

Comune di Rimini

# Parcheggio Sud 3\_ Fiera di Rimini

## Intervento di manutenzione straordinaria

### PROGETTO DEFINITIVO

Committente: **ITALIAN EXHIBITION GROUP S.p.A.**  
Via Emilia 155  
49700 Rimini (RN)

Progetto architettonico e paesaggistico:

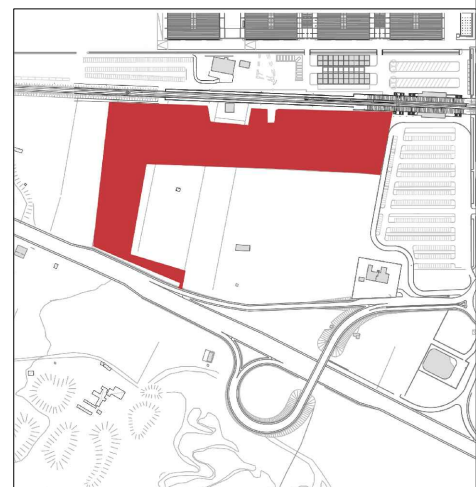
**PAISA'** Paisà Architettura del paesaggio  
Via Alberoni 4 - 48121 - Ravenna  
Tel. +39 0544 217311  
LANDSCAPE **info@paisa.eu**

Ing. Giacomo Galeone  
Dott. Antonio Stignani  
Arch. Michele Casamenti  
Arch. Enrico Turini

Progetto impiantistico:

**POLISTUDIO** Polistudio A.E.S.  
Via Tortona 10 - 447838 - Riccione  
Tel. +39 0541485300  
architecture & engineering **info@polistudio.net**

Ing. Alberto Frisoni  
Ing. Andrea Amaducci



		Aprile 2019			
0	Emissione	data	redatto	verificato	approvato
RTG RELAZIONE TECNICA GENERALE		ALLEGATO 01			

## INDICE

<b>0</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>2</b>
<b>1</b>	<b>INQUADRAMENTO E STATO DI FATTO</b>	<b>3</b>
1.1	INQUADRAMENTO AREA DI INTERVENTO	3
1.2	STATO DI FATTO	3
<b>2</b>	<b>STRUMENTI URBANISTICI</b>	<b>6</b>
2.1	PSC	6
2.2	RUE	8
<b>3</b>	<b>PROGETTO</b>	<b>9</b>
2.1	Principi progettuali	9
3.2	specifiche dell'intervento sulle aree a parcheggio	10
3.3	Il verde	14
<b>4</b>	<b>FATTIBILITÀ E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALI</b>	<b>17</b>
4.1	Suolo	17
4.2	Acqua	17
4.3	Paesaggio e beni naturali	17
<b>5</b>	<b>CONCLUSIONI</b>	<b>18</b>

## 0 PREMESSA

L'intervento di manutenzione straordinaria oggetto di questa relazione, prevede la riqualificazione ed il miglioramento dell'area esistente denominata "Parcheggio Sud 3" già attualmente utilizzata come parcheggio e affidata in concessione dall'amministrazione Comunale di Rimini ad Italian Exhibition Group con convenzione prot. 1771/3 del 17/03/2016.

Le aree oggetto dell'intervento di manutenzione straordinaria sono individuate al Foglio 55 mappali 838, 839, 669 e 672.

Per il presente intervento è stata fatta richiesta, al Comune di Rimini, di autorizzazione alla presentazione del permesso di costruire ( rif. Prot. 94838 del 08/04/2019), a cui è seguita la relativa autorizzazione ( rif. Prot. 98701 del 09/04/2019).

# 1 INQUADRAMENTO E STATO DI FATTO

## 1.1 INQUADRAMENTO AREA DI INTERVENTO

L'intervento di progetto prevede la sistemazione di un'area già utilizzata a parcheggio dal polo fieristico, ubicata subito a sud della linea ferroviaria Bologna Ancona, così come evidenziato nella sottostante fig. 1.



*Fig. 1 – Inquadramento generale*

## 1.2 STATO DI FATTO

L'area, essendo già attualmente utilizzata come parcheggio temporaneo, presenta una finitura superficiale in misto stabilizzato, ghiaie ed inerti in modo da garantirne la fruibilità e il parcheggio da parte delle auto.

La regimazione delle acque avviene in parte per infiltrazione nel suolo e in parte attraverso i fossi interpoderali presenti nell'area.

All'interno dell'area sono presenti i sottoservizi evidenziati all'interno dell'all. 04\_ Tav 00 Stato di fatto e documentazione fotografica.

Sulla base delle indicazioni messe a disposizione degli strumenti urbanistici risulta che la porzione di terreno attigua alla sede stradale della via Emilia sia interessata dall'attraversamento di una linea di

---

media tensione (MT). Stante che tali strumenti forniscono un'indicazione di massima e pertanto il percorso non è noto con precisione, si prescrive all'impresa appaltatrice prima dell'esecuzione dei lavori di effettuare gli opportuni rilievi al fine di verificare la presenza effettiva della linea nell'area di intervento e, in caso, di rilevarne la tensione di esercizio, il tracciato e la profondità di posa, o mediante strumentazione propria o tramite "richiesta di verifica sottoservizi" direttamente a e-distribuzione.

