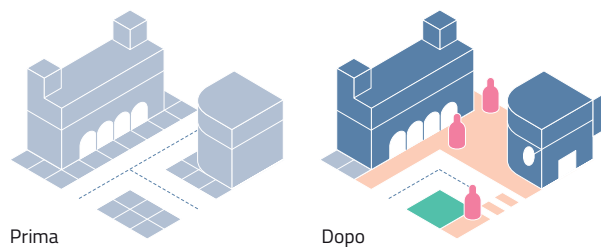


Piazze

[/pdr art. 15](#)

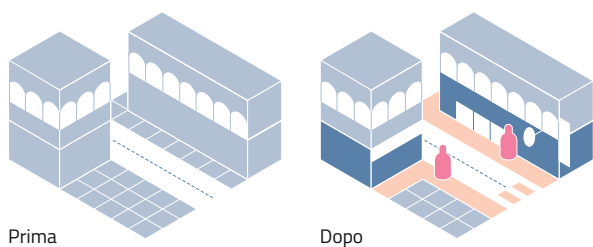
Loreto, Maciachini, Lotto, Romolo, Trento e Corvetto sono spazi urbani oggi snodi di traffico, passaggi tra centro e periferia. Per questi spazi è necessaria una profonda trasformazione. La possibilità di densificazione delle cortine edilizie consente la realizzazione di spazi di centralità in cui infrastrutture di trasporto pubblico e mobilità veicolare coesistono con spazi per i pedoni, nuove funzioni affacciate sullo spazio pubblico, aree verdi e nuove relazioni con gli ambiti urbani circostanti.



Nuclei storici esterni e spazi a vocazione pedonale

[/pdr art. 15](#)

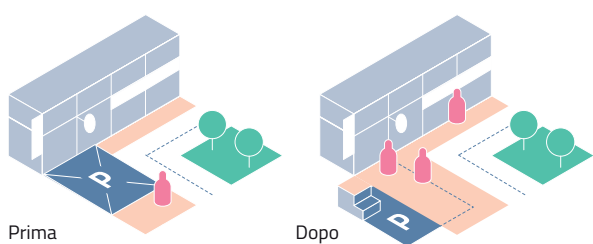
I Nuclei storici esterni e gli Spazi a vocazione pedonale individuano, entro contesti differenti, sistemi articolati di spazi pubblici, tessuti e fronti edilizi oggi non adeguatamente integrati e valorizzati. Su questi spazi il Piano individua la necessità di realizzare una struttura portante della vita urbana collettiva che si fonda sulla identità dei quartieri, facilita l'insediamento del piccolo commercio e dei servizi privati, privilegia la mobilità pedonale e ciclabile.



Valorizzazione dei piani terra

[/pdr art. 15](#)

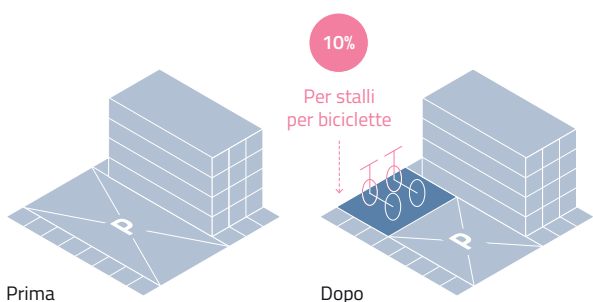
Nuclei storici esterni e Spazi a vocazione pedonale identificano punti privilegiati di nuova cura urbana. La ridefinizione del rapporto tra strada e piani terra dei fronti edilizi è centrale. Oltre agli interventi rivolti al contenimento del traffico veicolare e alla valorizzazione dello spazio per il pedone, il Piano sostiene la tutela e la realizzazione di esercizi di vicinato, servizi privati e esercizi di somministrazione posti in affaccio sullo spazio pubblico, per i quali si prevede la possibilità di scomputo della SL.



Parcheggi pertinentenziali e commercio

[/pdr art. 31](#)

Le funzioni commerciali sono centrali nella costruzione della qualità degli spazi urbani. La nuova disciplina urbanistica elimina l'obbligatorietà della dotazione di parcheggi pertinentenziali in corrispondenza di aree con limitazioni del transito veicolare a favore della mobilità pedonale. All'esterno di queste, le dotazioni connesse alle nuove funzioni commerciali non si realizzano in superficie e, nei casi di interventi di manutenzione, garantiscono la formazione di parcheggi alberati.



Parcheggi per biciclette

[/pds art.11](#) [/pdr art.12](#)

La rete della mobilità ciclabile si consolida e si estende all'interno del territorio comunale. Nelle superfici per parcheggi pubblici o di uso pubblico richieste all'interno della dotazione di servizi, per piani attuativi e permessi di costruire convenzionati, deve essere garantita una percentuale minima destinata allo stallo delle biciclette. Allo stesso scopo nei parcheggi privati deve essere prevista una quota in aggiunta a quella richiesta per legge.