

VARIANTE SPECIFICA ALLE PREVISIONI DI PIANO PARTICOLAREGGIATO DI INIZIATIVA PRIVATA
COMPARTO C6 - "Corbolani - Tre Ponti" - APPROVATO CON D.G.C. N. 151/2021 del 10/08/2021

INTEGRAZIONE VOLONTARIA

Comune di Carpi



ELABORATO:

Elaborato n°

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL PIANO *(stato di fatto, progetto, comparazione con piano precedente, progetto del verde)*

A

PROPRIETÀ:

CONTROCAMPO Srl
viale Solferino, 11, 43123, Parma (PR)

Dott. Fabrizio Pizzola
Legale Rappresentante

PROGETTO:

MARIO CUCINELLA ARCHITECTS surl
via Francesco Flora 6, 40129 Bologna
tel/fax: +39 051 631 3381, +39 051 631 3316
mca@mcarchitects.it

Arch. Cecilia Patrizi
Project Director

Arch. Ing. Giulia Mariotti
Project Leader

CONSULENZE SPECIALISTICHE:

STUDIO CASARINI
viale Nicolò Biondo 75, 41012 Carpi (MO)
tel/fax: 059653585
studio@architetti-casarini.com

Arch. Mario Casarini

Arch. Serena Casarini
Arch. Roberto Bertani
Collaboratori

URBANIZZAZIONI:

INGEGNERI RIUNITI
via G.Pepe ,15 - 41126 Modena
tel: 059 335208
f.salardi@ingegneririuniti.it

Ing. Federico Salardi

Ing. Guasconi Erica
Collaboratore

CONSULENTI PAESAGGIO:

PAISA' LANDSCAPE
via Alberoni 4, 48121 Ravenna
tel: 0544 217311
info@paisa.eu

Dott.Agr. Antonio Stignani

Arch. Paesaggista Enrico Turini
Collaboratore

PREMESSA **2**

QUADRO CONOSCITIVO **3**

- Area di intervento - Comparto C6
- Documentazione fotografica
- Il territorio di Carpi nella cartografia storica
- Gli strumenti urbanistici - il PRG
- Il Piano Particolareggiato 2021

IL PROGETTO DI VARIANTE **12**

- Obiettivi
- Il Masterplan - Visione di insieme
- Quadro di riferimento
- L'impianto paesaggistico e urbano
- La struttura dei percorsi
- La piattaforma mobile unica
- Accessi e viabilità carrabile
- Lo sviluppo edilizio
- Le nuove aree residenziali
- Il Centro Servizi
- Confronto con il Piano Particolareggiato 2021

IL SISTEMA DEL VERDE **36**

- Il sistema ambientale
- I percorsi

Premessa

La presente si riferisce alla richiesta di Variante specifica al Piano Particolareggiato di iniziativa privata già approvato dall'Amministrazione Comunale con Delibera di Giunta Comunale n.151 del 10/08/2021 e successivamente convenzionato in data 13/08/2021 con Atto Notaio Micheli in Parma- rep. N. 7837 - registrato a Parma il 10 settembre 2021, n. 16966, trascritto a Modena il 10 settembre 2021 al n. 28668.

In data 13/02/2020 le precedenti proprietà hanno venduto, mediante Atto Notaio Paolo Micheli - rep. 5330 - alla società Controcampo srl con sede in Parma, l'intera consistenza immobiliare del Piano Particolareggiato e, pertanto, la nuova proprietà è subentrata in pieno quale soggetto attuatore del Piano stesso.

A seguito di considerazioni di natura prevalentemente ambientale e paesaggistica - oltre che di una diversa idea sulle future modalità dell'abitare - la nuova proprietà era venuta nella determinazione di variare sostanzialmente il Piano Particolareggiato 2013 già approvato, sia per quanto riguardava l'assetto urbanistico planimetrico e tipologico, sia per quanto atteneva i carichi urbanistici e le funzioni da insediare.

La presente proposta di variante specifica prevede la modifica non sostanziale dell'area nord del Comparto C6 definita dal Piano Particolareggiato precedente (2021), tramite la realizzazione di 12 edifici residenziali e un edificio con destinazione d'uso a servizi (U 2/3), distribuiti su 6 differenti lotti privati, senza variazione della Superficie Complessiva massima realizzabile. Inoltre, si specifica che:

- in attuazione della precedente convenzione, in data 13/08/2021, con atto Notaio Micheli in Parma, rep. 7837, la società Controcampo srl ha ceduto gratuitamente e anticipatamente al Comune di Carpi parte delle aree destinate a costituire l'area a Parco Pubblico Urbano (aree di U2) e precisamente

le aree individuate al NCT del Comune di Carpi dai seguenti identificativi catastali:

Foglio 123

Mapp. 130, esteso Ha. 00.39.51, RDE. 69,68, RAE. 40,81, Mapp. 165, esteso Ha 02.07.78, RDE 217,26, RAE 214,62;

Foglio 124

Mapp. 135, esteso Ha. 01.65.15, RDE. 172,68, RAE. 170,59;

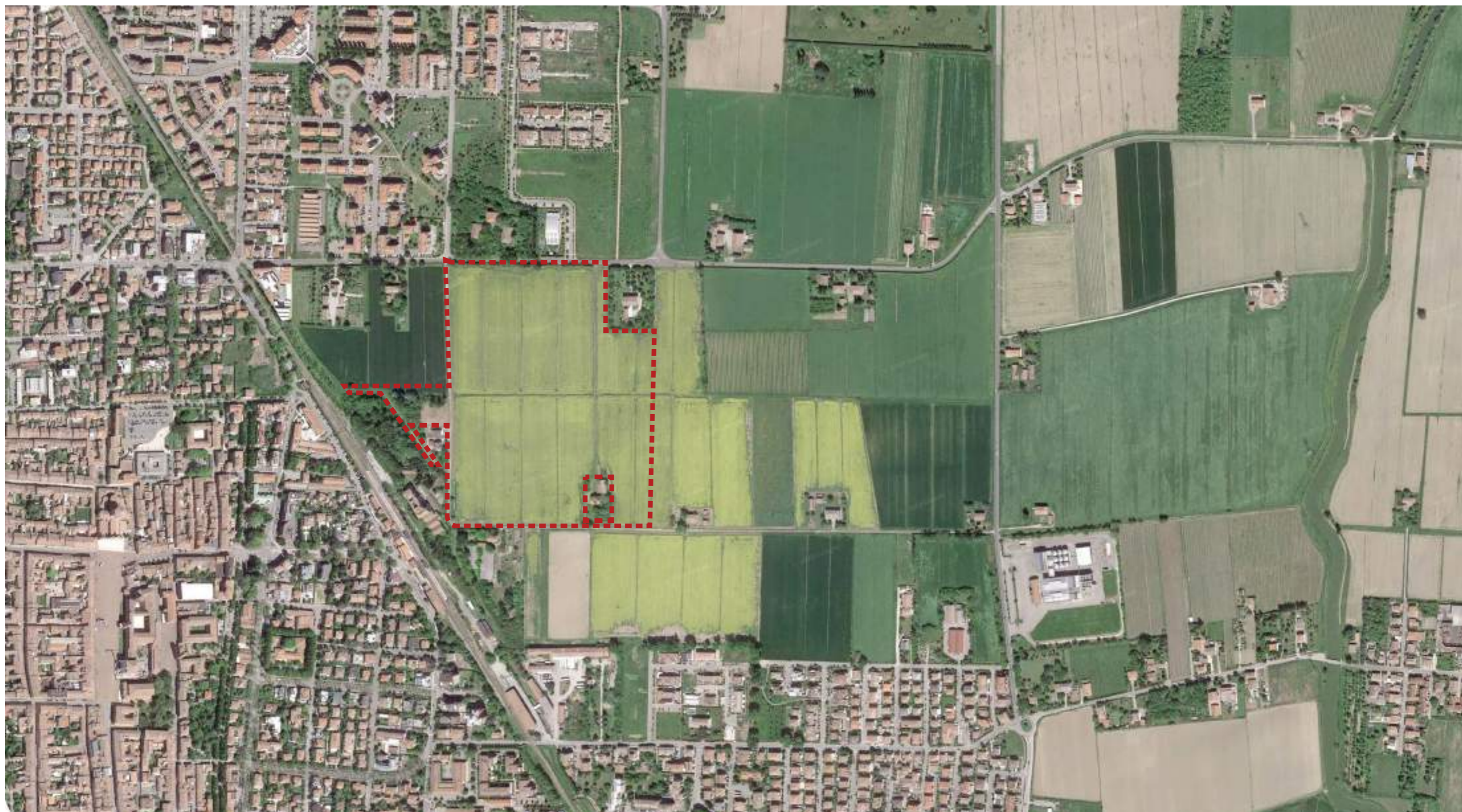
Foglio 125

Mapp. 92, esteso Ha. 02.56.53, RDE. 245,71, RAE. 264,97; per complessivi mq. 66.897,00, riservando a se, ai sensi dell'art. 54.08 del vigente PRG, la relativa capacità edificatoria.

In questo senso, la variante specifica e in oggetto, non include le suddette aree già cedute al Comune, e si concentra alle sole variazioni non sostanziali riguardanti le tipologie di edifici residenziali e di servizi del Comparto, e le relative opere di urbanizzazione U1, in accordo con l'atto di coordinamento tecnico approvato dalla Giunta Regionale in data 22/11/2021 con Delibera di Giunta Regionale n. 53 .

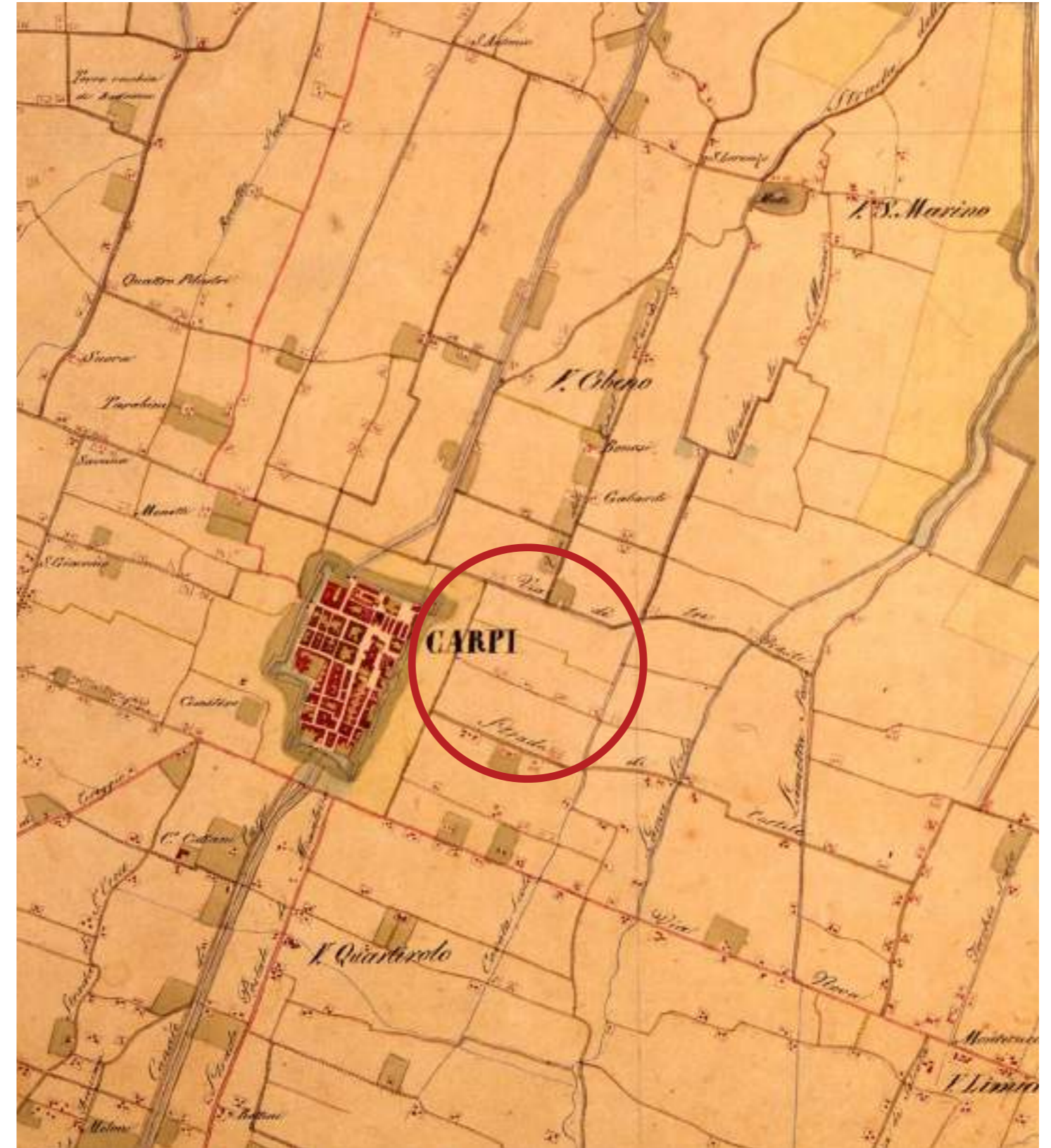
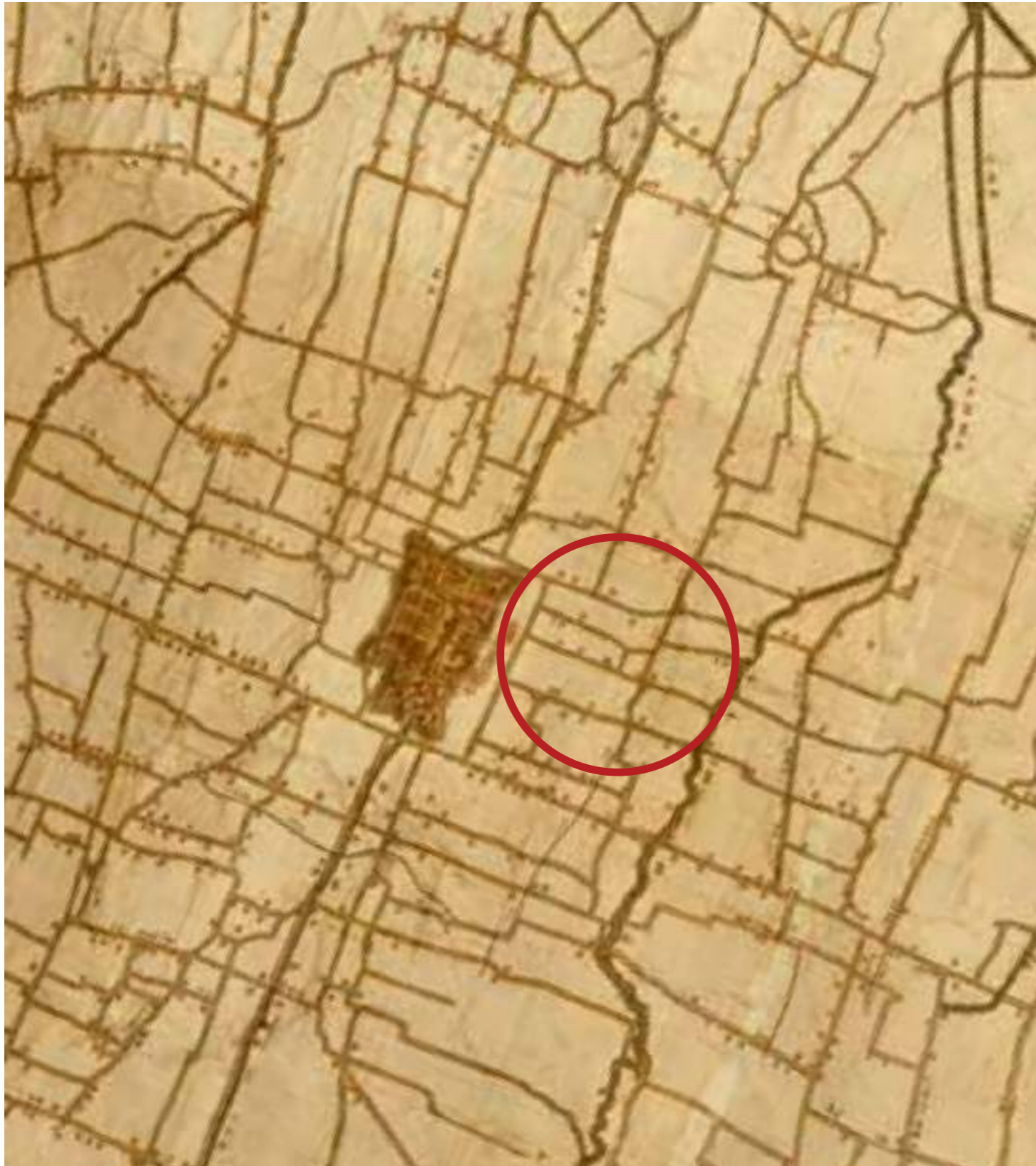
Il masterplan generale continua a rimarcare l'importanza delle tematiche generali affrontate nel precedente progetto, ponendo attenzione alla "fascia ferroviaria", che include oggi il prolungamento del sottopasso pedonale della Stazione Ferroviaria, e includerà in futuro la riqualificazione dell'edificio dell'ex Consorzio Agrario e dell'area prospiciente come porta della Città e il recupero delle aree in via di dismissione limitrofe al comparto.