Si presume altresì, note le condizioni tipiche di posa delle linee MT e dato il carattere superficiale delle lavorazioni previste per la sistemazione del parcheggio, che la stessa possa non costituire interferenza; saranno comunque poste in essere idonee precauzioni atte ad evitare possibili contatti diretti o indiretti con elementi in tensione. Pertanto, nel caso i lavori di scavo intercettino e/o attraversino la linea, sarà necessario procedere con cautela e provvedere alla messa in atto sistemi di sostegni e protezioni provvisori al fine di evitare pericolosi avvicinamenti o danneggiamenti alla linea stessa.



**Fig.2 - Ortofoto dell'area d'intervento e punti di presa fotografica**



**1 - Parcheggio piazzale Ovest**



**2 – Asse viario Est/Ovest**



**3 – Corsie di parcheggio in stabilizzato**



**4 – Ingresso Est, cancello e recinzione esistenti**

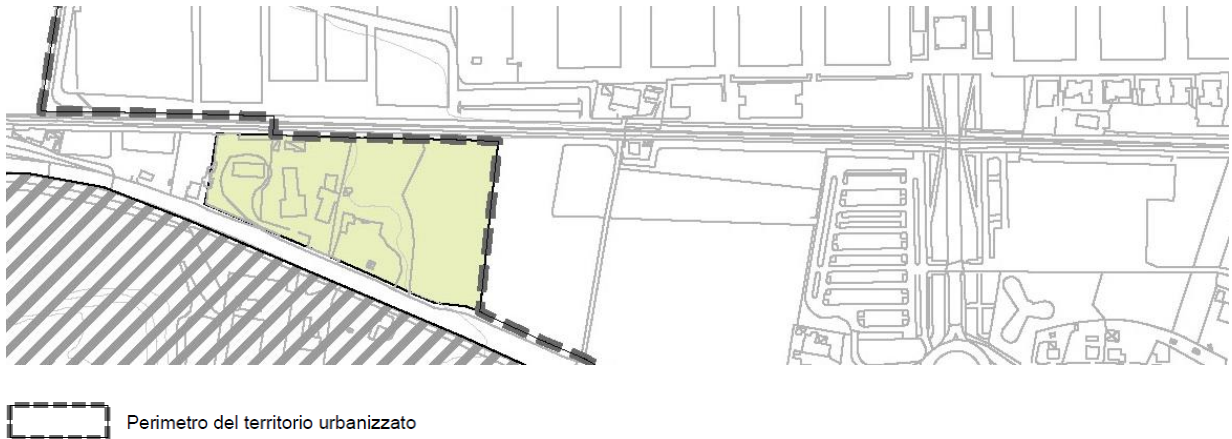
## 2 STRUMENTI URBANISTICI

### 2.1 PSC

#### Verifica Ambito

Si riporta l'estratto della tavola 4a del PSC.

L'area di intervento ricade interamente all'interno del territorio urbanizzato.

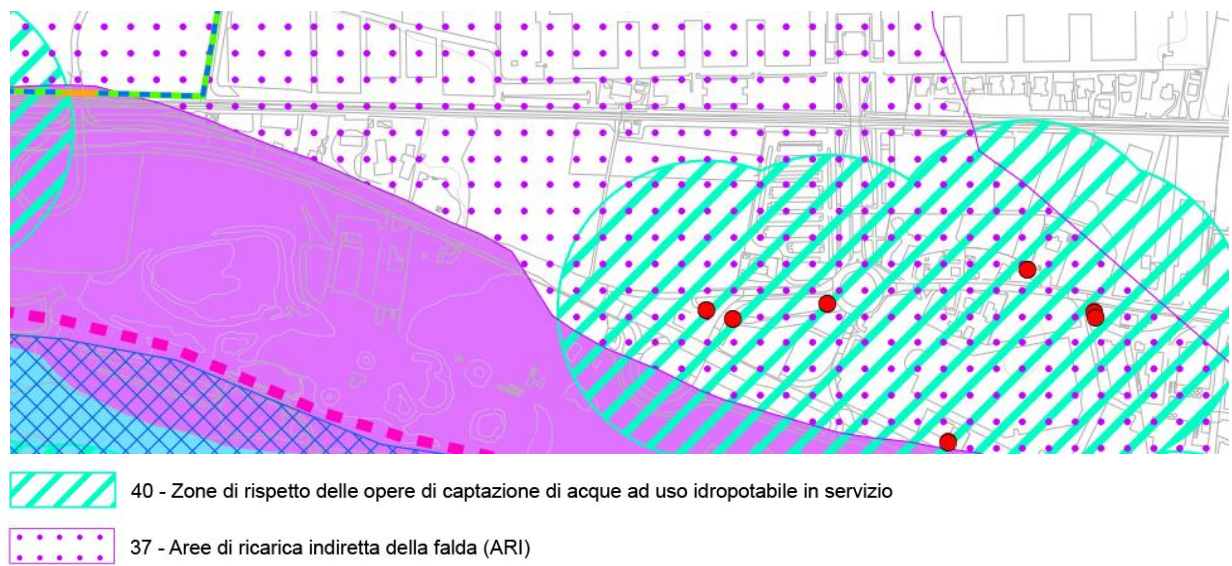


**Fig. 3 - Estratto tavola 4a del PSC**

#### Verifica Vincoli\Tutele

##### Tutele vulnerabilità e sicurezza del territorio

Si riporta l'estratto della tavola VIN-3a Tutele vulnerabilità e sicurezza del territorio

