



Comune di Molinella

REGIONE EMILIA-ROMAGNA:

Bando per la rigenerazione degli spazi urbani, riuso del patrimonio edilizio esistente e consumo zero di suolo per città più belle, verdi e vivibili.

STRATEGIA PER LA RIGENERAZIONE URBANA

Il Sindaco:

Dario Mantovani

Responsabile Procedimento:

ing. Angela Miceli

Approvazione: delibera G.C. n. del

Ufficio di Piano- Comune di Molinella

Ing. Angela Miceli

Redazione della Startegia per la Rigenerazione Urbana

MATE sc

urb. *Raffaele Gerometta* – Direttore tecnico

arch. *Carlo Santacroce* – Coordinatore per la elaborazione della Startegia

arch. *Arturo Augelletta*

arch. *Rudi Fallaci*



INDICE

0.	Introduzione	1
1.	La Variante al PSC di Molinella	1
2.	Analisi urbana e quadro diagnostico	2
3.	Piano d'azione: Obiettivi e indicatori	3
3.1.	Obiettivi urbanistici	4
3.2.	Obiettivi di riassetto circolatorio e per la mobilità sostenibile	7
3.3.	Indicatori ed Impatti attesi	9
3.4.	Punti di forza, punti di debolezza	11
4.	Interventi ed azioni	11
5.	Fattibilità e governance	20

0. INTRODUZIONE

La Strategia per la Rigenerazione Urbana del Comune di Molinella deriva da quanto già anticipato nella recente variante 2017 al PSC, Variante motivata a sua volta dai cambiamenti radicali che hanno investito, a tutti i livelli, la nostra società negli anni più recenti.

Tali cambiamenti hanno determinato un cambio di paradigma complessivo in tutti i campi, dall'economia alla politica, investendo particolarmente il tema dello sviluppo del territorio: si tratta delle ragioni che hanno spinto la Regione Emilia Romagna ad introdurre la nuova innovativa L.R:24/17.

La sostenibilità ambientale, da obiettivo qualitativo da perseguire si è rapidamente trasformato in condizione ineludibile di qualsiasi progetto, determinando la necessità di sostituire un modello urbanistico sostanzialmente espansivo, con modelli che garantiscano il contenimento del consumo di suolo, con la conseguente permanenza dell'attività agricola, ed incentivino la riqualificazione e la rigenerazione urbana. Il mutamento è stato ovviamente anche favorito dagli effetti strutturali della profonda crisi economica e sociale, che ha dimostrato la non sostenibilità economica, oltre che ambientale delle politiche precedenti.

La pianificazione comunale di Molinella, come tante altre, è conseguentemente, d'un tratto, divenuta non solo ambientalmente insostenibile, ma anche concretamente impraticabile: basti pensare agli effetti della crisi del settore edilizio, che ha determinato il blocco delle rilevanti previsioni, oggetto di convenzioni in essere, facenti capo a soggetti imprenditoriali perlopiù in stato di difficoltà, se non addirittura falliti.

La stessa situazione di crisi responsabile di tale condizione di inerzia, ha nel contempo alimentato una crescente domanda di servizi da parte della popolazione, in termini quantitativi, ma anche qualitativi.

Tuttavia, il contesto complessivo e pianificatorio di Molinella, rendevano per l'Amministrazione impossibile rispondere adeguatamente a tale nuova domanda: le previsioni in essere, peraltro bloccate, non erano state, infatti, indirizzate in tal senso, ma finalizzate alla realizzazione di un disegno infrastrutturale altrettanto robusto quanto la prevista espansione (la nuova tangenziale di Molinella, per il quale i soggetti privati avrebbero dovuto garantire un contributo economico preliminarmente all'attuazione dei propri interventi).

L'Amministrazione comunale di Molinella ha inteso affrontare tale situazione di stallo, dapprima con la Variante al PSC ed ora con la presente Strategia per la Rigenerazione Urbana, attraverso una verifica ed un ripensamento complessivo degli indirizzi e delle scelte di trasformazione del territorio, ponendo la riqualificazione, e non più l'espansione, al centro della pianificazione.

1. LA VARIANTE AL PSC DI MOLINELLA

La recente variante al PSC di Molinella ha anticipato i contenuti e i principi della L.R. 24/17.

A fronte della situazione di stallo nell'attuazione delle trasformazioni, la Variante si è configurata, come si evidenzierà, come progetto di rigenerazione urbana, rigenerazione dell'esistente (in particolare servizi e spazi pubblici), ma anche rigenerazione del "non realizzato" (ripensamento organico, in un'ottica di riduzione del consumo di suolo, delle previsioni conformate, ma non attuate).

Al centro della Variante, ed ora della Strategia per la Rigenerazione urbana, viene posta la città pubblica, vista come elemento centrale per la qualità e la vivibilità urbana.

