

5. SISTEMA INSEDIATIVO

1. rinnovare e implementare la qualità urbana degli ambiti dismessi attraverso il progetto dello spazio pubblico, l'assunzione di tipologie edilizie connotate da caratteri architettonici di assoluto rilievo;
2. dare garanzia di usi pubblici e privati ad alto valore aggiunto con recupero di servizi per la collettività sia alla scala locale, sia a quella territoriale vasta;
3. adottare particolari attenzioni rispetto alla percezione del paesaggio urbano esito delle trasformazioni e degli scenari visuali rivolti al contesto urbano di riferimento;
4. connotare la nuova stazione con un carattere "europeo", vale a dire massimizzandone l'uso pubblico multiplo per tutti i cittadini, e non solo per i cittadini viaggiatori;
5. collocare alcune strutture e funzioni pregiate in ambiti periferici da riqualificare in grado di dare impulso a nuovi grandi funzioni urbane qualificanti sotto il profilo sociale e culturale con sviluppo di offerta di servizi e funzioni di tipo pubblico durevoli;

Parametri urbanistici

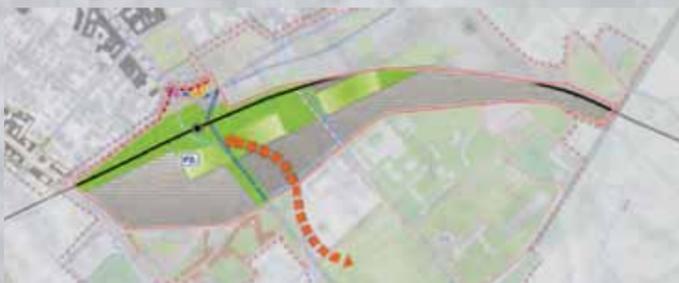
St = 960.340 mq

Slp max = 486.000* mq

L'At_a/i8 si compone di 2 Unità Minime d'Intervento (UMI):

UMI 1 - Nuovo Centro della Grande Bergamo a sua volta si suddivide in 4 ambiti.

Ambito 1 - Il Polo intermodale



Ambito 2 - Aree dismesse a nord dello scalo



Ambito 3 - Campus scolastico



Ambito 4 - Parco sud



	UMI1 Nuovo Centro della Grande Bergamo (At_i)	UMI 2 Parco lineare di Porta Sud (At_a)
St (mq)	738.684	221.656
Slp max (mq)	Dati urbanistici complessivi: 468.000 * mq - compresi servizi e attrezzature pubbliche Ambito 1 - Il polo Intermodale** mq 345.600 (di cui 38.500 per servizi e attrezzature pubbliche) Ambito 2 - Aree Dismesse a nord dello Scalo mq 92.400 di cui funzioni private mq 66.700*** Attrezzature Pubbliche mq 25.700**** Ambito 3 - Campus scolastico mq 30.000 (Servizi scolastici) <ul style="list-style-type: none"> • SEDE LICEO ARTISTICO (12.000)***** • SEDE ISTITUTO ALBERGHIERO (15.000)***** • ALTRE ATTREZZATURE SCOLASTICHE SECONDARIE DI SECONDO GRADO (3.000) 	Slp 18.000* mq
Strumento attuativo	Accordo di Programma / Piano Attuativo	Piano Attuativo

Funzioni insediative previste (UMI 1 - Nuovo centro della Grande Bergamo)

Funzioni previste	Slp previste (mq)
Residenziale	150.000 Comprehensive di 18.000 mq di residenza convenzionata
Terziario - Direzionale	161.000
Terziario - Ricettivo alberghiero	18.000
Commerciale	44.800
Servizi	94.200
TOTALE	468.000

* Il PII o l'AdP dovrà calibrare esattamente la dotazione di Slp profittevoli a carattere insediativo a fronte di un dettagliato piano finanziario, necessario a garantire la realizzazione dei servizi e delle prestazioni pubbliche attese per l'ambito di trasformazione e un equilibrato rapporto tra costi e benefici, correlati alla dimensione dell'intervento.

** L'Ambito 1 è assoggettato alla procedura di Accordo di Programma, con il quale dovranno essere attuati gli impegni contenuti nel Protocollo d'Intesa dell'8.1.2008, sottoscritto da Comune di Bergamo, Provincia di Bergamo, RFI e Porta Sud Spa.