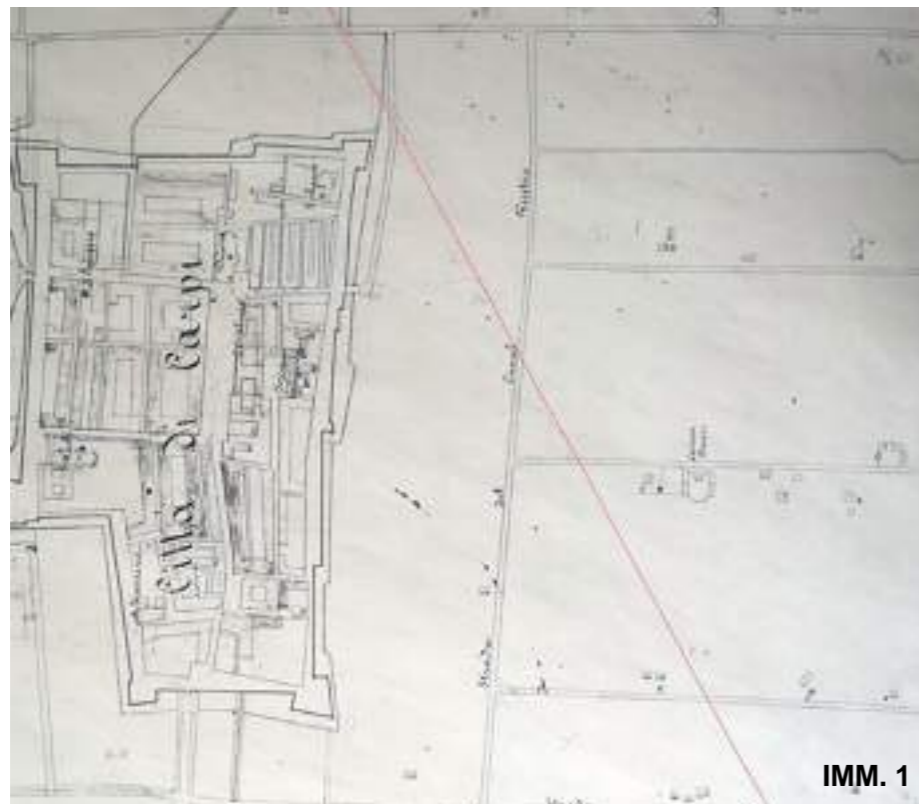
Il presente progetto di variante specifica conserva i principi fondanti del precedente Piano Particolareggiato e mira a corroborare le tematiche cardine del precedente masterplan, come la cucitura con il centro urbano, l'inserimento nel delicato contesto territoriale del Comparto C6, la continuità progettuale con il Parco dell'Oltreferruvia, gli aspetti ambientali e paesaggistici, uniti a una visione di insieme che assolva un ruolo in relazione alla scala urbana della città oltre che a quella di quartiere.





Il territorio di Carpi nella cartografia storica





IMM. 1

BREVE STORIA URBANISTICA DELL'AREA (LA CITTA' DI CARTA)

Nel presente capitolo alcune brevi note sulla storia cartografica ed urbanistica dell'area "Oltre ferrovia", con l'intento di ripercorrere le principali trasformazioni territoriali e le destinazioni d'uso urbanistiche che gli strumenti urbanistici generali hanno dato all'area in oggetto.

L'inaugurazione della linea ferroviaria Modena- Gonzaga nel 1872, attraversando il territorio comunale da nord a sud e lambendo il centro urbano cittadino di Carpi, isolò le aree a est della ferrovia stessa determinando un diverso assetto territoriale rispetto al precedente.

L'immagine qui a fianco (imm. 1) mostra la "Carta Topografica ed idrografica della Città di Carpi" databile intorno al 1850 circa, ossia prima della costruzione della linea ferroviaria Modena-Gonzaga. Nella carta, infatti, la linea ferroviaria, come l'edificio della Stazione ed il nuovo viale che connetteva questa al centro cittadino (ora Viale Darfo Dallai), sono rappresentate a matita e pertanto poco visibili, la linea rossa è stata aggiunta da chi scrive per evidenziare l'andamento della linea ferroviaria. Si nota che l'impianto territoriale, basato sulla matrice romana del cardo-decumano, viene profondamente modificato dall'inserimento della nuova infrastruttura viabile. L'asse di via Canalvecchio, che allora congiungeva in senso nord-sud quello che oggi è Viale Manzoni-Tre Ponti a nord e Via Nuova Ponente-Nuova Levante a sud, viene interrotto e i due tronchi di strada diventeranno, rispettivamente, Via Corbolani a nord e Viale Alghisi a sud.

Nella successiva immagine (imm. 2) la "Carta di impianto catastale", databile fra il 1890 e il 1900, si vede chiaramente l'assetto territoriale dopo l'avvento della linea ferroviaria, che rappresenta una netta cesura fra l'urbano cittadino ed il territorio rurale, il quale, proprio



IMM. 2

per questo motivo, rimarrà tale sino agli Anni '50 del secolo scorso, se si escludono gli insediamenti residenziali che si sviluppano sull'asse di Via Due Ponti e su quello dell'attuale Via Roosevelt verso la frazione di Cibeno (Fornace Messori) ed alcuni inserimenti puntuali come l'edificio del Consorzio Agrario negli Anni '30.

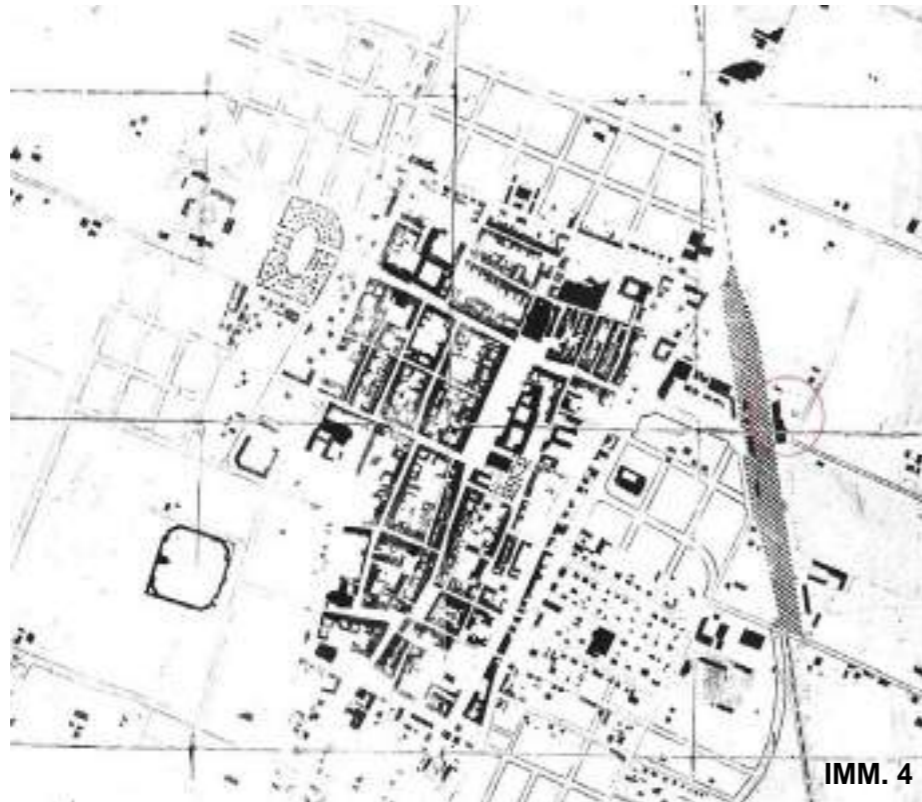
Nella successiva immagine (imm. 3), "Piano Regolatore dell'area Comunale già Pallotti", la rappresentazione del territorio di Carpi nella metà degli Anni 20 del secolo scorso.

Oltre alla demolizione delle mura cittadine si nota a nord del Viale della Stazione, ora Viale Darfo Dallai, l'insediamento, fra gli anni 1908 e 1913, dello stabilimento della "Società Anonima del Truciollo", diventata in seguito, nel 1940, una delle sedi della "Magneti e Marelli".

A sud dello stesso viale, il progetto di lottizzazione dell'area "Pallotti", realizzato solo in parte a partire dagli Anni '20. Si nota inoltre, a sud, l'arco formato dal binario della ferrovia Carpi, Correggio inaugurato nel 1887 e dismesso poi nel 1955. Nell'area a est della ferrovia nulla è mutato.



IMM. 3

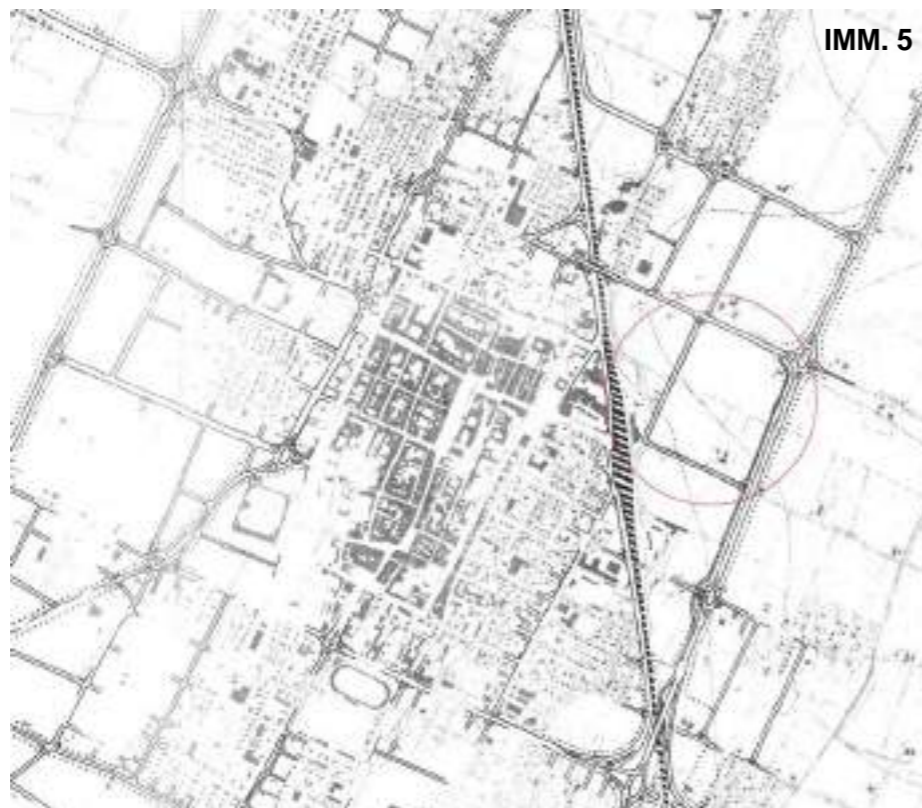


IMM. 4

L'imm. 4 rappresenta il territorio di Carpi nell'anno 1934/37, si nota l'espansione edilizia del primo nucleo dell'area "Pallotti" a sud, corrispondente all'attuale Viale Odoardo Focherini e alle Vie 4 Novembre e Gramsci, con l'insediamento della Cantina vinicola della Pioppa. Nell'area "oltre ferrovia" unico intervento di rilievo l'insediamento del fabbricato del Consorzio Agrario cerchiato in rosso.

La foto aerea della RAF (vedi pag.17) mostra il territorio cittadino durante la Seconda Guerra Mondiale, 1943. Queste fotografie di ricognizione aerea ad uso militare costituiscono, oggi, fonte storica di notevole importanza fornendo la reale consistenza dei principali accadimenti territoriali.

Rispetto alla mappa precedente non pare vi siano accrescimenti urbani di rilievo e, per quanto riguarda l'area di interesse, cerchiata in rosso nell'immagine, oltre al rilevante volume dell'edificio del Consorzio Agrario, nulla è cambiato.



IMM. 5

L'Amministrazione Comunale incarica, nel 1956, l'Architetto Luigi Airdali della redazione del Piano Regolatore Generale del territorio comunale. Il PRG fu adottato nel 1959 e approvato dal Ministero nel 1967. Il PRG Airdali influenzerà tutta la pianificazione urbanistica comunale sino ai giorni nostri.

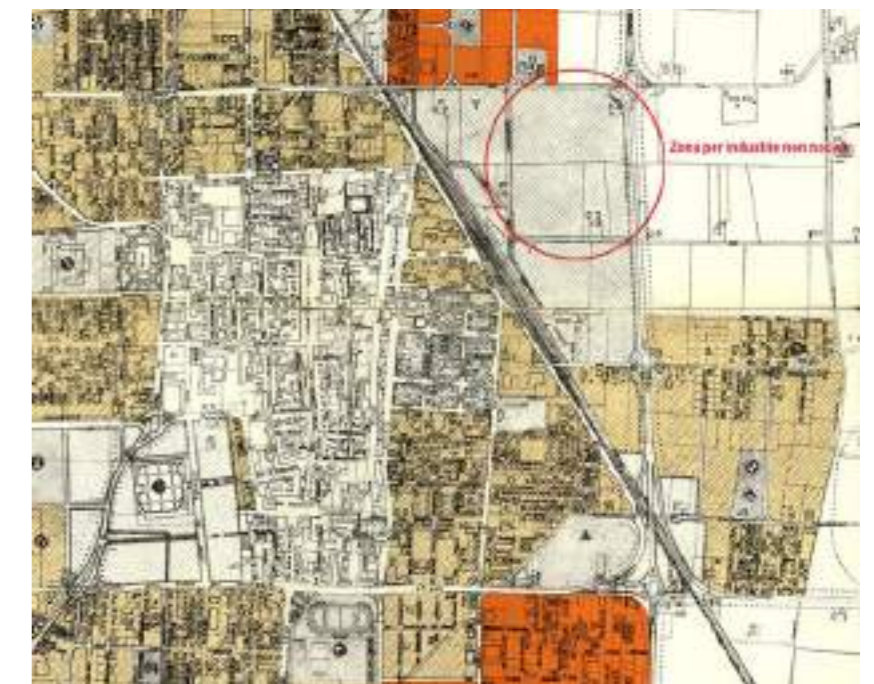
Infatti, la successiva Variante al PRG redatta dall'Arch. Magnani nel 1978/1980, così come il nuovo PRG 2000, confermano diverse scelte già effettuate dal primo strumento urbanistico comunale, aggiornandole alle mutate linee di politica urbanistica ed amministrativa. Per l'area oggetto di interesse "Oltre ferrovia" il Piano Airdali prevedeva l'insediamento della Zona per industrie non nocive. Nell'imm. 5 un estratto della cartografia del PRG Airdali in merito alle scelte infrastrutturali (viabilità) e di seguito (imm. 6) un estratto delle destinazioni di zona.