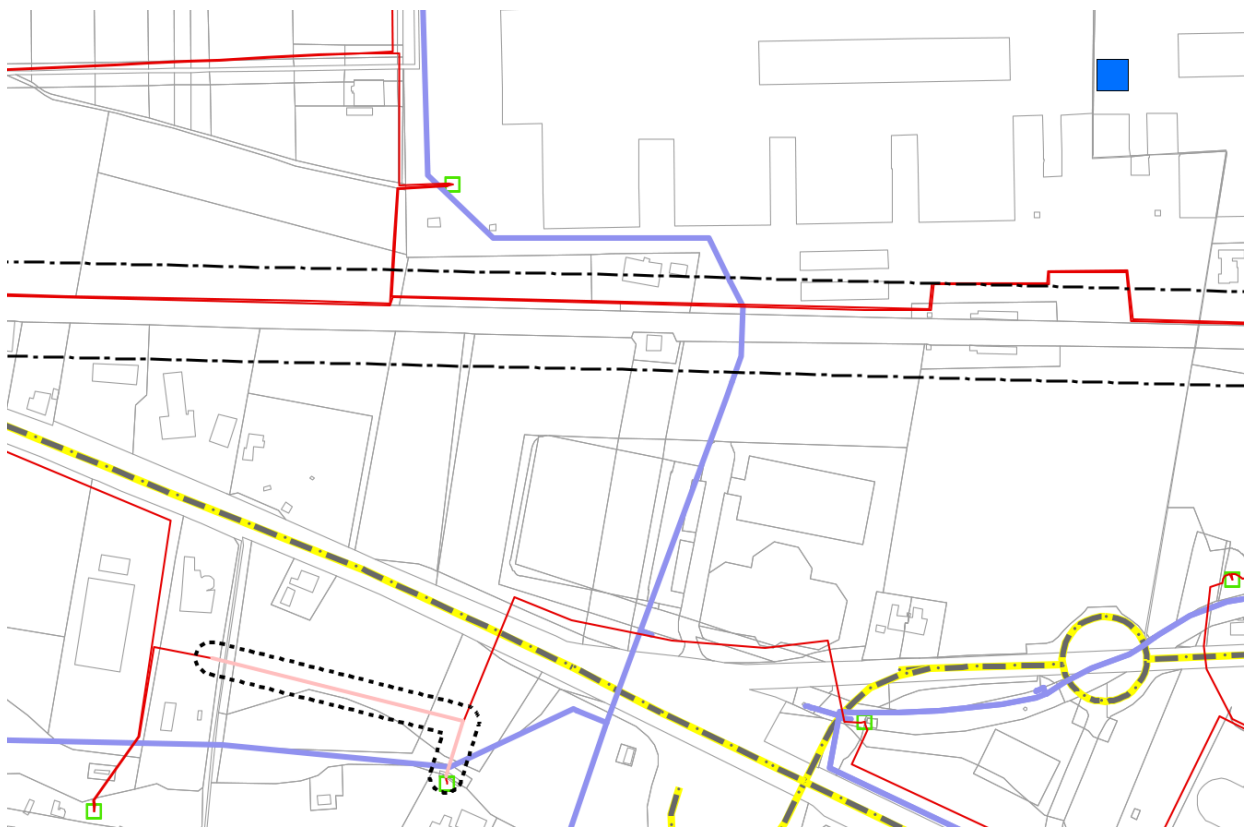


**Fig. 4 - Estratto tavola VIN-3a dei vincoli del PSC**

L'area ricade all'interno del vincolo per le aree di ricarica indiretta della falda (ARI) ed in minima parte delle zone per le opere di captazione di acque ad uso idropotabile in servizio.

Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili

Si riporta l'estratto della tavola VIN 4.2.4 - Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili



- 59 - Acquedotto di Romagna
- 52 - Fascia di rispetto ferroviario
- Linea MT in cavo interrato (localizzazione area di rispetto: ampiezza coassiale al cavo pari a 1,5 mt per lato)

**Fig.5 - Estratto della tavola VIN 4.2.4 dei vincoli del PSC**

L'area ricade all'interno della fascia di rispetto ferroviario; nell'area si evidenzia il passaggio dell'Acquedotto di Romagna Acque e di una line MT in cavo interrato per la parte SUD.



## 2.2 RUE

Si riporta l'estratto della tavola 1.4 del RUE.

L'area di intervento ricade all'interno delle zone a parcheggio e verde pubblico (P e V) - art. 35



**Fig.6 - Estratto della tavola 1.4 del RUE**

---

## 3 PROGETTO

### 3.1 PRINCIPI PROGETTUALI

L'intervento di manutenzione vuole essere un'occasione di valorizzazione del paesaggio, limitando le superfici asfaltate alla sola viabilità e lasciando spazio ai prati nelle zone di sosta (stalli), realizzati con tecniche studiate per sostenere sia il calpestio dei mezzi meccanici sia per garantire il controllo e la regimazione delle acque meteoriche.

Gli interventi proposti hanno l'obiettivo di migliorare la funzionalità della dotazione di parcheggi che interessano l'area di intervento, nel rispetto dell'ambiente e della permeabilità dei suoli.

Le superfici a parcheggio previste dal progetto sono, di fatto, superfici già oggi utilizzate a parcheggio, che vengono riqualificate per risolvere problemi di ristagno idrico che, in corrispondenza di forti eventi meteorici, ne compromettono la funzionalità e la fruibilità in termini di percorrenza carrabile e pedonale.