Inoltre tale Accordo statuirà la cessione al Comune di Bergamo di diritti edificatori pari a 138.380 mq di Slp comprensivi di quanto già previsto per competenza proporzionale dagli indici dell'Ambito, a destinazione profittevole, per le finalità previste dall'art. 11 della L.R. n. 12/2005 e s.m.i..

I proventi derivanti dai diritti edificatori del Comune di Bergamo all'interno dell'UMI1 verranno utilizzati, in aggiunta a quelli derivanti dal complesso economico conseguente alle trasformazioni previste su tutti gli ambiti individuati nell'UMI1, per la realizzazione delle opere e servizi pubblici e di interesse pubblico previsti dalla UMI 1.

Ciò al fine di garantire l'autonomia, l'autosufficienza e la sostenibilità economica nella realizzazione delle prestazioni pubbliche attese previste per l'intera UMI 1

*** Detta Slp viene ripartita tra le proprietà private incluse nell'Ambito 2 in proporzione alla rispettiva superficie territoriale (St).

**** Di cui mq 12.700 di Slp di competenza dei mappali 385, 2835, e 76 (foglio 53).

***** Lo specifico indirizzo scolastico sarà definito dalla Provincia in fase attuativa.

Strumenti di attuazione

- AdP /PII coordinati per ogni ambito attraverso il progetto unitario "masterplan" attraverso l'assunzione di specifici impegni che garantiscano l'attuazione di tutto il corredo pubblicistico;
- Concorsi di progettazione internazionali basati sul masterplan (coordinamento progettuale ed operativo);

I dati urbanistici attribuiti all'Ambito 1 Porta Sud sono strettamente legati alla rispondenza del progetto di attuazione agli indirizzi ed ai contenuti del Protocollo di intesa del 6 gen 2008 in relazione agli obiettivi pubblicistici del centro intermodale, etc .

INFRASTRUTTURE

Orientamenti per l'individuazione degli elementi strutturali del sistema di accessibilità da definirsi nel dettaglio attraverso apposito studio specialistico (vedasi schemi grafici):

Ottimizzazione del trasporto pubblico: ipotesi 1

1. L'ipotesi è basata sull'inserimento, rispetto al sistema 'base' garantito dalle due linee Tram-Treno e dalle tre linee tranviarie, di un asse forte tra Campagnola ed il polo di interscambio (con prolungamento sino alla funicolare).
2. Il sistema ipotizzato è quello del micrometro/ascensore orizzontale ovvero di una linea di minibus ecologici.

Ottimizzazione del trasporto pubblico: ipotesi 2

3. L'ipotesi è basata sul prolungamento e riconfigurazione della rete tranviario, con la linea 1 portata a servizio di Porta Sud e con ulteriori possibili prolungamenti verso la Fiera.
4. Tale schema può essere ulteriormente rafforzato dall'inserimento di un ascensore orizzontale tra il Polo intermodale e la stazione bassa della funicolare.

Ottimizzazione del trasporto pubblico: ipotesi 3

5. L'ipotesi è basata sul prolungamento e riconfigurazione della rete di bus ecologici, che viene portata a servire Porta Sud. Il nuovo terminal della Fiera viene 'bilanciato' da quello della stazione funicolare così da consentire l'inserimento di sistemi diametrali.

Ottimizzazione della rete viaria

6. Elemento fondamentale del rafforzamento è la via Gavazzeni, definita come asse bidirezionale;
7. La connessione tra circonvallazione e rotatoria Gavazzeni-Piatti è risolto con una nuova viabilità sussidiaria trasversale a sud della Clinica Gavazzeni.

Infrastrutture viarie

Realizzazione della bretella di collegamento tra l'asse interurbano e la circonvallazione Mugazzone attraverso una nuova infrastruttura adeguatamente ambientata nel verde (mediante interventi di riduzione dell'impatto ambientale e paesaggistico e il mantenimento della fruibilità del parco stesso) e ridefinizione di viale Europa e via Rovelli mediante specifico inserimento nel contesto delle trasformazioni di Porta Sud;

Prestazioni pubbliche attese

I NUOVI SERVIZI E LE ATTREZZATURE

(Per una più puntuale descrizione delle prestazioni pubbliche si rimanda all'elaborato PS0b - Apparato normativo Parte 2 - Catalogo dei servizi di progetto)