Come si può vedere, via Corbolani, da rango di strada vicinale assumeva il ruolo di elemento ordinatore della zona. Se ne prevede-

va, infatti, l'ampliamento ed il raccordo con il prolungamento di Via Canalvecchio, il quale rappresentava nel PRG l'asse tangenziale est, poi spinto più a est nel PRG Magnani, facendolo coincidere su Via Cavata.

La destinazione funzionale della zona "Oltre Ferrovia" veniva individuata dall'Arch. Airdali in quella Industriale (Zone per industrie non nocive) approfittando del fatto di essere a stretto contatto con la zona ferroviaria, si legge infatti nella relazione al piano: "Ad est di Carpi, la zona industriale che si può definire cittadina, perché tangente alla città dalla quale è divisa soltanto dalla sede ferroviaria, potrà utilizzare la ferrovia per eventuali raccordi; essa ha anche la funzione di bloccare la edificazione residenziale ad est della ferrovia"

IMM. 6



Nel 1978/80, l'Amministrazione avverte l'esigenza di dotarsi di un nuovo PRG ed affronta questa problematica incaricando l'Arch. Amedeo Magnani di Reggio Emilia, già membro della Cooperativa Architetti di Reggio Emilia, di redigere una Variante Generale al PRG Airoldi.

Il Piano Magnani attua una profonda revisione della strumentazione urbanistica allora vigente e per l'area "Oltre Ferrovia" prevede una destinazione residenziale, da attuarsi tramite Intervento Urbanistico Preventivo (IUP).

Nell'area, oltre ad un tessuto residenziale sono previsti diversi ambiti di servizio fra cui una chiesa, un centro di quartiere, un polo scolastico con scuola elementare e media e, più a sud, un asilo nido.

Nei primi anni '90 del secolo scorso l'Amministrazione decide di affrontare una nuova revisione dello strumento urbanistico generale affidando a Edoardo Salzano la prima stesura di un nuovo PRG, il quale, unitamente al piano di Imola, avrebbe dovuto anticipare i contenuti della nuova legge urbanistica regionale.

L'amministrazione però non adottò la proposta Salzano e successivamente, sulla scorta del materiale prodotto, incaricò l'Architetto Fortelli di redigere nuova proposta, la quale, dopo varie vicissitudini approdò all'attuale PRG 2000.

In questo strumento urbanistico l'area dell'Oltre Ferrovia veniva individuata come ambito di trasformazione urbana residenziale denominato C6.



Anche questa previsione rimane non attuata.





Il Piano Particolareggiato convenzionato in data 13/08/2021 variava il P.P. precedente (2013) rifondando il progetto a partire dalla lettura del territorio, che assumeva il ruolo di “matrice primaria”, per avvicinarsi progressivamente alla pianificazione urbana e alla scala del singolo edificio.

Il Piano si focalizzava quindi sulla rilettura del palinsesto ambientale, partendo dai segni della centuriazione, attraverso la maglia dei percorsi, dei tracciati, dei canali irrigui - prediligendo l'orientamento nord-est/sud-ovest - in sinergia con il tessuto costruito del centro storico. Da tale reticolo e da tali tracciati, il progetto determinava l'ossatura dell'impianto ambientale e urbanistico del Comparto, facendo emergere il disegno paesaggistico del territorio, caratterizzato da un sistema di spazi aperti e costruiti articolato quale unico segno riconoscibile.

L'assetto del Comparto si sviluppava in tre fasce trasversali est-ovest, attraversate da diversi gradi di permeabilità in di direzione nord-sud, al fine di interconnettere la rete degli spazi pubblici e a verde, rendendo l'ambiente dinamico, accessibile e funzionale. Le fasce edificabili erano così costituite da una più rilevante area residenziale e di servizi a nord, e da una fascia, sempre destinata a residenziale e servizi, a sud, con superfici costruibili inferiori (circa il 40% del valore complessivo). Quella a nord servita da via Tre ponti “assorbiva” quindi la dotazione più significativa della superficie edificabile e spostava prevalentemente in tale area – rispetto al Piano Particolareggiato precedente – la densità abitativa, mentre per quella a sud si prevedeva una superficie edificabile ridotta anche al fine di ridurre notevolmente il carico urbanistico su via Corbolani, superficie ridistribuita a destra e a sinistra del casino Rossi - fabbricato rurale ancora oggi in disuso, non facente parte del Comparto C6 ma comunque integrato all'interno del masterplan stesso per il suo ruolo di presenza testimoniale della edilizia rurale del territorio.

La fascia centrale, il cui baricentro veniva quindi a spostarsi verso sud, era costituita dal vuoto ordinatore del Parco, cuore del com-

parto e, per dimensioni e caratteristiche, soprattutto Parco della città intera. Quest'ultimo, con una superficie di 73.066 mq, assumeva l'obiettivo primario di contribuire in modo significativo alla ossigenazione dell'ambiente, alla riduzione del CO2, al miglioramento del microclima, così come all'arricchimento dei suoli. Il parco, prevedeva un ambiente vegetazionale il più possibile di carattere spontaneo, fruibile dai cittadini, ai quali era dedicato un luogo che si declinava per diverse tipologie di attività, dalla sosta a quelle ricreative, anche grazie alla dotazione di 3 km di percorsi ciclo-pedonali.

Le aree costruite si dividevano in due macro-lotti: macro-lotto A, a nord del Parco, e macro-lotto B a sud. In particolare, per l'area a nord del parco (macro-lotto A), il sistema urbano prevedeva una distribuzione planimetrica di tutela e valorizzazione delle permeabilità per includere il parco all'interno delle zone residenziali attraverso la continuità degli spazi di verde pubblico con quelli di verde privato. A favorire ulteriormente tale principio, vi era un'ampia area di verde condominiale a generare una sorta di “parco-giardino” centrale a servizio dell'intero ambito, sul quale gravitava un edificio destinato a funzioni di supporto e servizio alla residenza. I volumi residenziali dei lotti prospicienti via Tre Ponti erano organizzati in blocchi autonomi, con altezze di 5 piani per gli edifici limitrofi alla suddetta via, 3 piani per i blocchi intermedi, sino a generare un fronte più domestico in affaccio sul parco, definito da edifici mono e bifamiliari di altezza massima di 2 piani.

Se la parte a nord del comparto C6 assorbiva la parte più rilevante della superficie edificabile, la fascia a sud - macro-lotto B - veniva a “scaricarsi” di carico urbanistico e così a incidere in modo più lieve sul tracciato di via Corbolani. Essa ospitava così un primo lotto (il lotto n.8), prossimo allo snodo con la connessione con l'Ex Consorzio Agrario e il sottopassaggio verso il centro, tale da favorire la collocazione della futura sede universitaria. L'ultimo lotto (lotto n.10), a est del Casino Rossi, conteneva altri corpi residenziali, di massimo 3 piani, sempre a degradare da via Corbolani man mano che si avvicinavano al Parco.



Obiettivi

Come anticipato nella premessa, la presente proposta di variante specifica prevede la modifica non sostanziale dell'area nord del Comparto C6 definita dal Piano Particolareggiato precedente (2021), tramite la realizzazione di 12 edifici residenziali e un edificio con destinazione d'uso a servizi (U 2/3), distribuiti su 6 differenti lotti privati, senza variazione della Superficie Complessiva massima realizzabile. Tale variante rimane in linea con gli obiettivi generali perseguiti dal Piano Particolareggiato 2021, seppur ne modifichi le soluzioni adottate sotto l'aspetto della pianificazione urbana e paesaggistica. Tale variante si inserisce in un quadro differente rispetto a quello contestuale alla precedente variante sostanziale al P.P. 2013. In questo senso, il nuovo progetto di masterplan è stato redatto ripensandone l'impostazione al fine di garantire continuità con il progetto del Parco dell'Oltreferrovia, variato a seguito della cessione anticipata delle rispettive aree al Comune.

La variante specifica in oggetto, quindi, non include le suddette aree già cedute al Comune, e si concentra sulle sole variazioni non sostanziali riguardanti le tipologie di edifici residenziali e di servizi della parte nord del Comparto, e le relative opere di urbanizzazione U1, sebbene conservi una lettura integrale del territorio del C6. Oltre alle aree cedute al Comune per la realizzazione del Parco Oltreferrovia, sono state alienate le aree del Lotto 8, sul quale verrà realizzata la futura sede dell'Università (*cf. Tav 02 - Inquadramento catastale - Elenco delle proprietà*). Sebbene il progetto del Lotto 8, in termini di superfici assegnate e assetto dell'edificio sul lotto, non abbia subito modifiche, rispetto al Piano approvato del 2021, detto lotto è stato inserito all'interno della Variante specifica per permettere un confronto dei parametri di progetto con il precedente Piano Particolareggiato. Per questo lotto, attualmente di proprietà della Fondazione CRC, non è prevista, all'interno di questa variante specifica, alcuna variazione.

Per questi motivi, il masterplan generale continua a rimarcare l'importanza delle tematiche affrontate nel precedente progetto, adottando uno sguardo capace di orientarsi dalla grande alla piccola

scala, abbracciando istanze sociali ed aspirazioni collettive, in continuità con il tessuto dell'abitato della Città e le tracce del territorio, coadiuvando un intervento omogeneo in grado di definire un *unicum*.

In questo senso, la variante specifica ha come obiettivo la rimodulazione della zona residenziale nord del Comparto, al fine di corroborare la relazione con il progetto del Parco, il quale si irradia e si insinua all'interno dell'area residenziale, determinando un *continuum* tra paesaggio naturale e ambiente antropizzato.

L'area del Comparto C6 si inserisce nel quadro urbano non più come vuoto nel contesto edificato, ma definisce un dispositivo in grado di raccordare l'Oltreferrovia al centro storico di Carpi, superando la cesura provocata dalla linea ferroviaria. La presente variante viene accolta all'interno di questo quadro, nel quale il progetto del Parco assume il ruolo di "Connettore" e "Attivatore" tra realtà urbana e tessuto agricolo, e nel quale si manifesta un nuovo centro nodale. In questo senso, il versante residenziale Nord ha il privilegio e l'onere di sorvegliare il Parco, godendo dell'affaccio su di esso. Al contempo, l'area a Nord funge da supporto, e rafforza il sistema di connessioni prolungando il Parco integrandolo all'interno del sistema residenziale e collegando i percorsi con il sistema ciclo-pedonale urbano, determinando di conseguenza il fortificarsi della rete a "mobilità dolce" tra centro città e le aree urbane più periferiche, nonché quelle a carattere agricolo. Le modifiche apportate all'area residenziale tendono a riformare il dialogo tra urbanità e paesaggio, al fine di promuovere un progetto frutto del connubio tra territorio urbanizzato e paesaggio naturale, dove la vocazione pubblica interagisce con quella privata tramite gli elementi naturali, dove la vegetazione assume il ruolo di mediatrice tra ambiti riservati e collettivi.

Il nuovo progetto del comparto C6 vuole conservare così l'obiettivo di diventare una tessera all'interno di una strategia, ampia e condivisa, tesa ad allargare i modi e le possibilità di fruizione degli spazi della città e del territorio di Carpi, a favore di una città accessibile, connessa, sostenibile, fortemente vocata alla naturalità.





Masterplan Comparto C6 - indicativo della qualità architettonica del progetto

Quadro di riferimento

L'area dell'Oltreferrovia è da diversi anni al centro della attenzione e del dibattito cittadino, nella analisi delle diverse criticità – in primis la cesura all'area determinata dalla ferrovia – così come delle grandi potenzialità e aspettative, quale appunto la possibilità di immaginare un Parco di dimensioni importanti nella parte di campagna che si protende in quel punto fino alla ferrovia.

Lo stesso Piano Regolatore prevede per quelle aree - tra le quali è incluso il comparto C6 - delle modalità di trasformazione del territorio - quali gli "ambiti di trasformazione - Ambiti di trasformazione insediativo-ambientale C6 e C14" - volti proprio a consentire interventi edilizi organici (e non isolati) con una fortissima componente di aree di cessione, al fine di mettere a disposizione della cittadinanza ampie aree di verde pubblico.

Per il comparto C6 era quindi stato promosso e presentato già nel 2013, da altra Proprietà, un Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata di sviluppo dell'area, con previsione della realizzazione di un parco lineare nella fascia centrale dell'area e di interventi di edilizia residenziale per 240 alloggi nelle aree a nord e a sud del parco stesso.

Tale Piano, allora sottoposto positivamente alla approvazione del Comune e degli Enti preposti, è poi rimasto ad oggi incompiuto.

Oggi le condizioni al contorno sembrano delineare uno scenario nuovo, dinamico e interessante, che consente di immaginare il superamento di diverse criticità.

In primo luogo il protocollo siglato tra Comune di Carpi ed RFI, che ha permesso l'avvio del cantiere per il prolungamento del sottopassaggio pedonale della stazione e così consentire finalmente un attraversamento della barriera dei binari e dare una naturale prosecuzione all'asse che collega Piazza dei Martiri con la Stazione verso appunto gli spazi aperti ad est, oggi a campagna e domani anche con spazi dedicati a parco.

In secondo luogo, l'impegno della Fondazione Cassa di Risparmio di Carpi ad acquisire ed intervenire nell'area denominata "Lotto 8" e, con ipotesi futura, sull'edificio del Ex Consorzio Agrario, posto proprio sul lato est del tracciato ferroviario in corrispondenza della

Stazione, per realizzare una nuova sede universitaria, grazie alla volontà congiunta di Comune, Fondazione e Università di Modena e Reggio Emilia di portare una formazione di tipo accademico a Carpi (con un nuovo corso di laurea in ingegneria) al fine di incidere sullo sviluppo culturale e sulla competitività del territorio.

L'ex Consorzio potrà così costituire la testa di ponte del nuovo collegamento, un pezzo di archeologia industriale recuperata, capace di essere testimonianza dell'identità del luogo e al contempo proiettarla verso un suo sviluppo futuro, proprio attraverso la sua trasformazione in un luogo vitale, destinato ai giovani, alla formazione, alla cultura.

Tale nuova centralità, alter ego della Stazione e ad essa collegata, costituirà al contempo l'affaccio verso il comparto oggetto della presente progettazione e sarà anche simbolicamente l'occasione di delineare un'area vocata alla socialità, alla proiezione verso il futuro grazie anche ad un radicamento alla storia e alle presenze del luogo stesso.