L'intervento prevede quindi la sistemazione delle pavimentazioni col fine di migliorare la permeabilità dei suoli e permettere una fruizione efficiente dell'area a parcheggio. In questa logica vengono proposti materiali permeabili come la ghiaia rinverdata e uno schema di smaltimento delle acque meteoriche, utili a favorire l'infiltrazione naturale delle acque superficiali.

All'interno del parcheggio vengono inoltre inserite nuove alberature per soddisfare la dotazione minima di copertura arborea del suolo richiesta nella sistemazione di parcheggi pubblici (art.36 Regolamento del verde urbano privato e pubblico e delle aree incolte del Comune di Rimini).

Le superfici occupate dai parcheggi sono studiate per restituire al comparto un'immagine rigenerativa del paesaggio che riprende l'immagine del territorio agrario locale. La regolarità generata dalla successione degli stalli per le auto e dei corselli di accesso, viene interrotta da elementi puntuali di progetto che riprendono i caratteri vegetazionali della campagna. Il filare tipico dei frutteti agrari, viene reinterpretato inserendo alberi da fiore alternati ad alberature scelte per le colorazioni stagionali delle foglie (aceri, gelsi e frassini) che seguono l'evoluzione della stagionalità del paesaggio naturale e agrario.

Il disegno dei parcheggi è inoltre valorizzato dai materiali impiegati per le pavimentazioni degli stalli che sottolineano le direzioni, riprendendo "l'orditura" e la successione dei campi agricoli circostanti,

---

e valorizzando il rapporto di permeabilità, mantenendo inalterato l'equilibrio drenante tipico dei terreni agrari periodicamente lavorati.

L'area a parcheggio è dunque pensata come continuazione ideale del paesaggio agrario e nel suo insieme come cerniera tra sistema naturale e sistema urbano.

Per le superfici asfaltate, limitate alla sola viabilità di accesso ai parcheggi, lo smaltimento delle acque meteoriche è previsto con rete fognaria descritta nella relazione idraulica (all. 03 RID relazione idraulica e all 11 tav.07).

La viabilità interna al parcheggio è regolamentata da segnaletica verticale e orizzontale come indicato in all. 12 tav.08.

L'intervento prevede inoltre l'integrazione dell'illuminazione del parcheggio come illustrato nella relazione impianto elettrico e illuminotecnico (all 02 RIE e all 10 tav 06).

Nell'all.5 tav. 01 "Inquadramento" si evidenzia la esistente viabilità di accesso al parcheggio che avviene attraverso la viabilità interna di circuitazione del esistente parcheggio della fiera denominato Sud 2.

Nell'elaborato all. 6 tav. 02 sono indicati i particolari: dei pacchetti previsti per le aree in asfalto, e le aree in ghiaia rinverdita e le trincee e i pozzetti drenanti.

Per l'esistente accesso di servizio sulla via Emilia è previsto un nuovo cancello scorrevole manuale.

### **3.2 SPECIFICHE DELL'INTERVENTO SULLE AREE A PARCHEGGIO**

Il progetto consente di mantenere la dotazione esistente di parcheggi, ottenendo complessivamente 888 posti auto, di cui 18 riservati a portatori di handicap.

La superficie impermeabilizzata (asfalto) è di 11.516 mq, pari al 42,72% della superficie totale (26.955 mq) e quindi inferiore al 50%, limite che sarebbe previsto all'interno delle zone ARI per le zone di territorio non urbanizzato; nel nostro caso il progetto, pur essendo l'area all'interno del territorio urbanizzato, ha ritenuto opportuno perseguire tali prestazioni per garantire la massima qualità e sostenibilità dell'intervento.

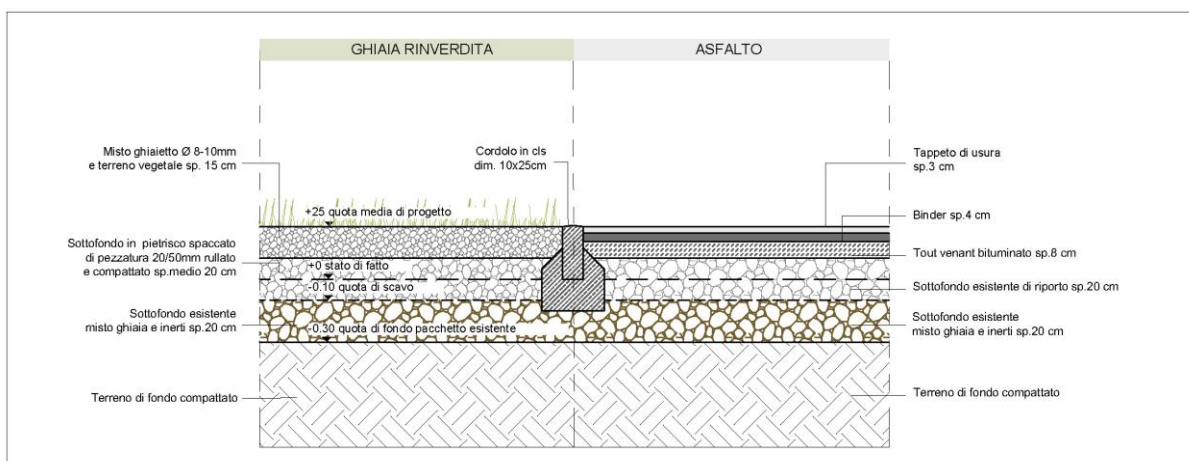
L'area, essendo già attualmente utilizzata come parcheggio temporaneo, è stata attrezzata con un pacchetto di materiale arido di sottofondo costituito da ghiaie ed inerti per garantirne la fruibilità e il parcheggio da parte delle auto.