- NUOVA Area Mercatale per ricollocare il mercato settimanale della Malpensata, da attestare nelle aree pavimentate, prossima ai parcheggi pubblici o di uso pubblico e facilmente raggiungibile dai quartieri limitrofi anche attraverso la rete dei percorsi ciclopedonali.
- REALIZZAZIONE DI CONNESSIONI VERDI pedonali e ciclopedonali che mettano in relazione tra loro i servizi e gli spazi pubblici oltre a garantire le connessioni tra questi e i quartieri contigui all'intervento anche connettendosi alla rete dei percorsi pedonali e ciclabili esistenti (anche fuori comparto). Garantendo a tal fine superamenti in sicurezza (sovrappasso o sottopasso) delle infrastrutture viabilistiche esistenti e previste e una nuova postazione per servizio di bike-sharing

- NUOVE AREE PAVIMENTATE (piazze e aree verdi) e NUOVI GIARDINI pubblici o di uso pubblico Ambiti 1 e 2
- Rete di Teleriscaldamento in tutta l'area di intervento
- Realizzazione proquota di residenze sociali e/o temporanee

AMBITO 1

- ISTITUTO COMPRENSIVO (INFANZIA, PRIMARIA, SECONDARIA 1°) con annessi spazi multifunzionali;
- NUOVO CENTRO TERZA ETÀ nell'edificio rifunzionalizzato dell'ex stazione della ferrovia delle valli;
- PARCHEGGI D'USO PUBBLICO DI ATTESTAZIONE AL POLO INTERMODALE (da dimensionare sulla base degli studi specialistici al fine di garantire sia i parcheggi che vengono dismessi nell'intervento di Porta Sud che le esigenze generate dalla nuova trasformazione) da collocare in aree il cui accesso non rechi intralcio alla viabilità ordinaria;
- NUOVO VERDE URBANO FRUIBILE - con aree attrezzate (anche pavimentate) in prossimità del polo termodale;
- NUOVO POLO INTERMODALE (treni tram e bus) E ATTREZZATURE CONNESSE (sarà necessario costruire presidi di sicurezza attraverso i servizi del polo e le attrezzature commerciali anche nei locali sotto il soprassuolo), PRESIDIO DEI VIGILI ad essa prossimo, PRESIDIO SANITARIO E FARMACIA E DEPOSITO AUTOLINEE SAB
- Nuovo centro di prima accoglienza con servizi diurni e dormitorio all'interno della nuova stazione intermodale
- Riqualficazione del Piazzale della Stazione e dell'area a verde giardino antistante la Stazione attuale per le Valli (confermata nel progetto e destinata a nuovo centro terza età)
- PARCHEGGIO PUBBLICO (area ex gasometro) per sostituire l'attuale parcheggio della Malpensata e gli attuali parcheggi su strada in Via Furietti e Via Zanica e Via Mozart, da attestare verso il piazzale. La realizzazione di detto parcheggio potrà essere anticipata rispetto alla trasformazione dell'ambito (Porta Sud) mediante una soluzione temporanea di realizzazione di un parcheggio a raso convenzionato con le proprietà interessate. La viabilità di accesso al parcheggio dovrà avvenire in modo da non pregiudicare la viabilità esistente. L'area potrà essere attrezzata anche per ospitare temporaneamente, in parte, il mercato settimanale, prevedendo idonei allacciamenti e servizi. Anche le modalità per lo svolgimento del mercato settimanale saranno definite in sede di convenzionamento.
- Nuovi spazi per servizi amministrativi e istituzionali

AMBITO 2

- ASILO NIDO (bisogni pregressi e nuovi abitanti) DA COLLOCARSI IN CORRISPONDENZA DEL NUOVO PALAZZO UFFICI COMUNALE;
- PALAZZO UFFICI COMUNALI (prospiciente la via Bono) con annessi spazi multifunzionali;
- STRUTTURE CONNESSE E COMUNI AGLI UFFICI COMUNALI E PROVINCIALI (auditorium, mensa o punto ristorazione convenzionato, parcheggi pertinenziali);
- BIBLIOTECA interquartiere (compresi magazzini e sale conferenze, con spazio dedicato ai bambini [C/O ESTREMO EST INTERVENTO PORTA SUD (PROSSIMA AI COMPLESSI SCOLASTICI) PER SERVIRE ANCHE QUARTIERE DI BOCCAIONE/ B.GO PALAZZO/ CELADINA]);
- LUDOTECA da collocarsi in prossimità di spazi aperti fruibili d'uso pubblico preferibilmente verdi e sicuri e raggiungibili dai quartieri limitrofi anche mediante percorsi ciclo-pedonali protetti (da localizzare presso il quartiere di Borgo Palazzo, anche a servizio del quartiere di Boccaleone e Celadina);
- NUOVO PALAGHIACCIO.