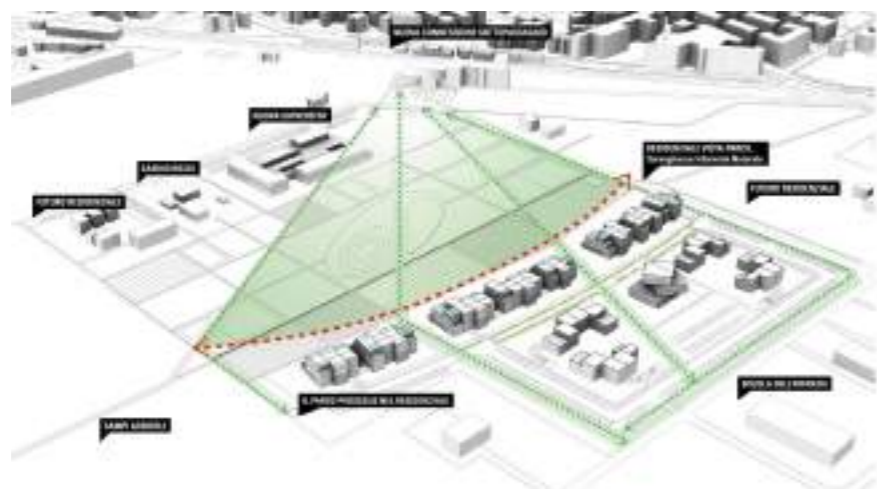
La variante al Piano Particolareggiato 2013, convenzionata nel 2021, ha consolidato il quadro di insieme e, in seguito, i primi sviluppi progettuali relativi al Parco Oltreferrovia e al lotto 8, futura sede dell'università, hanno promosso un ripensamento dell'area nord del Comparto, al fine di realizzare un progetto caratterizzato da un linguaggio omogeneo nella sua totalità.



L'impianto paesaggistico e urbano



Foto aerea della Royal Air Force, 1942



Inquadramento generale

Il progetto di impianto complessivo dell'area parte dalla lettura del palinsesto ambientale, un'area a campagna disegnata in modo marcato dai segni della centuriazione, attraverso la maglia dei percorsi, dei tracciati, dei canali irrigui, che si sviluppano con prevalente orientamento nord-est / sud-ovest - in perfetta sinergia col tessuto costruito del nucleo storico - e che fino al dopoguerra erano attraversati da filari di viti maritate ad alberi d'alto fusto (olmi, querce, farnie,...).

Un'area delimitata da un asse di scorrimento e di accesso alla città (via Tre Ponti) a nord, da via Corbolani ad ovest e a sud, dalla campagna aperta ad est.

Su tale reticolo si individuano poi alcuni tracciati ordinatori: in primis il percorso che attraversa l'intera area in direzione ovest-est, in allineamento con via De Amicis (seppur da essa separata dalla ferrovia) fino a via Cavata, percorrenza già evidente nelle carte geografiche settecentesche del territorio carpigiano (Principato e Diocesi di Carpi con Novi e Marchesato, XVIII, Don Natale Marri; Carta del ducato Estense, 1698, Girolamo Rosti). Ma anche il segno forte della provana in direzione nord-sud che collega il Casino Rossi, attestato su via Corbolani, con via Tre Ponti.

Proprio tale reticolo e tali tracciati costituiscono l'ossatura dell'impianto ambientale e urbanistico del comparto, a far emergere un disegno paesaggistico del territorio in cui il sistema degli spazi aperti e degli spazi costruiti sia articolato quale unico segno riconoscibile, capace di radicarsi profondamente nel territorio naturale e antropizzato, adagiandosi con sensibilità ma facendosi anche portatore di caratteri nuovi.

All'interno di questo contesto, così fortemente connotato dai caratteri propri della vocazione naturale e agricola del territorio, si inserisce un nuovo quadro di sviluppo, il quale prevede il Parco Oltreferrovia come principale polo attrattore. Quest'ultimo si va a collocare nella rete delle infrastrutture della futura espansione della città di Carpi come Connettore a cavallo tra ambiente urbano e tessuto agricolo. Questo grande centro nodale sarà circondato da nuovi poli attrattori, partendo dalla nuova connessione con la città, tramite la realizzazione del sottopassaggio della ferrovia che sfocia

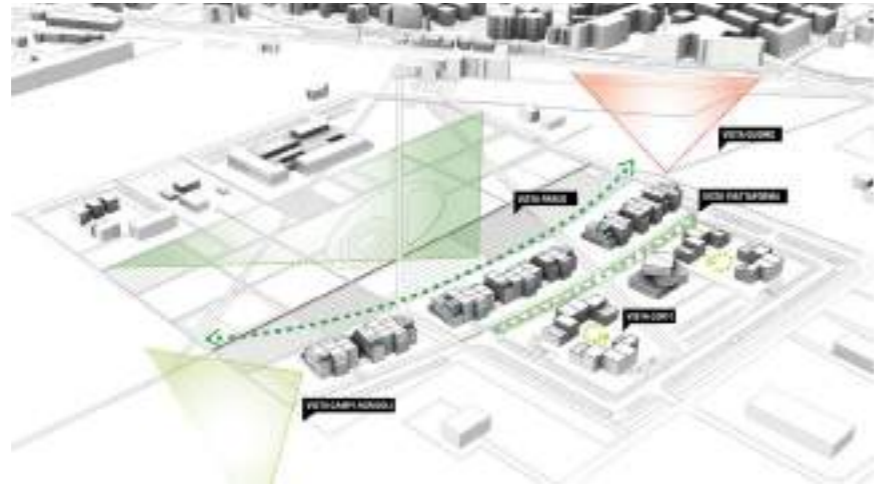
direttamente nella futura piazza d'ingresso, a lato dell'ex Consorzio, il quale potrebbe essere rifunzionalizzato e assumere il ruolo di nuovo polo attrattore culturale. Sulla base di questo nuovo scenario, che apre a un ventaglio di possibilità in continua trasformazione, il nuovo Parco reinterpretava i caratteri del territorio tramite un *concept* in continua evoluzione, basato sull'agire del Parco stesso come connettore, così come la foglia porta linfa attraverso le sue nervature. Proprio come naturale proseguo delle nervature principali del Parco dell'Oltreferrovia, il progetto di variante specifica si innesta, rimodulando l'area nord di Comparto.

Il presente progetto conferma così l'articolazione del comparto in tre fasce trasversali est-ovest, cercando però al contempo di ibridarle e di individuare diverse permeabilità longitudinali nord-sud e diagonali, al fine di interconnettere il più possibile la rete degli spazi pubblici e a verde e così facilitare un ambiente dinamico e accessibile, funzionale ad un migliore funzionamento alla grande scala degli attraversamenti e degli spazi disponibili.

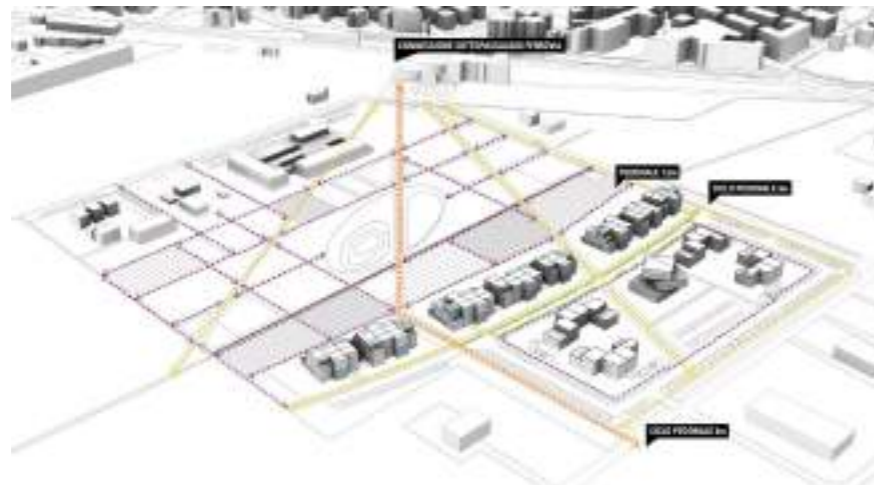
Il progetto di sviluppo della nuova zona residenziale del Comparto C6 si basa quindi sui principi cardine dedotti dall'analisi del sito e del rapporto con il contesto ambientale e spaziale. Tali aspetti sono stati organizzati in modo da allinearsi con lo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economico del Parco Oltreferrovia, a stretto contatto con il quale i lotti residenziali andranno a relazionarsi. L'elemento naturale del parco ha generato nuovi importanti sinergie che hanno permesso di approcciarsi al progetto con un occhio nuovo rispetto al precedente piano presentato.

Le direttrici principali del masterplan nascono e vivono in forte relazione con il progetto del Parco che si irradia e insinua all'interno dell'area residenziale attraverso i percorsi ciclo-pedonali che attraversano il parco stesso.

La struttura dei percorsi



Viste di interesse



Struttura dei percorsi ciclo-pedonali



Centro Servizi come attrattore dell'area nord

Il tessuto dei percorsi ciclo-pedonali struttura l'impianto dell'edificato al fine di rafforzare la relazione tra Parco Oltreferrovia e aree urbanizzate. I percorsi principali che costituiscono le nervature del Parco divengono al contempo le nervature dell'area nord del Comparto, delimitando e definendo i lotti residenziali così come il lotto servizi. In un quadro generale composto dalla potenziale presenza di futuri poli Attrattori e Connettori - Parco Oltreferrovia, nuova sede universitaria, sottopassaggio di connessione al Centro Città, rifunzionalizzazione dell'ex Consorzio - l'area nord del Comparto si declina di conseguenza, sfruttando le direttrici e le geometrie del parco al fine di completare un disegno omogeneo e continuo dell'Oltreferrovia.

In tal senso, i percorsi principali sono composti da due tracciati provenienti dal Parco in direzione nord-sud e un sistema di connessione in direzione est-ovest, che collega i suddetti percorsi. I due percorsi longitudinali nord-sud si ricollegano infine alla rete ciclabile che perimetra il Comparto a ovest lungo via Corbolani e a nord a lato di via Tre Ponti. Uno dei due percorsi longitudinali ricalda il sedime della provana, e successivamente sfocia nel Parco, ricongiungendosi alla diagonale principale che taglia quest'ultimo in mezzeria. Il secondo percorso longitudinale attraversa centralmente l'area nord di Comparto, tracciando una diagonale che prosegue lungo il percorso ciclo-pedonale del Parco che in futuro si collegherà direttamente al sottopassaggio pedonale della stazione. In stretta correlazione con quest'ultimo percorso e in forte connessione con il Parco e con lo sviluppo dell'edificato residenziale, trova spazio un punto attrattore di valenza di quartiere ma anche più in generale cittadina, un nuovo centro servizi. Esso si colloca al centro dell'area e dialoga in maniera diretta con il Parco - elemento naturalistico - attraverso un ampio cannocchiale visivo, e con lo sviluppo della mobilità interna e l'edificato residenziale, elementi di natura più urbana. Tale elemento architettonico di pregio ospiterà dei servizi di quartiere e culminerà con una terrazza panoramica su Carpi a 360°: Città, Parco e Campi Agricoli.

Nel piano particolareggiato in essere il centro servizi risulta immerso all'interno dei lotti residenziali, ed è definito da blocchi separati,

con altezza inferiore alle residenze dei suddetti lotti. Il principio del sistema urbano prevede una distribuzione planimetrica che tutela e valorizza le permeabilità in direzione sud-nord, e il centro servizi, dovrebbe favorire tale principio.

Sebbene il sistema urbano sia caratterizzato da un alto indice di permeabilità, dalla continuità degli spazi verdi con quelli privati e si integri con il parco "accogliendolo" all'interno dell'area residenziale del Comparto, con la nuova conformazione del Parco l'area nord risulterebbe indebolita proprio sotto questi aspetti.

Proprio per questo motivo, nel progetto di variante specifica, oltre al suddetto percorso nord-sud sulla provana (per il quale si può prevedere il riarrangiamento con le ciclabili che proseguono nel quartiere a nord di via Tre Ponti - così come a sud si connette con via Corbolani e in futuro potrà vedere nuove connessioni in direzione di via Due Ponti) si inserisce il secondo percorso che traccia la diagonale. In questo senso, tale edificio è stato ripensato, proprio in relazione a questa nuova percorrenza, definendo un volume unico, che, oltre ad essere di supporto e servizio alla residenza, potesse generare un ulteriore polo attrattore, perfettamente inserito nel nuovo contesto dell'Oltreferrovia.

Il lotto servizi, quindi, conserva una vocazione urbana, e si apre supportando il principio di permeabilità delle aree verdi e dei percorsi, collegandosi alla nuova percorrenza del Parco, che assume il ruolo di nervatura a supporto della relazione tra paesaggio antropizzato e paesaggio naturale. In questo senso, non solo rimane invariato l'apporto al mix tipologico e funzionale utile alla generazione di un ambiente vitale durante l'arco della giornata, ma tale apporto si riverbera alla scala urbana della città, grazie alla nuova connessione diretta con il Parco e alla conseguente estensione della rete di percorsi ciclo-pedonali.

Come anticipato, il progetto pone inoltre attenzione anche alle connessioni est-ovest, potenziando tale percorrenza tramite una *Promenade*, un *boulevard* che supporta e privilegia la "mobilità dolce" a quella carrabile. Tale percorrenza è denominata "piattaforma mobile unica".

La piattaforma mobile unica



1. Percorso lineari e attrattori



2. Connettore



3. Il sistema del verde

Come descritto in precedenza, oltre alle connessioni nord-sud definite dal percorso sulla provana e dalla diagonale che taglia centralmente il Comparto, il progetto di variante specifica rafforza la percorrenza est-ovest, ricongiungendo i suddetti tracciati ciclo-pedonali.

Tale connessione non si presenta come mero collegamento funzionale, ma svolge un ruolo pubblico, di valenza sociale e collettiva, presentandosi come un sistema unico che accoglie tutte le diverse modalità di spostamento - carrabile, ciclabile e pedonale - privilegiando pedoni e ciclisti.

Questa ulteriore connessione, quindi, potenzia la percorrenza est-ovest tramite una *Promenade*, un *boulevard* che supporta e privilegia la "mobilità dolce" a quella carrabile.