L'intervento di manutenzione prevede lo scolturamento di 10cm del materiale arido esistente in modo da uniformare il più possibile il piano di fondo, ripristinando la capacità drenante del materiale stesso attraverso la rimozione del "cappello" superficiale di materiale limoso sedimentatosi nel tempo. Il materiale arido, proveniente dallo scolturamento, verrà riutilizzato come sottofondo delle aree asfaltate fino al raggiungimento delle quote di progetto.

Gli stalli in ghiaia rinverdita verranno realizzati riportando un pacchetto di 15 cm circa composto da ghiaia spaccata nelle dimensioni comprese tra 5/30 mm miscelata con terreno di coltivo (in proporzione del 30%) avente una struttura prevalentemente sabbiosa, seminata con specie erbacee resistenti.

Quella delle ghiaia rinverdita è una tecnica realizzata con la sovrapposizione di stratificazioni di inerti tradizionali (sabbie di fondo, stabilizzati, e ghiaie di finitura) che consentono di sostenere il carico di mezzi meccanici, pur mantenendo l'aspetto naturale dell'area del tutto simile all'immagine dei prati attuali.

La ghiaia in superficie (miscelata a terreno per una quota del 30% circa) viene posata su un sottofondo in ghiaia stabilizzata, selezionata nella composizione granulometrica per eliminare la porzione più fine, a vantaggio della maggiore capacità di drenare le acque meteoriche superficiali.

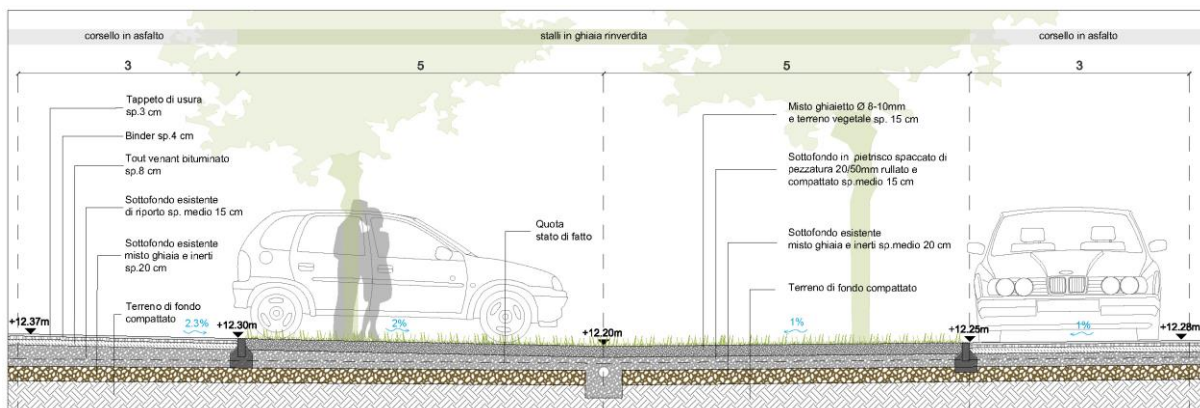


**Fig.7 – Dettaglio dei pacchetti delle pavimentazioni di progetto in ghiaia rinverdita e asfalto.**

Nel progetto del parcheggio verranno utilizzati i sistemi di drenaggio urbano sostenibili (best management practices), volti a riequilibrare il ciclo dell'acqua in ambito urbano, collaborando alla riduzione dell'impatto della pressione antropica sulla qualità e quantità del deflusso e massimizzando le opportunità connesse alla qualità del paesaggio, tra cui fruizione, biodiversità e microclima.

La permeabilità dei materiali diviene quindi una caratteristica molto importante, non solo per il valore estetico a questa attribuito ma anche per il tema della regimazione delle acque meteoriche in ambito urbano.

Le acque vengono convogliate, attraverso le pendenze superficiali dai corselli in asfalto, verso l'interno degli stalli, dove drenaggi sotto-superficiali hanno il compito di raccogliere temporaneamente le acque in esubero (rispetto alla capacità di assorbimento del terreno superficiale) garantendo un consono assorbimento delle acque anche durante eventi meteorici intensivi, escludendo la formazione di ristagni. Le zone permeabili che contengono le alberature, così come la pavimentazione degli stalli delle auto, diventano aree capaci di stoccare l'acqua in eccesso e restituirla al terreno.