Si passa quindi da un'impostazione espansiva, ad una strategia interamente volta al riuso, alla manutenzione, alla valorizzazione del patrimonio esistente.

Tale cambiamento radicale, qui evidenziato per quanto concerne il centrale tema del sistema dei servizi, è stato assunto anche in relazione al sistema della mobilità: la Variante supera, infatti, la priorità data a suo tempo alla realizzazione della nuova Tangenziale di Molinella, favorendo al contrario il rafforzamento della mobilità sostenibile: realizzazione di un organico sistema di piste ciclabili e miglioramento della accessibilità al Servizio Ferroviario Metropolitano.

La presente Strategia per la Rigenerazione Urbana è figlia di tale approccio, trovando proprio nei due filoni rappresentati dalla riqualificazione dei servizi e dell'incremento della mobilità sostenibile, le proprie ragioni di ispirazione.

2. ANALISI URBANA E QUADRO DIAGNOSTICO

L'elaborazione della presente Strategia ha potuto avvalersi di un'ampia e dettagliata analisi, condotta in occasione della recente Variante al PSC. A seguito di tale recente atto, il Comune dispone infatti di un Quadro Conoscitivo aggiornato e, in parte già rifinalizzato alle nuove tematiche poste al centro della nuova pianificazione urbanistica regionale.

In particolare, in sede di Variante sono state condotte alcune analisi che vengono qui brevemente richiamate ed hanno riguardato:

- la verifica del Dimensionamento delle previsioni (verificando in particolare il suo sovra-dimensionamento rispetto al mutato contesto socio-economico complessivo);
- l'analisi dello stato di attuazione del Piano (evidenziando nello specifico le numerose situazioni di stallo, che impedivano il completamento di interventi già convenzionati);
- l'analisi del sistema dei servizi (rilevando la sua parziale inadeguatezza rispetto alla crescente domanda, da parte di una popolazione sempre più socialmente ed economicamente fragile);
- la verifica dell'adeguatezza del sistema della mobilità e delle previsioni in essere (che apparivano coerenti con un'ipotesi espansiva, ma non più coerenti con un contesto dove le nuove risorse verranno realisticamente indirizzate al trasporto collettivo, in particolare su ferro, e a quello sostenibile: pedonalità e ciclabilità).

In tutti i casi, si tratta evidentemente di temi che, oltre a essere risultati fondamentali per la elaborazione della Variante, appaiono centrali nella presente Strategia:

- La verifica del Dimensionamento e dello Stato di attuazione ha portato, in sede di Variante, ad un radicale ripensamento delle potenzialità insediative, determinando una riduzione di quasi il 50% delle potenzialità. Ciò ha a sua volta determinato l'esigenza di mettere in discussione il modello insediativo precedentemente previsto;
- L'analisi del sistema dei servizi esistenti ha, a sua volta, dimostrato una dotazione di servizi ampia ed articolata (caratterizzata anche da attrezzature di rilievo sovracomunale come la piscina) e facilmente accessibile, che non presenta criticità né di tipo quantitativo, né, nel complesso, di tipo qualitativo. Quale elemento negativo è però emersa la mancanza di ordine e di organicità dell'intero sistema delle dotazioni urbane, nonché alcune situazioni di parziale congestione e l'impossibilità di ampliamento di alcune attrezzature (soprattutto di tipo sportivo);
- L'analisi della rete viaria urbana ha evidenziato, in particolare, un sistema che mostra precisi punti di forza: rispetto ad altri centri urbani simili, la maglia stradale del Capoluogo si caratterizza, tranne rare eccezioni, per assi stradali nel complesso dimensionalmente adeguati (in alcuni casi anche decisamente ampi e quindi idonei ad ospitare quasi ovunque la sosta), sviluppatasi secondo una geometria razionale ed efficace. E' tuttavia proprio l'assenza di un progetto organico di gerarchizzazione del sistema stradale e della sosta, connessa probabilmente all'assenza di un Piano del Traffico comunale, a rappresentare il principale elemento di criticità del sistema: la maglia viaria, infatti, viene attualmente utilizzata dalla utenza in maniera indiscriminata, indipendentemente dalle caratteristiche dei singoli assi stradali e dagli impatti che tale utilizzo genera sugli obiettivi sensibili e sul tessuto urbano (con conseguente sovrautilizzo degli assi interni, interferenti con i servizi e con i contesti storici). Inoltre si era rilevata l'assenza di un disegno organico dei percorsi ciclo-pedonali, cui la Variante al PSC ha sopperito, prevedendo un disegno funzionale coerente con il sistema insediativo e quello dei servizi (esistenti e di progetto).