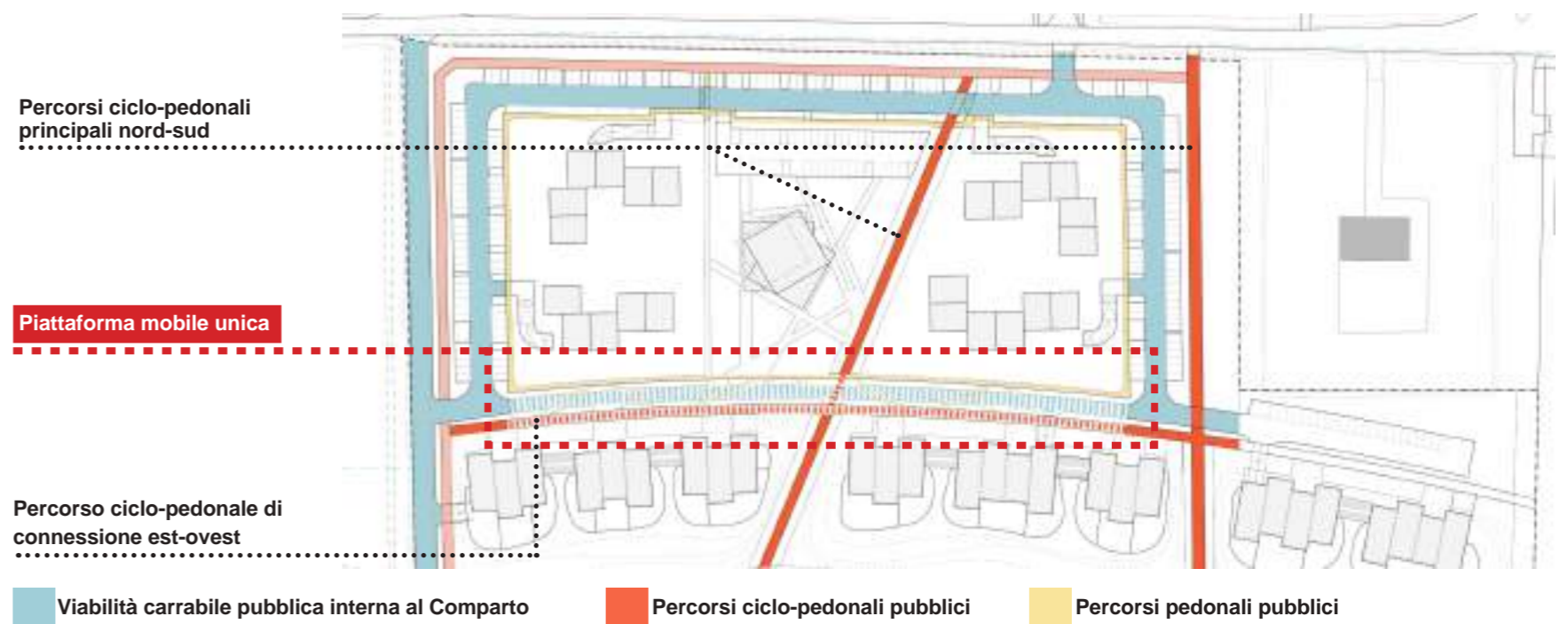
Il centro servizi, così come i fabbricati residenziali più centrali, si "affacciano" su questo *boulevard*, prediligendo così una viabilità incentrata su mezzi di spostamento non carrabili, e consolidando il ruolo dello spazio pubblico come connettore lineare tra aree urbane e Parco.

Tale *Promenade* infatti, è delineata come una piattaforma mobile unica su modello nord-europeo, caratterizzata da una pavimenta-

zione continua in cui la carrabilità è ridotta al minimo. Non sono infatti previsti spazi di sosta a parcheggio e il senso di percorrenza veicolare è a senso unico, ed è data massima importanza alla mobilità ciclabile e pedonale, dotando il *boulevard* di un disegno organico e fluido in cui trovano spazio ampie aiuole verdi e punti di sosta per pedoni e ciclisti su ambo i lati.

La sezione della piattaforma mobile unica è quindi definita da: una pista ciclo-pedonale in calcestruzzo architettonico - stesso materiale dei percorsi provenienti dal Parco - che corre a fianco delle residenze Fronte Parco, una corsia di marcia a senso unico per traffico veicolare e un marciapiede pedonale a lato dei lotti residenziali e servizi dell'area nord - entrambi pavimentati in masselli con finitura quarzoporfido. La corsia di marcia dedicata al traffico veicolare è separata dai percorsi dedicati a pedoni e ciclisti tramite un *buffer* verde, composto da una serie di aiuole che si susseguono in un disegno organico e permeabile.

Tale soluzione determina un'ulteriore promozione alla ripartizione modale a favore delle modalità di spostamento alternative all'uso dell'auto privata, estendendo i percorsi principali del parco e contribuisce alla piantumazione di nuove alberature.



Accessi e viabilità carrabile

La viabilità carrabile viene limitata nella parte centrale del Comparto, a favore di un ambiente urbano che rinunci ad un ruolo prettamente infrastrutturale e assuma le caratteristiche di uno spazio pubblico più coerente al sistema di piazza lineare o viale cittadino. Il disegno, così come la scelta dei materiali, rispettano quindi il principio di favorire un ambiente a misura d'uomo, nel quale percorsi e aree verdi si interconnettano al fine di un reciproco arricchimento. In tale contesto, la viabilità carrabile a nord si struttura tramite un percorso ad anello di servizio alle aree predisposte a parcheggio e agli ingressi delle residenze. Lungo questo anello sono predisposti i parcheggi pubblici, con posti auto per persone diversamente abili nelle zone limitrofe gli accessi ai lotti residenziali.

I due accessi principali a doppio senso di circolazione sono disposti su via Tre Ponti, con particolare attenzione posta per la salvaguardia della siepe preesistente, e su Via Corbolani (a ca. 120 metri dall'incrocio con via Tre Ponti). La viabilità veicolare interna, come anticipato, è disposta ad anello, e serve i lotti residenziali su via Tre Ponti tramite accessi interni mentre i lotti residenziali Fronte Parco sono serviti in maniera differenziata:

- Il lotto 1 - primo verso ovest - presenta un passo carraio direttamente su via Corbolani. In questo modo si evita di aggravare ulteriormente il *boulevard* con il traffico veicolare legato ai residenti di tale lotto e, contemporaneamente, non si aggrava il traffico veicolare relativo via Corbolani, in quanto l'ingresso al lotto è posizionato nella parte nord della strada, a ca. 150 m dall'incrocio con via Tre Ponti;
- Il lotto 3 - ultimo al confine est - è servito da una strada privata con accesso diretto dall'anello interno del comparto. In questo modo si rende la viabilità pubblica interna al comparto limitata al suddetto anello e, così facendo, l'incrocio per l'ingresso al lotto 3 risulta essere l'equivalente di un passo carraio, in modo da non spezzare il percorso ciclo-pedonale proveniente dal Parco, e privilegiare nuovamente pedoni e ciclisti;
- Il lotto 2, infine, in posizione centrale, al quale si accede dalla piattaforma mobile unica. Questo è l'unico accesso diretto alle residenze predisposto sul *boulevard*, in modo da non aumen-

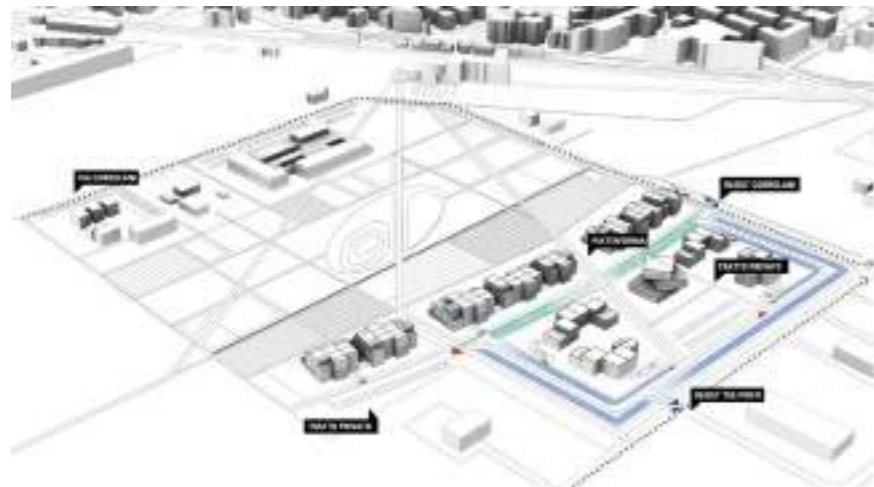
tare il traffico veicolare e salvaguardare la sicurezza di pedoni e ciclisti.

La piattaforma mobile unica risulta quindi essere un sistema ibrido, che pone attenzione alla ripartizione modale dei metodi di spostamento, garantendo il passaggio dei mezzi di servizio ed emergenza, restituendo al quartiere una struttura urbana più legata al sistema dei quartieri della città consolidata, caratterizzata da una forte componente di spazio pubblico e servizi.

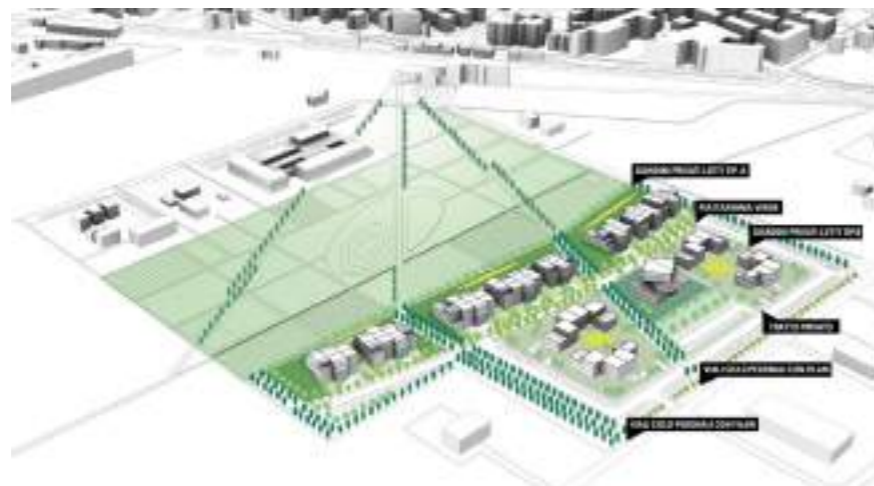
L'accesso al Centro Servizi è organizzato lungo la corsia a doppio senso di marcia che compone l'anello a nord del lotto del Centro Servizi stesso. L'ingresso carrabile permette ai veicoli di accedere al parcheggio privato del Centro, il quale ospita l'area adibita a carico/scarico e i posti auto a raso, di un numero sufficiente in base a quanto richiesto da normativa. In corrispondenza del tratto di anello prospiciente il lotto servizi, la strada è rialzata e presenta una finitura in autobloccanti con finitura in pietra, al fine di rallentare i veicoli in transito e interrompere così il rettilineo che altrimenti si verrebbe a creare tra i due percorsi ciclo-pedonali principali.

I lotti residenziali 4 e 5, interclusi dall'anello, hanno due accessi - corrispondenti a un accesso per ogni volume edilizio residenziale - e permettono di accedere alle autorimesse interrato private.

Il sistema della viabilità carrabile concorre insieme a quello della viabilità a "mobilità dolce" a costituire il tessuto infrastrutturale di comparto. Quest'ultimo è progettato in modo da garantire la più ampia scelta di metodo di spostamento da parte dell'utenza. Così come per i percorsi ciclabili e pedonali, il progetto del verde è pensato per integrarsi e integrare il tessuto infrastrutturale all'interno del quadro paesaggistico di insieme, e determinare al contempo un miglioramento del livello di *comfort outdoor*. Tale contributo deriva principalmente dai filari alberati predisposti lungo i tracciati ciclabili, pedonali e la piattaforma mobile unica, e viene di conseguenza integrato tramite l'inserimento puntuale di alberature tra i posti auto, al fine di aumentare la presenza del verde e contrastare la presenza delle isole di calore.



Accessi e Viabilità interna



Relazione tra verde, percorsi ciclo-pedonali e viabilità carrabile



Area nord Comparto - Parco Oltreferrovia: Schema concettuale di insieme

Lo sviluppo edilizio

L'obiettivo del Parco Oltreferrovia è quello di garantire uno spazio pubblico pieno di attività ben fruibili e di avere al contempo uno spazio verde sicuro. Una delle strategie più efficaci per mettere in sicurezza uno spazio pubblico di grandi dimensioni è di avvalersi del Principio di Sorveglianza Informale "Naturale", facendo leva sul creare uno spirito di comunità e appartenenza. Il Parco non è quindi percepito come luogo isolato, ma "racchiuso" dallo sviluppo residenziale. Basandosi su questo principio si è pensato di invertire la disposizione delle tipologie residenziali rispetto al quanto previsto nella proposta del Piano Particolareggiato in essere, andando a posizionare una cortina permeabile di edifici plurifamiliari sul fronte, definiti "Tip A - Fronte Parco". Tali corpi residenziali si sviluppano su un arco e raggiungono un'altezza variabile di massimo 3-4 piani sul lato strada interna al Comparto mentre risulteranno percepiti unicamente 2-3 piani sul lato parco. Ciò è possibile in quanto si è inserito il piano terra all'interno di un podio verde che abbraccia gli spazi dedicati alle autorimesse private e che, degradando verso il parco mitiga in maniera naturalistica la connessione con esso. Nonostante la volontà di dare forza all'arco centrale come segno generatore del masterplan la percezione dei fabbricati fronte parco sarà comunque di grande permeabilità e frammentazione attraverso la movimentazione in pianta ed in alzato dei corpi e l'inserimento di tipologie edilizie dotate di generosi podi verdi, logge, terrazze e tetti verdi. L'idea di posizionare vista parco una tipologia residenziale plurifamiliare, che avrà un maggior numero di utenti di fascia media, accoglie anche la volontà di voler far fruire e beneficiare di tale vista un maggior numero di utenti, rendendola quindi a tutti gli effetti una scelta volta a una progettazione più sostenibile e democratica nei confronti della cittadinanza.

Infine, le due ali centrali del comparto suddivise in due lotti residenziali ospitano edifici plurifamiliari, definiti "Tip. B - A Fogli", di altezza variabile, e comunque di massimo 3-4 piani fuori terra, che verranno disposti lungo l'anello della viabilità carrabile, e che si affacciano su un'ampia corte centrale privata attrezzata a verde e con arredi dedicati alla convivialità, in modo da generare un "parco-giardino".