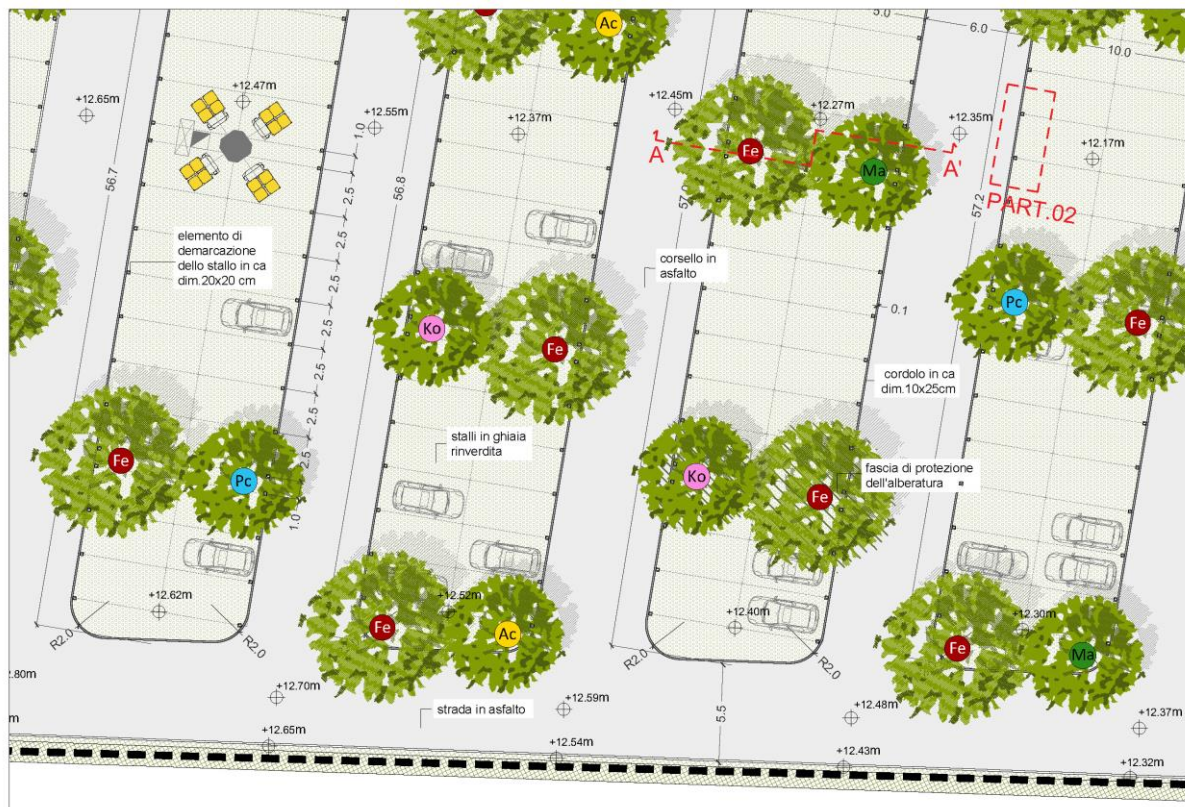
**Fig.8** – Sezione tipologica degli stalli in ghiaia rinverdita.

Questa soluzione consente di mantenere la permeabilità superficiale, delle aree in ghiaia rinverdita, al 100% favorendo l'assorbimento delle acque piovane che vengono inoltre stoccate nelle trincee drenanti, previste negli assi centrali degli stalli di sosta, e cedute gradualmente al terreno.

Le caratteristiche tecniche descritte consentono di definire la ghiaia rinverdita come un tipo di pavimentazione drenante con caratteristiche analoghe ad un terreno agrario, dove l'assorbimento dell'acqua meteorica dipende dalla struttura del terreno ed è tanto maggiore quanto la composizione granulometrica è sabbiosa.

La struttura della ghiaia rinverdita, ricca di spazi liberi tra la ghiaia, sottofondi selezionati e sabbie, esalta la porosità della struttura garantendo la permeabilità, lo scorrimento sotto superficiale e lo smaltimento degli eccessi verso i margini drenati, così come avviene in campagna con il sistema di fossi e scoline per raccogliere e allontanare le acque in esubero.

Contenere il flusso di picco, rallentare il flusso idrico, ridurre il volume di acqua finale recapitato nel ricettore e il tempo di corrivazione, rappresentano i principi chiave su cui verte l'intero progetto in materia di drenaggio sostenibile delle acque superficiali.



**Fig.9 – Stralcio planimetrico dell'area a parcheggio.**

---

### 3.3 IL VERDE

Si è data molta importanza alla componente a verde per sottolineare la volontà di integrare e dialogare con il sistema paesaggistico limitrofo caratterizzato dall'assetto rurale estensivo: l'inserimento di elementi arborei valorizza la connessione visiva con la campagna restituendo qualità in termini di miglioramento del microclima, mitigando l'effetto "isola di calore" urbana, eliminando la CO2 e riducendo i rumori. Le tipologie di alberature scelte nel progetto, sono legate per i loro significati, alla cultura agraria locale, tra cui gelsi, aceri, frassini e piante da frutto sterili selezionate per le fioriture primaverili.

Il progetto paesaggistico intende dunque garantire una continuità tra i diversi ambienti, favorendone il dialogo e restituendone continuità e qualità paesaggistica legata alla campagna. L'impianto vegetazionale assumerà ruolo fondamentale nel garantire questo dialogo tra le aree a parcheggio, che divengono grandi polmoni verdi, valorizzandone le prospettive e le visuali. Le piante che caratterizzano i parcheggi, sono riprese da essenze che derivano dal paesaggio agrario, privilegiando fioriture e colorazioni del fogliame che caratterizzeranno la stagionalità degli impianti arborei. Le piante che derivano dall'areale agrario locale, adeguate per l'ombreggiamento dei parcheggi e per la colorazione autunnale delle foglie sono: **il gelso** (*Morus alba* nella selezione sterile - senza frutto), **l'acero campestre** (*Acer campestre*) già esistente nelle aree marginali del comparto fieristico e il **frassino comune** (*Fraxinus excelsior* "Raywood"). Tra le piante da fiore vengono proposti: il **pero da fiore** (*Pyrus calleriana* "Chanticleer") e **l'albero delle lanterne** (*Koelreuteria paniculata*), unica essenza non tipica della campagna ma dotata di fioritura a grappoli nel periodo estivo, così da estendere la fioritura oltre alla stagione primaverile.