AMBITO 3

- NUOVA SEDE LICEO ARTISTICO (trasferimento attuale sede e sezione decentrata);
- NUOVA SEDE ISTITUTO ALBERGHIERO; Lo specifico indirizzo scolastico degli istituti sopracitati sarà definito dalla Provincia in fase attuativa.
- NUOVA SEDE ISTITUTO AERONAUTICO.

AMBITO 4

- NUOVO PARCO URBANO - STANZA VERDE (PIANTUMATA, ARREDATA E DOTATA DI ATTREZZATURE SPORTIVE DI USO PUBBLICO E SPAZI APERTI PER EVENTI);
- NUOVI CAMPI SPORTIVI del campus scolastico nella Stanza Verde di Porta Sud;
- PARCHEGGIO INTERRATO D'INTERSCAMBIO localizzato in prossimità della circonvallazione.

Criteri insediativi

1. Il progetto dovrà ricucire e collegare il centro cittadino moderno con le aree urbane poste a sud del fascio dei binari rafforzando e dando senso agli assi portanti del sistema urbano: quello *“percettivo”* del viale Ferdinando, quello *“naturale”* dell'alveo regimato del Morla, quello *“tecnologico”* dei tracciati delle grandi infrastrutture ferroviarie e stradali;
2. nel contempo dovrà reinterpretare la texture dell'organizzazione territoriale caratterizzante i suoli agricoli periurbani, acquisendola come ulteriore maglia di riferimento per risolvere l'impronta fondativa di nuovi tracciati urbani;
3. va confermato un *“segno”* urbano irrinunciabile, tracciando la prosecuzione di Viale Giovanni XXIII, attribuendo all'asse la funzione primaria di *“disegno urbano”* e definizione di una grande *“allée”* trasversale che è poi il parco verde del nuovo insediamento.
4. potrà essere valutata l'opportunità di avere un suolo artificiale, che utilizza il sedime del parco ferroviario a quota superiore:
 - le modalità di accesso a questo nuovo suolo, e quelle relative all'occultamento del basamento dovranno essere studiate con soluzioni di alto valore formale.
 - le connessioni fra i due livelli, e la movimentazione dei mezzi che li interessano, devono essere oggetto di uno studio specifico;
 - l'estesa pedonalizzazione del livello superiore è un obiettivo irrinunciabile, ma deve esplicitarsi mediante un preciso controllo delle interferenze fra il traffico veicolare dei mezzi pubblici al primo livello e la percorribilità pedonale
 - la piattaforma del nuovo suolo non dovrà essere *“isolata”* ed è necessario che i percorsi pedonali e veicolari abbiano anche la funzione di farla percepire dal basso.
5. la distribuzione delle architetture nello spazio urbano merita un'annotazione criteriale specifica:
 - il confronto fra le trame della città e le tracce del progetto non deve far ritenere quest'ultimo un corpo estraneo del tutto differente e non integrato pur nell'autonomia e nel carattere nuovo e contemporaneo della nuova città a fronte di una stratificazione storicamente determinatasi (la città attuale);
 - le *“forme”* dei volumi del progetto, devono equilibrarsi e proporzionarsi rispetto al contesto e, al loro interno, agli spazi aperti - primariamente quelli pubblici- che in tal modo si determinano.
 - va garantito e interpretato progettualmente il concetto di vivibilità, inteso come rapporto fra lo spazio urbano e l'uso che ne fa il cittadino, ed il concetto di *“forma urbana”* tenendo conto che il parametro unificante i due concetti è la qualità urbana e che l'elemento essenziale per valutarla sarà l'architettura e la modalità per ottenerla quella di legare i progetti a concorsi di livello internazionale.
 - spostare l'attenzione sullo spazio pubblico, dando rappresentazioni di questo capaci di convincere per l'articolazione, la varietà di proposte, la ricchezza e complessità che la città esistente possiede in grande misura e che la città contemporanea non solo non può abbandonare, ma deve esaltare ed ulteriormente arricchire di nuove emozioni spaziali.
6. la realizzazione di un nuovo bordo urbano in luogo della cortina esistente su via Gavazzeni mediante la definizione di una sequenza ritmata di pieni e di vuoti (anche in funzione del prospiciente progetto del Centro Diocesano *“Patronato San Vincenzo”*)
7. migliorare la qualità architettonica, tecnologica, funzionale, percettiva degli spazi pubblici e privati esistenti e di progetto e della viabilità urbana (piazze, strade, parcheggi) favorendo i collegamenti e gli interscambi tra trasporto pubblico e privato;
8. riflettere la permeabilità interna del nuovo assetto urbano anche verso l'esterno creando opportunità per favorire nuovi collegamenti pedonali o ciclabili verso i nuovi spazi aperti ed i percorsi che saranno generati dall'intervento Cesalpinia a Nord-est e verso il parco/piazza del quartiere Malpensata a Ovest;
9. salvaguardare la visuale della città murata, bene percepito, a medio e lungo raggio, dalla rete viaria di grande comunicazione (autostrada, asse interurbano, circonvallazione);