Masterplan di variante specifica non sostanziale





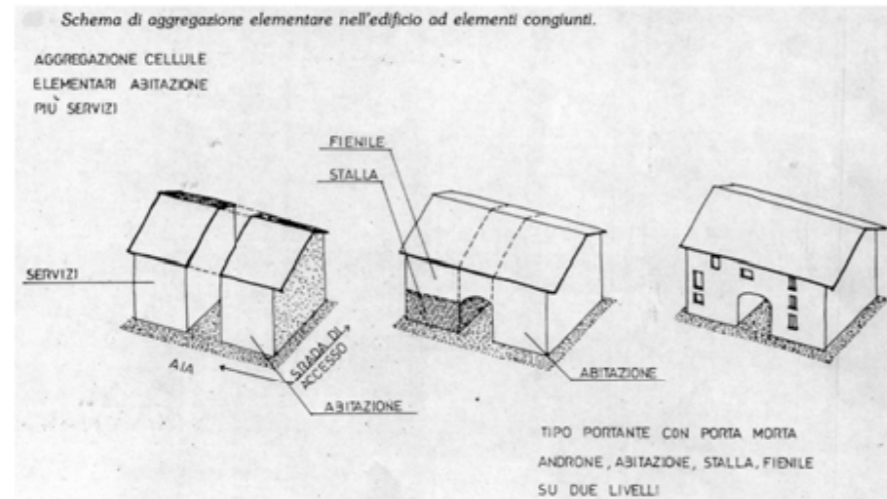
Podio verde delle residenze Fronte Parco - visualizzazione indicativa della qualità architettonica del progetto



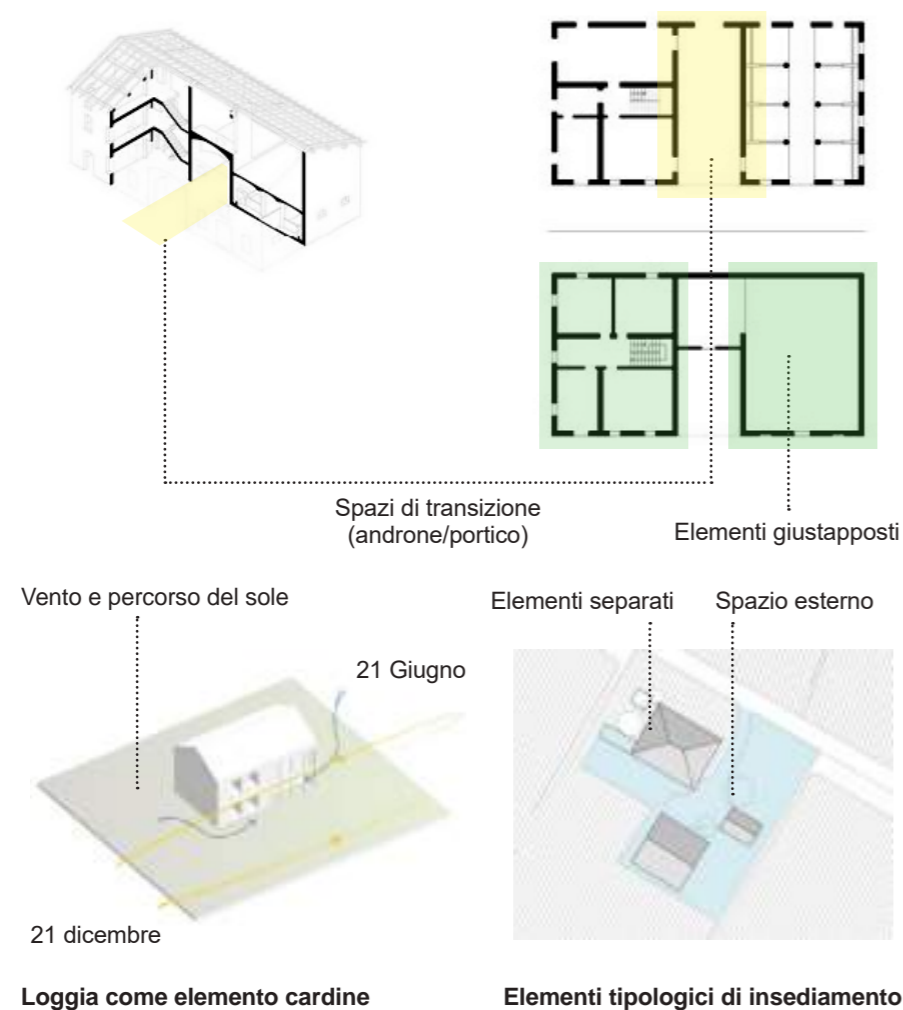
Area nord Comparto C6 - masterplan indicativo della qualità architettonica del progetto

Le nuove aree residenziali

[gli indirizzi inerenti al progetto architettonico delle aree residenziali sono indicativi della qualità architettonica del progetto]



Schema tipologico di insediamento



Come per il Piano Particolareggiato in essere, il progetto vuole promuovere forme avanzate di abitare, centrate sul radicamento con il luogo, sul rispetto di criteri di sostenibilità ambientale e sociale, sull'attivazione di spazi con intensità d'uso e percettiva, capaci di generare un ambiente sereno, e al contempo vivace, dinamico e attrattivo, in cui "sentirsi a casa".

Il nuovo edificato entra infatti in un rapporto simbiotico con il Parco, sia fisico che percettivo, al fine di un reciproco arricchimento visivo degli spazi.

Il progetto delle tipologie prende spunto dal contesto della Pianura Modenese, e nasce dai caratteri propri e dalle sfaccettature che contraddistinguono le architetture vernacolari che nel tempo si sono susseguite in queste aree, come le architetture rurali della Pianura Padana meridionale. L'architettura vernacolare è infatti rivelatrice di molteplici tecniche ed espedienti costruttivi capaci di dialogare con il contesto e con il clima senza l'utilizzo di tecnologie attive. Essa ci dà indicazioni di come, attraverso le costruzioni, i ripari, i luoghi di vita, si possa rispondere in maniera passiva a diverse esigenze dettate dal clima e dalla domanda funzionale di quel determinato luogo.

Nel caso in esame, l'architettura rurale della Pianura Padana è rappresentata dalla tipologia del casolare isolato, la cascina, e case coloniali, il cui sistema ha subito un'evoluzione dell'involucro andando ad integrare nel tempo l'elemento della loggia, da elemento leggero e giustapposto al volume principale a elemento cardine ed integrato nella facciata Sud. Essa rappresentava un espediente microclimatico essenziale per l'essiccazione del grano. Il sistema, esposto a Sud, proteggeva il grano dalla pioggia, dalla radiazione solare diretta ed intercettava i venti prevalenti in estate da Est.

La loggia è un elemento architettonico molto importante e che può essere facilmente richiamato nell'architettura contemporanea degli sviluppi residenziali, in quanto filtro tra l'esterno e l'interno ed espediente microclimatico necessario per controllare (attraverso l'arrestamento della facciata) i carichi termici.

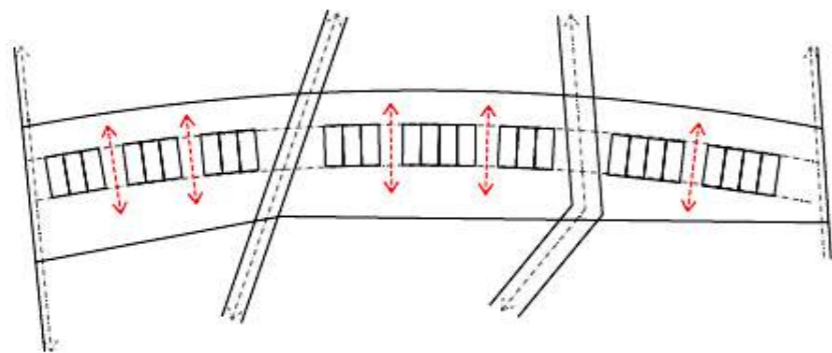
L'architettura rurale modenese è caratterizzata da edifici immersi nelle pianure e legati fortemente alle attività agricole del territorio. Le tipologie principali che si sviluppano nell'area modenese sono sostanzialmente due: tipologia ad elementi separati e tipologia a elementi giustapposti, che richiamano quelli dell'architettura rurale tradizionale italiana.

La prima tipologia, ad elementi separati, è rappresentata dalla disposizione di questi elementi (che combaciano con le diverse funzioni: rustico, abitazione, stalla ecc.) nell'area interessata creando tra di loro diversi spazi esterni e non protetti se non dagli edifici stessi.

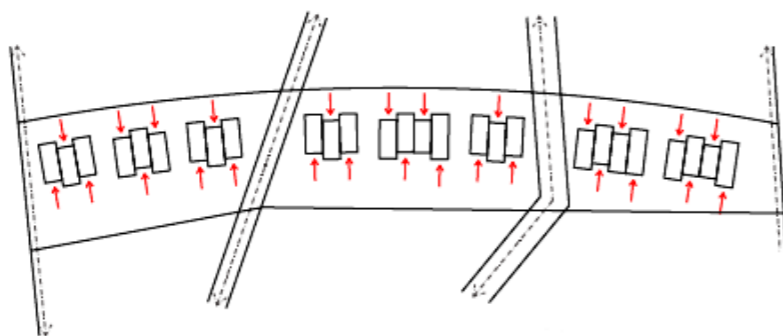
Il territorio di Carpi risulta essere a limite tra le due ma con una maggiore influenza della seconda tipologia. Essa presenta sotto uno stesso tetto sia l'abitazione che il rustico, disposti uno accanto all'altro e generalmente separati da un portico o androne. L'intera costruzione si presenta come un grosso edificio di forma allungata e non molto alto, con il tetto sempre a due spioventi. L'abitazione, generalmente di forma molto semplice, è posta quasi sempre con la facciata principale a Sud, o ad oriente, forse per essere più riparata dai freddi dell'inverno. La giustapposizione dei volumi permette la creazione di spazi di transizione (il portico, l'androne) capaci di mitigare il microclima interno delle abitazioni e di creare zone di filtro non solo in termini climatici ma anche di privacy e divisione delle funzioni.

L'architettura rurale della Pianura Padana, caratterizzata per lo più da sistemi a cascina a corte e case coloniali, ha subito un'evoluzione dell'involucro andando ad integrare nel tempo l'elemento della loggia, da elemento leggero e giustapposto al volume principale (1) a elemento cardine ed integrato nella facciata Sud (2-3).

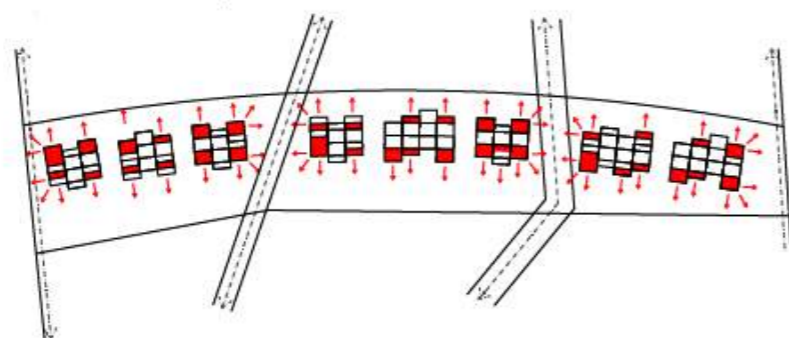
Le tipologie residenziali, di conseguenza, sono il risultato di una rilettura dei modelli tipologici tradizionali, declinati per rispondere alle necessità dell'abitare contemporaneo, perseguendo l'obiettivo di un modello edificatorio sostenibile e in continuità con il contesto in cui si inserisce. Gli elementi progettuali utilizzati si organizzano al fine di garantire alti livelli di performance ambientale, diminuendo



1. Creazione sistema di permeabilità visiva



2. Movimento dei fronti



3. Sistema balconi vista 360 gradi

i consumi, promuovendo un ambiente salutare e vivibile, con i più alti standard di comfort ambientale, in relazione con la natura e gli spazi esterni.

In questo senso, gli edifici sfruttano le logge come sistema di ombreggiamento principale sulla facciata Sud, come elemento essenziale di filtro tra l'esterno e l'interno ed espediente microclimatico necessario per controllare - attraverso l'arretramento della facciata - i carichi termici.

Per contrastare il passaggio dell'umidità si sfrutta l'espediente delle murature areate (dato che il materiale utilizzato sarà in gran parte il laterizio, in quanto materiale comune nel territorio, prevalentemente argilloso).

Viene garantita la ventilazione sull'asse Est-Ovest convogliando i venti estivi che provengono da Est, sia nella ventilazione esterna delle cellule a doppio affaccio che negli spazi esterni, facendo permeare le fresche brezze attraverso i diversi volumi sfalsati.

Nel rileggere gli elementi tradizionali dell'architettura vernacolare, si creano spazi di transizione attraverso la giustapposizione dei volumi, con il fine di mitigare il microclima interno delle abitazioni e di creare zone di filtro non solo in termini climatici ma anche di privacy e divisione delle funzioni.

In particolare, come già accennato nei paragrafi precedenti, l'area residenziale a nord si divide in due tipologie residenziali: la tipologia A Fronte Parco e la tipologia B a Fogli, interclusa al comparto. A sud il progetto rimane invariato per quanto riguarda le tipologie residenziali, con una lieve diminuzione della superficie complessiva assegnata.

La tipologia A - Fronte Parco, si distribuisce sui lotti 1, 2 e 3, affacciandosi al Parco Oltreferrovia, definendo una cortina abitata permeabile e fortemente caratterizzata da spazi esterni ed elementi verdi, che rafforzano la connessione tra edificato e paesaggio.

Le residenze si sviluppano in otto volumi, composti dai tre ai quattro moduli strutturali, con altezze di tre/quattro piani. Il piano terra ospita gli spazi di servizio alle residenze (come locali tecnici) e le

autorimesse, nelle quali sono predisposti i box auto e posti auto coperti. Ai piani superiori sono disposti gli appartamenti residenziali, suddivisi prevalentemente in trilocali e quadrilocali, oltre a una minima percentuale di pentalocali e bilocali, per un stima preliminare di circa 70 appartamenti. I volumi, cadenzati dal ritmo dei moduli strutturali, sono caratterizzati da un'immagine formale a telaio, che permette di apportare arretramenti salendo in altezza, definendo logge e terrazze esterne come estensione degli ambienti interni, e contemporaneamente, definendo un'immagine formale omogenea dei fronti.

In questo modo, tutti gli appartamenti al secondo e terzo piano degli edifici possono godere di aree terrazzate e logge, in modo da garantire aree esterne pensate opportunamente a favorire una maggior relazione con il paesaggio naturale, nonché ad aumentare la porzione di area da attrezzare a verde e sfruttare soluzioni di schermatura e ombreggiamento, con un impatto positivo sul comfort termico interno ed esterno. Al primo piano gli appartamenti hanno la medesima possibilità di sfruttare spazi esterni come le residenze ai piani superiori, ma con la differenza di poter accedere direttamente a giardini pertinenziali. Questo è reso possibile grazie ad un podio verde, un rilevato inerbato sul quale si "adagiano" gli edifici.

Tale podio parte da una quota lievemente rialzata rispetto ai percorsi esterni e al Parco, in modo da poter essere contenuto dalla recinzione di confine dei lotti, e termina alla quota delle residenze al piano primo.

In questo modo, il podio contiene e scherma le autorimesse al piano terra, che di conseguenza risultano come se fossero interrato.

Al di sopra dei box auto è previsto quindi una copertura inerbata, sulla quale sono predisposti anche i giardini di pertinenza, mentre per la restante parte del rilevato sono predisposti percorsi e aree attrezzate per i residenti, che hanno così a disposizione un ulteriore spazio verde di raccordo al paesaggio naturale del Parco. Inoltre, il rilevato permette di attutire la presenza degli edifici in relazione alle stanze naturali del Parco, in quanto i volumi risulteranno percettivamente alti due/tre piani. Al podio si può accedere dal fronte Nord

delle residenze, sfruttando le rampe inserite nella separazione tra i volumi residenziali, che garantisce permeabilità visiva e sfrutta la ventilazione naturale, aumentando il comfort *outdoor*. Tali separazioni derivano dalla lettura delle tipologie tradizionali dell'architettura modenese, e reinterpretano l'elemento dell'androne in chiave contemporanea.

Sul Fronte Nord le residenze si affacciano verso la piattaforma unica mobile e il centro servizi. Da questo fronte si accede ai vani scala, preceduti da aree pavimentate a servizio delle residenze e inserite all'interno di un buffer verde alberato che media tra i fronti degli edifici e i percorsi di attraversamento del comparto. Il podio si

ferma sul lato dei volumi, così da lasciare completamente libero il prospetto nord, il quale compone una cortina edilizia di tre/quattro piani.

Le residenze Fronte Parco seguono così una matrice cadenzata, che si apre verso il parco generando permeabilità visiva e, al contempo, abbracciando metaforicamente il parco, andando a creare un bordo verde protettivo. In questo senso, gli edifici consentono: il miglior comfort in tema di orientamento e ore luce, viste di qualità a 360° verso Città - Parco - Campi agricoli, e integrazione nell'ambiente circostante grazie anche al sistema di raccordo con il parco, tramite i giardini in quota e le logge ad ogni piano.