Il progetto prevede , per le nuove alberature previste, un impianto di irrigazione a goccia, vedi all. 9 tav. 05.



**Fraxinus excelsior (Frassino)**

Luce: ☀️🌑 h max: 25m 🌳

**Portamento:** espanso, chioma compatta con diametro 7-10m **Tronco:** dritto e regolare, ramificazioni suborizzontali, corteccia nerastra con solchi longitudinali bruno-biancastri. **Foglie:** decidue, cuoriformi, margine finemente seghettato, alterne, asimmetriche, di 8-12 x 12-16 cm. **Fiori:** infiorescenze pendenti di 2-5 fiori bianco-giallastri molto profumati con brattea lunga 8cm **Frutti:** piccole noci con marcate costolature



**Acer campestre (Acero campestre)**

Luce: ☀️ h max: 20m 🌳

**Portamento:** espanso, chioma densa regolarmente espansa in tutte le direzioni formata da palchi orizzontali sovrapposti. **Tronco:** dritto, leggermente sinuoso, ricoperto da una crosta grigio-rosea con screpolature longitudinali. **Apparato radicale:** profondo, ampio e molto ramificato **Foglie:** decidue, opposte palmato-lobate di cm 6-10 x 5-8. **Fiori:** giallastri, piccoli, in corimbi eretti. **Frutti:** samara di due elementi appiattiti, con ali divergenti



**Morus alba (Gelso bianco)**

Luce: ☀️ h max: 10m 🌳

**Portamento:** arrotondato **Tronco:** dritto o sinuoso, molto ramificato, con ramificazioni fin dalla base, corteccia brunastra, rugosa e solcata. **Apparato radicale:** profondo, ampio e ramificato **Foglie:** decidue, lamina ovato-triangolare, margine dentato, base arrotondata cm 4-6 x 8-10. **Fiori:** unisessuali, riuniti in corte infiorescenze, poco appariscenti. **Frutti:** sorosio, di colore giallastro-rosato, carnoso ed edule.



**Pyrus calleryana 'Chanticleer' (Pero da fiore)**

Luce: ☀️ h max: 8 m 🌳

**Portamento:** portamento piramidale, che non si allarga oltre i 5/6 metri, rami eretti, rigidi e tozzi che non vanno mai fuori forma anche in assenza di potature. **Tronco:** dritto, ricoperto da una corteccia liscia e di colore brunastro. **Apparato radicale:** profondo, ampio e molto ramificato **Foglie:** decidue, ovate, di consistenza coriacea e lucide, verde lucente. **Fiori:** fiori bianchi, riuniti in racemi, sbocciano prima delle foglie e sono molto abbondanti. **Frutti:** piccoli frutti tondeggianti, dal lungo peduncolo.

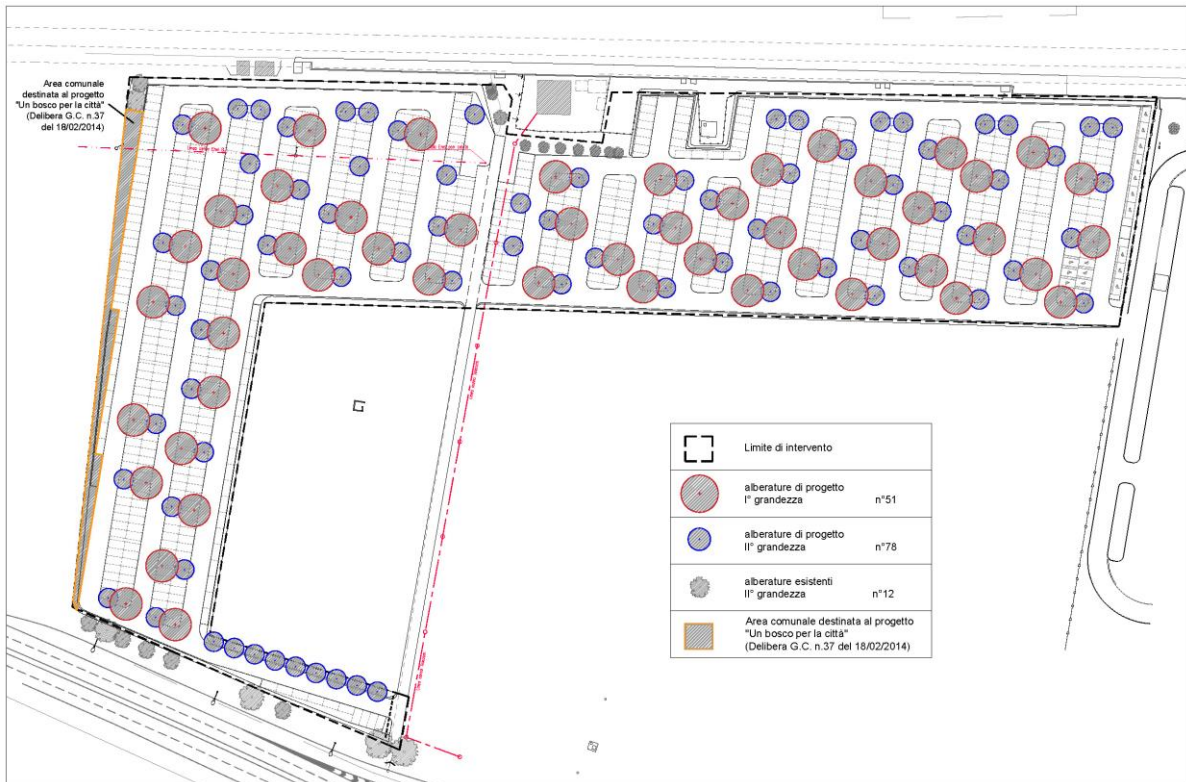


**Fig.10 – Abaco delle specie vegetali selezionate.**



In ottemperanza a quanto previsto dall'art.36 del Regolamento del Verde del Comune di Rimini, verrà garantita la dotazione minima di copertura arborea del suolo data dalla proiezione delle chiome degli alberi di nuovo impianto rispetto alla superficie dell'area adibita a parcheggio.