10. per quanto riguarda le altezze degli edifici, l'approccio del progetto non deve stabilire e/o negare a priori, secondo logiche conservatrici, i principi architettonici alla base di possibili soluzioni tipologiche, ma prevedere un'attenta valutazione sia degli effetti sul contesto urbano di riferimento, sia delle azioni e percezioni considerate in base ai differenti punti di vista.
11. La nuova centralità non deve porsi, dal punto di vista simbolico e percettivo, in contrasto con la centralità storica e culturale di Città Alta, ma deve leggerne la continuità all'interno del sistema assiale che si prolunga sin verso l'aeroporto. In sede di pianificazione attuativa, laddove le proposte contengano previsioni di edifici alti, le stesse dovranno essere accompagnate da specifici studi paesaggistici di dettaglio in grado di evidenziare la bontà della proposta in relazione al contesto di riferimento e alla capacità di determinare elementi di qualità urbana e territoriale, nel rispetto dei segni caratterizzanti i luoghi che hanno determinato l'immagine della città, primi fra tutti gli scenari collinari con Città Alta.

Criteri per il sistema del verde:

12. il tema degli spazi verdi nell'ambito di Porta Sud si deve articolare e sviluppare tenendo conto dei diversi registri che esso assume:
 - in primis avrà la necessità di valorizzare la connotazione di cuneo verde, già oggi percepibile, che dalla scala territoriale ampia penetra sino a ridosso del tessuto urbanizzato: il tema è quindi quello di progettare gli spazi verdi in modo da garantire la continuità delle trame verdi sino ad innervare gli spazi compatti del nuovo suolo e del tessuto edificato del centro cittadino;
 - corrispondere all'obiettivo di realizzare la Stanza Verde del Parco Sud, correlata all'impostazione del Campus Scolastico e vista come elemento di qualità, tematizzato per il tempo libero a disposizione per i fruitori anche temporanei dei luoghi;
 - individuare un grande spazio unitario centrale ai nuovi insediamenti più densi e posti in corrispondenza dell'attuale scalo ferroviario, che assolva alla funzione di superamento della barriera ferroviaria e che costituisca un elemento ordinatore del nuovo disegno insediativo, ne espliciti i caratteri formali come grande vuoto attrezzabile e sia in grado di svolgere un ruolo attivo nella percezione del paesaggio urbano e delle correlazioni tra i nuovi insediamenti e l'intorno. Il tema progettuale deve sperimentare la valorizzazione dei punti visuali fruibili dal nuovo suolo che si costituisce come privilegiato ambito di osservazione dell'intorno cittadino, aperto verso città Alta e verso il territorio periurbano con il futuro segno della cintura verde e capace di intercettare i tessuti urbani posti a nord della fascia dei binari;
 - definire le modalità di correlazione con gli altri spazi verdi di minor dimensione presenti nel nuovo insediamento e rapportati con la scala della prossimità, siano essi pubblici che privati, in modo da conferire comunque un'euritmia nell'articolazione dei diversi ambienti verdi, coerente in ogni sua declinazione con i parametri di qualità urbana, ambientale, di accessibilità e di sicurezza assunti dal Piano dei Servizi.