Planimetria Piano primo - Lotto 2 - indicativo della qualità architettonica del progetto



Sezione longitudinale Lotto 2 - il podio verde e la relazione con il Parco Oltreferrovia



Prospetto fronte Sud verso Parco Oltreferrovia - Lotto 2

Elaborati indicativi della qualità architettonica del progetto

La tipologia B - Edifici a Fogli, si inserisce all'interno dei lotti 4 e 5, interclusi dalla viabilità ad anello della zona Nord del Comparto, nella quale sono predisposti gli accessi carrabili e pedonali.

Sempre traendo ispirazione dal mondo naturale, e reinterpretando i caratteri tipologici dell'architettura tradizionale del luogo, per gli edifici plurifamigliari si è pensato di ispirarsi alla semplicità di elementi leggeri orizzontali che ben dialogassero con la verticalità del pattern sviluppato per la tipologia Fronte Parco.

L'orizzontalità è stata espressa con l'uso di generosi elementi balconi in aggetto che creano un gioco di fogli che si sovrappongono e articolano donando alla tipologia residenziale un aspetto elegante e nel contempo giocoso.

Inoltre, grazie al particolare posizionamento di tali tipologie nel lotto e all'aggregazione ad L allungata delle singole unità abitative, gli edifici creano una corte centrale privata elemento di pregio dell'intervento che può esser trattato come piccola "Stanza" attività per

gli abitanti del *Cluster* che viene così reso più esclusivo. Tale elemento si inserisce in continuità con l'elemento di "parco giardino" già presente nel Piano Particolareggiato in essere e instaura una relazione con le aree verdi prospicienti, in particolare quelle del lotto servizi e i filari alberati che ornano i percorsi ciclo-pedonali che provengono dal Parco Oltreferrovia.

A valorizzare la percezione dello spazio ad altezza d'uomo, tutti i parcheggi privati dei blocchi residenziali sono realizzati in interrato, con accesso da rampe dedicate collocate sui bordi esterni a ridurre il più possibile le interferenze con i percorsi pedonali.

La disposizione degli edifici a Fogli rilegge la tipologia vernacolare a elementi separati, avvalorando la relazione tra edificato e spazi verdi esterni, come "Stanze-Corti" a supporto di una miglior qualità dell'abitare.

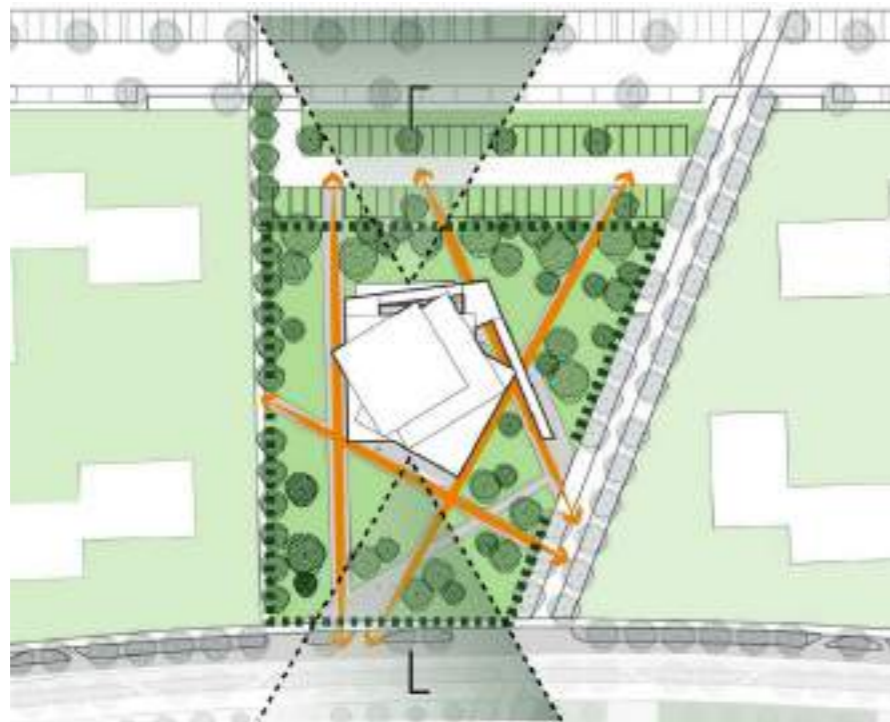
Tali corti interne private di affacciano sul Centro Servizi che viene ulteriormente rafforzato della sua funzione di Attrattore.



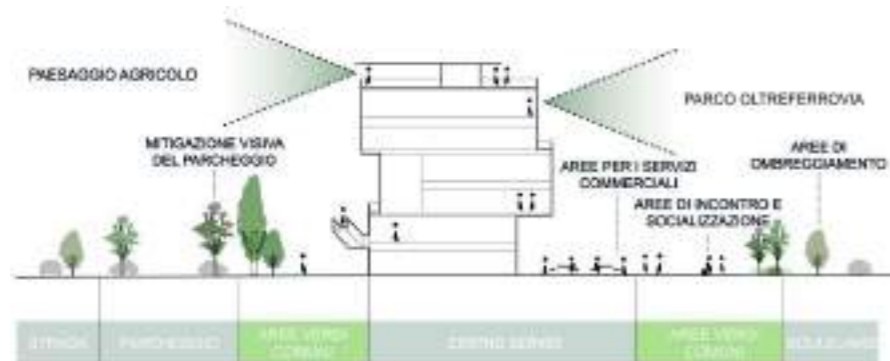
Il Centro Servizi

[gli indirizzi inerenti al progetto architettonico del centro servizi sono indicativi della qualità architettonica del progetto]

Inserito in posizione baricentrica rispetto all'area Nord del Comparto C6, il nuovo Centro Servizi si differenzia rispetto al precedente piano Particolareggiato 2021 in quanto si articola su un unico edificio, costituito dalla sovrapposizione di volumi, che generano un *landmark* in grado di assumere il ruolo di Polo Attrattore all'interno del nuovo quadro d'insieme dell'Oltreferrovia. Il lotto sul quale si inserisce, denominato lotto servizi A1, assurge a Connettore, aprendosi verso il paesaggio limitrofo e collegandosi direttamente al percorso ciclo-pedonale alberato proveniente dal Parco e alla piattaforma mobile unica. Rispetto alla proposta di masterplan in essere, il Centro Servizi assume una scala urbana, che non si limita a quella di quartiere, ma instaura un dialogo e consolida l'area Oltreferrovia, definendo un ulteriore elemento di arricchimento del Comparto insieme al Parco, alla nuova sede universitaria e al futuro polo culturale dell'ex consorzio.



Il Centro Servizi si focalizza nel generare un ambiente aperto, fruibile a più livelli, a partire dalle aree esterne. Queste sono concepite come un vero e proprio giardino pertinenziale, attraversato da percorsi che infittiscono la rete pedonale intra-comparto, e si collegano al tracciato della piattaforma unica e al percorso del Parco Oltreferrovia. Si genera così una maglia naturale connettiva, ricca di aree di sosta comuni, e in continuo dialogo tra ambienti esterni e interni, cinta da una quinta verde di alberi e arbusti che avvolge l'area rendendola più intima e piacevole. Un disegno che offre un tessuto organico e permeabile di percorsi che collegano gli accessi e i servizi presenti nell'area e in generale connettono l'area con il resto del comparto. I percorsi, allargandosi e restringendosi senza soluzione di continuità, danno origine ad aree collettive di sosta che offrono diverse funzioni. Sono previsti spazi più ampi pavimentati a servizio dei locali commerciali, aree di sosta nelle intersezioni dei percorsi e ampie aree verdi, generate per sottrazione dalla maglia dei percorsi. Queste aree, oltre a incorniciare l'edificio all'interno del lotto e mitigare i rapporti con il contesto, migliorano il comfort ambientale dell'area tramite l'ombreggiamento e il raffrescamento e rappresentano un'interessante opportunità fruitiva per aree poli-



funzionali esterne a servizio del Centro.

L'accesso carrabile e i parcheggi a raso di pertinenza sono previsti sul lato nord, in diretto collegamento con l'anello carrabile interno al comparto. I parcheggi sono ricavati all'interno delle aree verdi, e godono dell'ombreggiamento fornito dalle piantumazioni.

L'edificio si conforma come la somma di tre volumi stereometrici che, sovrapponendosi l'uno all'altro, ruotano su sé stessi, al fine di ottenere un buon orientamento dal punto di vista ambientale e le migliori viste di qualità e privacy in base alle destinazioni d'uso interne. I tre volumi, definiscono dei macroblocchi composti da due piani ciascuno, in modo da poter suddividere il Centro Servizi in macrofunzioni collegate tra loro da un *core* servito, che ospita la distribuzione verticale e spazi di servizio al Centro.

Attraverso la rotazione dei 3 macroblocchi si ottengono spazi esterni terrazzati con diverse esposizioni che permettono la creazione di spazi di qualità per i blocchi superiori, mentre al piano terra il primo macroblocco gode dell'immersione nel sistema verde del "giardino-parco". In sommità è presente un *rooftop* panoramico - schermato durante i periodi più caldi dal verde pensile e da una pensilina fotovoltaica - con vista a 360° sul centro storico di Carpi, sul nuovo Parco Oltreferrovia e sul tradizionale tessuto agricolo.

La possibilità di arricchire l'edificio con terrazze sulle quali vengono predisposte aree verdi e dalle quali si può godere di viste di qualità, contribuisce a fornire molteplici benefici al benessere psico-fisico delle persone, oltre a migliorare il comfort ambientale e termico. Di fatti, la rotazione dei macroblocchi non solo consente di sfruttare le terrazze esterne, ma permette anche di generare aggetti in grado di fornire auto ombreggiamento e diminuire l'irradiazione solare diretta.

Il Centro Servizi svolge così una funzione collettiva, non solo esclusiva per il quartiere residenziale, ma urbana, orientata alla Città, e si inserisce nel contesto come elemento fondante della nuova pianificazione urbana dell'Oltreferrovia, non come elemento residuale, ma precipuo attore a supporto del nuovo Parco.



Confronto dei dati urbanistici

TABELLA DATI URBANISTICI			
	DATI P.R.G.	DATI VARIANTE 27/07/2021	DATI PROGETTO VARIANTE 2022
Superficie Territoriale ST	151290,7 mq	152.532 mq	152.532 mq
Superficie di proprietà	145.373,00 mq	145.373,00 mq	145.373,00 mq
Area di concentrazione dell'edificazione SE	145.373,00 mq x 30% = 43.611,90 mq	27.207,1 mq	28.750,8 mq
Area per verde condominiale VC	145.373,00 mq x 20% = 29.074,60 mq	34.208,6 mq	30.807,9 mq
Area per verde pubblico VP	145.373,00 mq x 50% = 72.686,50 mq	83.957,4 mq	85.814,3 mq
Area per politiche abitative integrate PAI	145.373,00 mq x 5% = 7.268,55 mq	7.276,0 mq	7.276,0 mq
Indice di utilizzazione del territoriale UT	SC 145.373,00 x 1500 mq/ha = 21.805,95 mq	21.805 mq	21.805 mq
	SC PAI 145.373,00mqx250mq/ha = 3.634,33 mq	3.634,3 mq	3.634,3 mq
Indice di permeabilità P *Calcolo variante 2022 con variante a PRG n.49 art. 5.01	su VC ≥ 70% = 21565,52 mq	26.940,3 mq	* 23.380,6 mq
	su VP ≥ 90% = 77232,86 mq	77.295,1 mq	* 79.310,0 mq
	su SE ≥ 20% = 5750,16 mq	7.344,0 mq	* 5.888,2 mq
Numero massimo piani fuori terra	3 piani	5 piani	4 piani [residenziale] 6 piani + 1 a terrazza [edificio lotto A.1]
Densità arborea A	145.373,00x80 alberi/ha = 1.163	1163	1202
Densità arbustiva AR	145.373,00x120 arbustii/ha = 1.745	2076 arbusti	2083
Parcheggi di cessione P2	U 1/1 =1mq /4 mq Scresid. = 161 p. auto U 2/3 =1 mq/2 mq Scterz = 35 p. auto U 2/6 =1 mq/10 mq Scterz = 16 p. auto TOTALE = 212 p. auto	251 di cui 8 disabili	269 di cui 10 disabili
Parcheggi di pertinenza P1	U 1/1 =10mq /35 mq Scresid. = 183 p. auto U 2/3 =10 mq/35 mq Scterz = 20 p. auto U 2/6 =10 mq/100 mq Scterz = 16 p. auto TOTALE = 219 p. auto	222	329

Confronto con il Piano Particolareggiato 2021

DIMENSIONI DEL **PARCO**

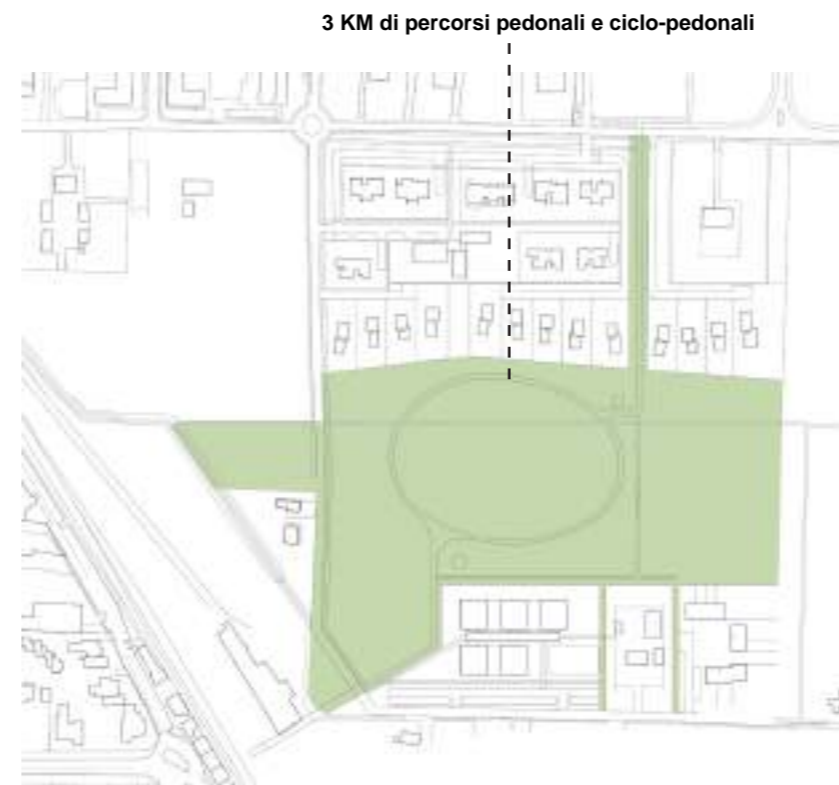
da 73.066,89 mq a

74.286,89 mq

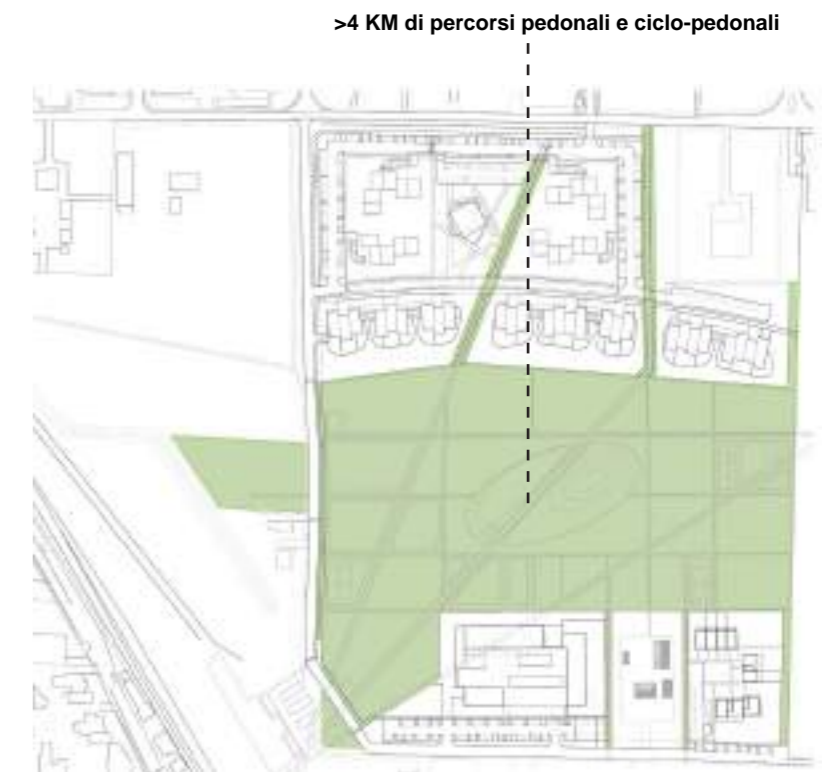
NUMERO DI **ALBERATURE**

da 1.163 unità a

1.202 unità



PIANO PARTICOLAREGGIATO 2021



PROGETTO DI VARIANTE SPECIFICA 2022

AUMENTO DELLE
DOTAZIONI URBANISTICHE DI VERDE
(STANDARD DI VERDE PUBBLICO)