Come si può evincere dallo schema allegato (Fig.11), la copertura arborea del suolo risulta essere di 7547 mq pari al 31,7% dell'area adibita a parcheggio.



**DOTAZIONE MIN. DI COPERTURA ARBOREA DEL SUOLO DATA DALLA PROIEZIONE DELLE CHIOME A MATURITA' (art.36 del Regolamento del verde urbano privato e pubblico di Rimini)**

Nella nuova realizzazione o nella sistemazione di parcheggi pubblici o di pertinenza di strutture pubbliche, deve essere prevista, nell'ambito della superficie a verde, una piantumazione in grado di garantire, a maturità, una copertura del suolo, pari almeno al 30% dell'area complessiva occupata dal parcheggio.

Superficie area adibita a parcheggio	23776 mq
Alberature di progetto di I grandezza n.51	4003 mq
Alberature di progetto di II grandezza n.78	2205 mq
Alberature esistenti di II grandezza n.12	339 mq
Area comunale destinata al progetto "Un bosco per la città" (D.G.C. n.37 del 18/02/2014)	1000 mq
<b>TOTALE COPERTURA ARBOREA PREVISTA</b>	<b>7547 mq = 31.7%</b>

**Fig.11 – Schema della copertura arborea prevista da progetto.**

---

## 4 FATTIBILITÀ E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALI

Le seguenti tematiche, per le quali si riportano in sintesi gli obiettivi di sostenibilità ambientale delle relazioni tematiche di settore, rientrano tra quelle riportate nell'elenco della Direttiva n. 42/2001/CE e tra quelle prese in considerazione nei documenti di programmazione e pianificazione regionale, provinciale (in particolare PTCP) e comunale.

### 4.1 SUOLO

Limitare l'impermeabilizzazione superficiale del suolo, anche al fine di favorire un corretto drenaggio delle acque dilavanti è stato sin dal principio uno degli obiettivi principali dei progettisti, soprattutto in relazione alle vaste superfici destinate a parcheggi. Gli interventi progettuali vanno dalla valorizzazione della continuità paesaggistica, all'impiego di ammendanti a prevalenza sabbioso-ghiaiosa per la realizzazione delle aree permeabili, alla scelta di tipologie costruttive e materiali tali da controllare la ritenzione temporanea delle acque anche attraverso adeguate reti di regimazione e di drenaggio delle acque per i parcheggi e le altre superfici libere. L'invarianza idraulica è stata un obiettivo primario della progettazione ed è stata verificata tramite idonea modellistica e tradotta in interventi progettuali ad elevata sostenibilità. Gli interventi saranno compatibili con le caratteristiche di vulnerabilità degli acquiferi presenti nell'area.

### 4.2 ACQUA

Il risparmio idrico e il miglioramento della qualità delle acque superficiali e sotterranee sono tra gli obiettivi generali prioritari dell'intervento. La riqualificazione ambientale delle acque superficiali prevede delle soluzioni progettuali con tecniche naturalistiche ad elevata sostenibilità, a beneficio della garanzia idraulica e della riqualificazione ambientale, che migliorano l'attuale gestione delle aree. Non sarà effettuato alcun prelievo idrico da acque superficiali né sotterranee.

### 4.3 PAESAGGIO E BENI NATURALI

In relazione alla "conservazione e recupero dei beni naturali", non vi sono nell'area in esame e nelle sue immediate vicinanze situazioni tali da rendere necessaria una loro protezione. Ciò nonostante, il progetto ha l'obiettivo di migliorare la presenza della componente verde e delle alberature, che vengono diffuse su tutta l'area di intervento generando una valorizzazione della componente paesaggistica e ambientale.

---

## 5 CONCLUSIONI

In conclusione, si ritiene opportuno segnalare che gli interventi di manutenzione straordinaria in programma per il miglioramento funzionale dell'area destinata a parcheggio contribuiranno in maniera significativa alla riqualificazione dell'area, migliorando le condizioni di accesso al Quartiere Fieristico, aumentando l'offerta e l'efficienza dei servizi di mobilità e della gestione dei parcheggi durante gli eventi fieristici.

L'intervento, oltre ad inserirsi in un contesto che presenta già forti connotazioni di destinazione d'uso artigianale e/o industriale e/o commerciale, sarà realizzato in modo da contribuire all'integrazione degli elementi antropici ed ambientali del paesaggio.

Come descritto nei capitoli precedenti, tutta la progettazione è fondata sulla presenza del verde come elemento "strutturale" della composizione architettonica e il sistema del verde non ha un mero senso decorativo ma contribuisce a generare un ambiente confortevole non solo sotto il profilo visivo. In questo senso è intesa la costruzione del paesaggio come azione antropica che regola e si integra con quella naturalistica.