L'indice di fabbricabilità consentito è pari a 0,4 mc/mq con lotti minimi di mq. 1000.

Concorrono alla determinazione della capacità edificatoria dei sub-comparti tutte le particelle catastali ricadenti in area CB inedificate e quelle parzialmente edificate il cui frazionamento sia stato eseguito antecedentemente alla data di adozione del PRG avvenuto con D.C.C. n. 88 del 31.03.2004.

Le dotazioni di standard sono state determinate ai sensi del R.R. n. 7 del 25.03.2010.

2. PROPOSTA E SCELTE PROGETTUALI

L'idea progettuale nasce dall'esigenza di decongestionare e rendere maggiormente sicura la viabilità lungo la strada di S. Rocco. La proposta consiste nel creare, e ciò è realizzabile solo per il sub-nucleo **"t1"**, una viabilità alternativa che serva il futuro nucleo residenziale passando a valle dell'edificato esistente, lambendo il confine teorico del comparto CB seguendo la direzione nord-sud.

Tale strada avrà le caratteristiche di una viabilità locale di quartiere, con una corsia per senso di marcia e marciapiedi su almeno un lato per tutta la propria lunghezza. Per quasi la totalità del suo sviluppo, sarà realizzata una fascia di verde di mt. 7,00 da destinare a verde di uso pubblico, all'interno della quale troveranno posto anche le aree da destinare a parcheggi, gli stalli saranno disposti ortogonalmente al senso di marcia ed arretrati di ml. 1,50 dalla carreggiata.

Nei sub-nuclei **"t2"** e **"t3"**, non trovandosi le condizioni per realizzare un'alternativa alla viabilità esistente, la maggiore sicurezza sarà conseguita con l'interposizione di una fascia di mt. 5,00 da destinare a verde pubblico che verrà realizzata lungo tutta la strada esistente; all'interno di questa si troveranno gli stalli destinati a parcheggio che saranno disposti parallelamente al senso di marcia ed arretrati di ml. 1,50 dalla carreggiata. La realizzazione di tale fascia migliorerà la visuale lungo il tracciato viario, mentre il nuovo edificato ne sarà così separato e protetto.

Il nuovo edificato sarà prevalentemente costituito da due piani, le coperture saranno realizzate a falde e sarà possibile realizzare piani seminterrati o porticati, tendendo ad uniformare le caratteristiche architettoniche del costruito. La realizzazione della nuova edificazione, come il perseguimento della sicurezza stradale, avrà il fine di migliorare complessivamente la qualità di tutto il nuovo tessuto urbano.

La possibilità di attraversare pedonalmente i nuovi insediamenti e la presenza di parcheggi di uso pubblico lungo la viabilità nuova ed esistente concorrono al miglioramento della qualità del contesto urbano in cui saranno inseriti e consentiranno il conseguente miglioramento della fruizione delle risorse ambientali del sito, anche perché dovrebbe essere realizzato in un prossimo futuro, nelle immediate vicinanze, la stazione del servizio ferroviario metropolitano.

L'ipotesi progettuale individua alcune Unità Minime di Intervento (Vedasi le Tavv. 4 degli elaborati grafici allegati alla presente).

Nel caso del sub-nucleo **“t1”**, le dimensioni sono state determinate cercando di equilibrare la cubatura realizzabile con la realizzazione degli spazi da rendere pubblici; le U.M.I. saranno 6, tra queste la n. 3 e la n. 4 sono di proprietà dei proponenti; inoltre è stata individuata della cubatura che può essere finalizzata esclusivamente ad ampliamenti dei fabbricati nei lotti adiacenti.

Per quanto riguarda i sub-nuclei **“t2”** e **“t3”**, le dimensioni ricalcano prevalentemente le particelle catastali inedificate. Delle tre U.M.I. del sub-nucleo “t2” la n. 3 è di proprietà del proponente. Anche in questo caso è stata individuata della cubatura di cui, per alcuni fabbricati, è previsto il recupero all'interno di ciascun lotto con la medesima destinazione non residenziale al fine di migliorarne l'aspetto estetico, mentre per quelli a destinazione residenziale localizzati a ridosso della strada, ed individuati mediante apposito asterisco negli elaborati grafici recanti le previsioni di piano, è consentito il trasferimento della cubatura all'interno delle U.M.I. limitrofe.

Un ulteriore intervento viene proposto per le aree già edificate non ricomprese entro i limiti delle singole U.M.I. ma facenti parte del comprensorio di attuazione del Piano Attuativo: per la grande maggioranza degli edifici che presentano un migliore stato conservativo viene prevista la conservazione dei volumi esistenti con la categoria d’intervento “ristrutturazione edilizia”. Mentre nel solo sub-nucleo **“t1”**, ove emergono maggiori criticità, viene ammesso, in caso di intervento, la demolizione con ricostruzione su sedime diverso, purché si rispetti la fascia di ml. 5 dalla sede stradale.

La possibilità offerta di recuperare la cubatura derivante dalla demolizione di alcuni edifici è stata prevista in progetto per promuovere lo spostamento dei fabbricati posti in alcune situazioni di criticità. Criticità essenzialmente riconducibili a quelle situazioni nelle quali gli immobili individuati incombono sulla viabilità e i relativi accessi sono diretti alla carreggiata.

Si auspica quindi di ottenere un miglioramento della qualità dell'edificato riuscendo ad eliminare alcuni elementi deturpanti il paesaggio.