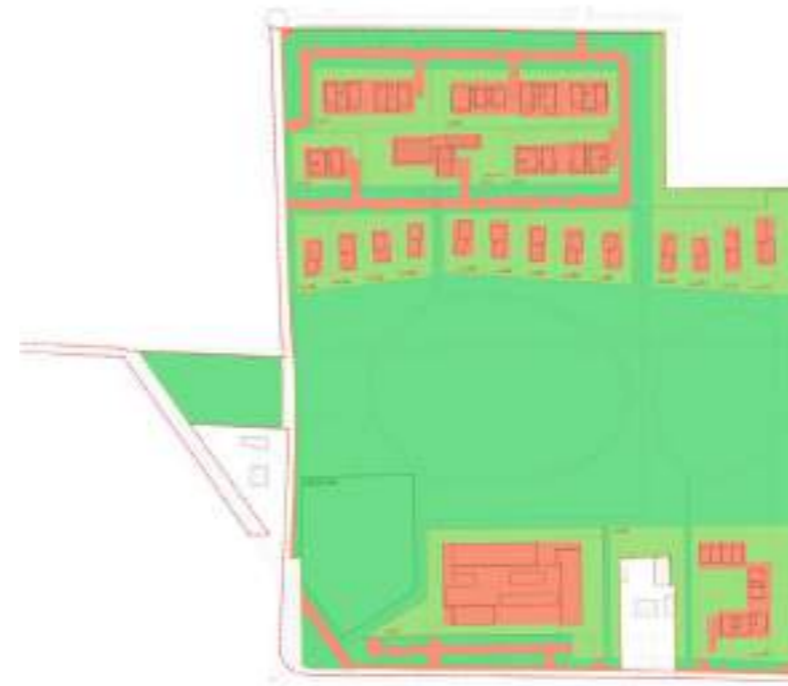
RIDUZIONE DELLE AREE PRIVATE

INDICI DI PERMEABILITÀ RISPETTATI
(CALCOLO EFFETTUATO SIA SECONDO PARAMETRI VAR.49
PRG CARPI, SIA COME DA P.P. 2021)

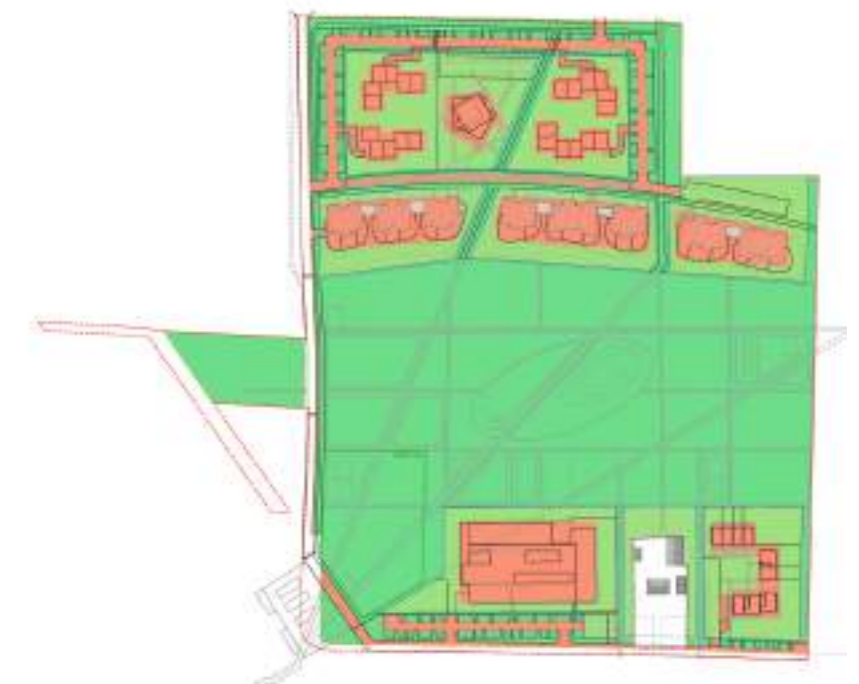
VP: da 83.957,4 mq a 85.814,3 mq **+ 1.856,9 mq**

da 53.995,0 a 52.282,0 mq **- 1.713 mq**

CARICO URBANISTICO INVARIATO
SCmax = 21.805 mq



PIANO PARTICOLAREGGIATO 2021



PROGETTO DI VARIANTE SPECIFICA 2022

Il sistema ambientale



Il progetto di variante specifica al Piano Particolareggiato 2021 si pone l'obiettivo di riconsolidare il dialogo e interagire con il nuovo sistema nevralgico del Parco, determinando un unico ambiente di connessione e attivazione dell'area Oltreferrovia. La metafora del parco come connettore, che come una foglia porta linfa attraverso le sue nervature, si estende quindi ai percorsi che strutturano la nuova area residenziale nord del comparto. La connessione senza soluzione di continuità tra area Oltreferrovia, Parco e Centro città si compone così di diversi tasselli al fine di generare un'oasi di biodiversità non delimitata dai confini del parco, ma, al contrario, espandere questi confini, smaterializzandoli all'interno di una nuova infrastruttura naturale.

Il progetto del verde si concentra così sulla mediazione e il dialogo tra le aree verdi che compongono il nuovo paesaggio naturale e le aree residenziali e di servizio, declinando i percorsi nel prolungamento delle "nervature della foglia" e ritagliando spazi permeabili e fruibili come "giardini di quartiere".

I percorsi sono così strutturati su assi alberati e illuminati, al fine di estendere il Parco all'interno delle aree urbanizzate, e aumentare il *comfort outdoor*, abbattendo l'imporsi delle isole di calore e diminuendo l'impatto dell'edificazione.

Le residenze Fronte Parco sono caratterizzate dalla presenza del podio verde, mediatore tra Parco e cortina edilizia, ed elemento di ricucitura tra area urbana e paesaggio.

I lotti centrali all'area nord di comparto si sviluppano attorno al lotto Servizi, che assume il ruolo equivalente di una piazza verde. Il progetto si incerniera sulla percorrenza diagonale che dal parco taglia il comparto ricollegandosi alla pista ciclabile di via Tre Ponti, arricchendo il tessuto dei percorsi con "stanze verdi" all'aperto, e giardini pubblici.

Il progetto del verde, la scelta delle alberature e delle essenze arbustive seguono così gli indirizzi del Piano Particolareggiato precedente, conformandosi al nuovo Parco Oltreferrovia, al fine di generare un unico ecosistema ambientale.

I percorsi



Il progetto di variante specifica determina una modifica del disegno del tessuto dei percorsi al fine di connettersi con il sistema delle percorrenze del Parco generando una continuità dei tracciati ciclo-pedonali, estendendo così il parco Oltreferrovia all'interno dell'area nord di comparto.

In questo senso, i percorsi principali del parco si insinuano all'interno della zona residenziale e strutturano la rete principale delle percorrenze all'interno di quest'ultima longitudinalmente, in direzione nord-sud.

Ad arricchire il tessuto dei percorsi si inserisce trasversalmente la piattaforma mobile unica, in direzione est-ovest, al fine di intercettare i percorsi ciclo-pedonali derivanti dal Parco e collegare il comparto orizzontalmente al percorso ciclabile perimetrale.

Il progetto di variante pone particolare attenzione alla maglia dei percorsi, sia pubblici che privati, generando un sistema coeso e omogeneo che utilizzi lo stesso linguaggio.

In questo senso, i percorsi principali di connessione al Parco sono realizzati con stessa stratigrafie e materiale, estendendo letteralmente il sedime ciclo-pedonale all'interno dell'area nord del comparto.

La piattaforma unica è caratterizzata da una *mixité* materica, ma sempre a prediligere le percorrenze pedonali e ciclabili. La parte carrabile e pedonale è realizzata in autobloccanti con finitura quarzoporfido, con aiuole verdi alberate a definire un disegno organico e fluido. Il tracciato orizzontale anticipato in precedenza, al contrario, si lega anche matericamente ai percorsi provenienti dal Parco, e presentano quindi una finitura in calcestruzzo architettonico.


I marciapiedi perimetrali ai lotti residenziali e a servizi, centrali al comparto, sono realizzati con stesso materiale in autobloccante utilizzato per la pista ciclo-pedonale, come da linee guida del Comune di Carpi.

Il risultato tende ad un unico aspetto formale tale da garantire un'immagine univoca dell'intero Comparto e che contemporaneamente si inserisca all'interno del tessuto infrastrutturale della Città.


Di seguito l'abaco tipologico delle essenze vegetali relativo al verde pubblico.

Alberi perimetrali n.100

Acer platanoides h max: 10 m



Albero di medie dimensioni, la chioma ha forma arrotondata tendente ad essere slanciata verso l'alto, chioma densamente ramificata. Foglie imparipennate di forma ovale verde chiaro che diventano gialle in autunno.




Celtis australis h max: 15-20 m




Albero dalla forma arrotondata e chioma a ventaglio. Foglie caduche verde scuro ruvide al tatto. E' particolarmente rustico e robusto, tollera bene frequenti interventi di potatura, siccità e smog.




Ulmus minor h max: 15-20 m




Albero deciduo, sia di pianura che di collina. Portamento piramidale con rami ascendenti alla base e poi discendenti alle estremità.



Carpinus betulus h max: 15-20 m



Albero a foglia caduca, con foglie ovali, verdi, con evidenti nervature (in autunno non cadono ma rimangono attaccate ai rami, secche, sino a primavera). Portamento ad alberello o cespuglioso, nel primo la chioma presenta una forma tondeggianti.



Alberi percorsi ciclo-pedonali n.87

Quercus robur "Fastigiata" h max: 15-20 m



Quercia a foglia caduca, rispetto al Quercus robur presenta una forma fastigiata, i rami eretti, aderenti al fusto formano una colonna di verde che, nel portamento, ricordano il Pioppo cipressino.



Parrotia persica h max: 6-8 m



Alberello dal portamento espanso a foglia caduca. Coltivata per la straordinaria colorazione (giallo, arancio, rosso) che assumono in autunno le sue grandi foglie a margine ondulato. Ha una corteccia liscia che col tempo si desquama, i fiori con stami cremisi sbocciano a marzo sui rami nudi.



Pyrus calleryana 'Chanticleer' h max: 12 m




Alberatura a portamento piramidale. Foglie: decidue, ovate di colore verde lucente. Fioritura: aprile-maggio, intense fiorescenze bianche. Frutti: piccoli e tondeggianti dal lungo peduncolo.




Alberi piattaforma mobile unica n.48

Fraxinus omus h max: 10-15 m




Albero a foglia caduca, dal portamento elegante e composto, a crescita rapida, forma arrotondata. Il fogliame non eccessivamente fitto lascia filtrare la luce e ciò contribuisce a renderlo luminoso e leggero. Gemme che schiudendosi somigliano a piccoli tulipani.




Alberi parcheggi n.65

Fraxinus omus h max: 10-15 m



Albero a foglia caduca, dal portamento elegante e composto, a crescita rapida, forma arrotondata. Il fogliame non eccessivamente fitto lascia filtrare la luce e ciò contribuisce a renderlo luminoso e leggero. Gemme che schiudendosi somigliano a piccoli tulipani.



Arbusti perimetrali n.846



Ligustrum ovalifolium
 h max: 3-4 m
 Ø 3-4 m

Arbusto sempreverde di medie dimensioni a crescita rapida. Tra i più rustici, resistente al gelo e vive anche in prossimità del mare.








Viburnum tinus
 h max: 2,5 m
 Ø 3 m

Arbusto dalla forma arrotondata e sempreverde. Foglie verde scuro, lunghe 10 cm. Fiori bianco-rosa in corimbi da novembre ad aprile. Ideale per siepi.




Weigela florida 'Variegata'
 h max: 2-2,5

Arbusto a foglia caduca molto rustico a portamento da espanso a eretto, con i rami che si curvano sotto il peso dei fiori rosa chiaro a maggio-giugno. Fogliame variegato di bianco crema.








Spiraea x vanhouttei
 h max: 2 m

Arbusto a foglia caduca molto rustico dalla forma arcuata. Fiori a spighe, bianco puro a maggio.










Arbusti percorsi ciclo-pedonali n.1015



Cornus sanguinea
 h max: 2,5 m

Arbusto il cui legno si colora di inverno di giallo, arancio-rosso intenso. Bellissime anche le tinte autunnali delle foglie giallo oro, arancio.


Abelia x grandiflora
 h max: 1,8 m
 Ø 1,5 m

Arbusto sempreverde di medio sviluppo con piccole foglie ovali verde-rossastro, corteccia rossiccia, rami leggermente ricadenti interamente ricoperti di piccoli fiori imbutoformi rosa pallido da giugno a ottobre.







Lonicera nitida 'Elegant'
 h max: 1 m
 Ø 1 m

Arbusto sempreverde folto con rami argentei bruno violacei e fitte foglie ovali verde scuro. Adatto come tappezzante e per bordure.






Arbusti piattaforma mobile unica n.22



Symphoricarpos x doorenbosii 'White Edge'
 h max: 1,5 m
 Ø 2,5 m

Arbusto dalla foglia caduca molto rustico, si distingue per la copiosa emissione di grosse bacche bianche in autunno invernale che persistono sulla pianta sino a gennaio e sono molto apprezzate dagli uccelli.







Graminacee/erbacee piattaforma mobile unica (non conteggiate)



Verbena bonariensis
 h max: 120 cm

Perenne con foglie verdi, rugose, steli di grande effetto, molto amata dalle farfalle; fiore blu-violetto scuro tra giugno e ottobre.







Carex buchananii 'Red Rooster'
 h max: 60 cm

Rustica graminacea perenne sempreverde a ciuffo. Le foglie strettissime, color rame diventano rosse alla base. I fusti a sezione triangolare reggono piccole spighe brune in estate.