In particolare si è inoltre condotta un'analisi dell'area specifica, oggetto di richiesta di finanziamento, rilevandone le seguenti criticità:

- mancanza di una configurazione architettonica dello spazio urbano;
- il Corso Giuseppe Mazzini di fatto attraversando la piazza e consentendo il traffico veicolare determina una frammentazione dello spazio urbano;
- l'area cinta alla viabilità ha come principale funzione quella di un ampio e alquanto disordinato parcheggio pubblico;
- tra il parcheggio e la piazza non esiste soluzione di continuità determinando una confusione tra gli spazi destinati alla pedonalità e gli spazi aperti al traffico carrabile;
- l'edificio scolastico è collocato al centro del parcheggio, ed è completamente privo di un'area di pertinenza che lo isoli dal contesto del parcheggio;
- l'area antistante la scuola risulta indistinta dall'area del parcheggio costituendo un potenziale pericolo per l'interferenza del traffico veicolare con la presenza di studenti e docenti;
- il teatro di fatto è privo di un parterre esterno che consenta agli utilizzatori del teatro di sostare comodamente prima e dopo le rappresentazioni teatrali in un'area sicura e sufficientemente ampia;
- l'area è completamente asfaltata salvo alcune piccole aiuole e alcuni filari alberati. Ciò determina un aumento del fenomeno dell'isola di calore;
- non sono chiari i percorsi di attraversamento pedonale;
- le poche panchine presenti nella piazza sono collocate ai quattro angoli delle aree a parcheggio, poco fruibili e non adeguatamente ombreggiate.



3. PIANO D'AZIONE: OBIETTIVI E INDICATORI

La presente Strategia per la Rigenerazione Urbana, conferma e declina la Strategia complessiva già elaborata in sede di Variante, finalizzata al superamento delle criticità emerse dall'analisi conoscitiva.

Alla luce di tali **criticità** è quindi si sono previsti:

- un modello di sviluppo più compatto: In particolare è stata superata la precedente ipotesi di realizzazione di nuove importanti centralità urbane periferiche (come quelle, ad esempio, al di là della ferrovia) e si punta, invece, alla riqualificazione e al potenziamento dei tessuti esistenti e del "cuore" del Capoluogo;
- una programmazione delle dotazioni territoriali prioritariamente indirizzata alla riqualificazione dell'esistente, evitando qualsiasi intervento di radicale decentramento, sostituito da interventi chirurgici e mirati ad una maggiore funzionalità delle strutture in essere;
- l'attivazione di puntuali interventi di modifica delle infrastrutture stradali esistenti, finalizzata ad un più razionale utilizzo della rete stradale, accompagnato dal completamento della rete della mobilità ciclabile e dolce.

Tutta la Strategia si basa, comunque, su quella che è stata individuata come la principale **opportunità** del territorio di Molinella: l'elevata dotazione di servizi e attrezzature collettive, spesso di scala

sovracomunale, localizzate al centro del Capoluogo, in molti casi in edifici ormai di pregio architettonico, facilmente accessibili dall'utenza in modo sostenibile (attraverso l'utilizzo della bicicletta o del SFM).

Il sistema dei servizi del Capoluogo di Molinella rappresenta probabilmente il tratto più caratterizzante del centro urbano: Molinella è infatti stata concepita, fin dalla sua fondazione, attorno ad un articolato sistema di dotazioni territoriali (in primo luogo di tipo sportivo), che ne rappresenta il cuore, insieme ai più modesti, eppure importanti, elementi storico-testimoniali (quelli del vecchio borgo a partire dal quale nasce l'attuale città contemporanea). Eppure tale elemento, che dovrebbe rivestire una forte funzione identitaria, non è oggi percepito dai cittadini di Molinella quale elemento di valore: gli edifici risultano infatti avulsi uno dall'altro, immersi in una rete viaria troppo ampia, disseminata di parcheggi disordinati, con una ridotta, se non assente, dotazione di verde e di arredo.

La presente Strategia per la Rigenerazione Urbana è quindi chiamata a dare attuazione al disegno di trasformazione di seguito meglio descritto, concentrandosi sull'area posta al centro del Capoluogo ove realizzare un vero e proprio futuro "campus dei servizi", attraverso interventi che ne confermino le funzioni, ma ne incrementino significativamente la qualità e la sostenibilità.

La Rigenerazione viene perseguita attraverso un Piano d'azione che agisce necessariamente su due distinti livelli (il livello dell'intero centro abitato e il livello locale), prevedendo sia azioni di tipo urbanistico, sia azioni di riassetto circolatorio della viabilità/ciclabilità

3.1. OBIETTIVI URBANISTICI

Le azioni urbanistiche che rendono praticabili gli obiettivi previsti nell'attuale Strategia sono quelle previste dalla recente Variante al PSC:

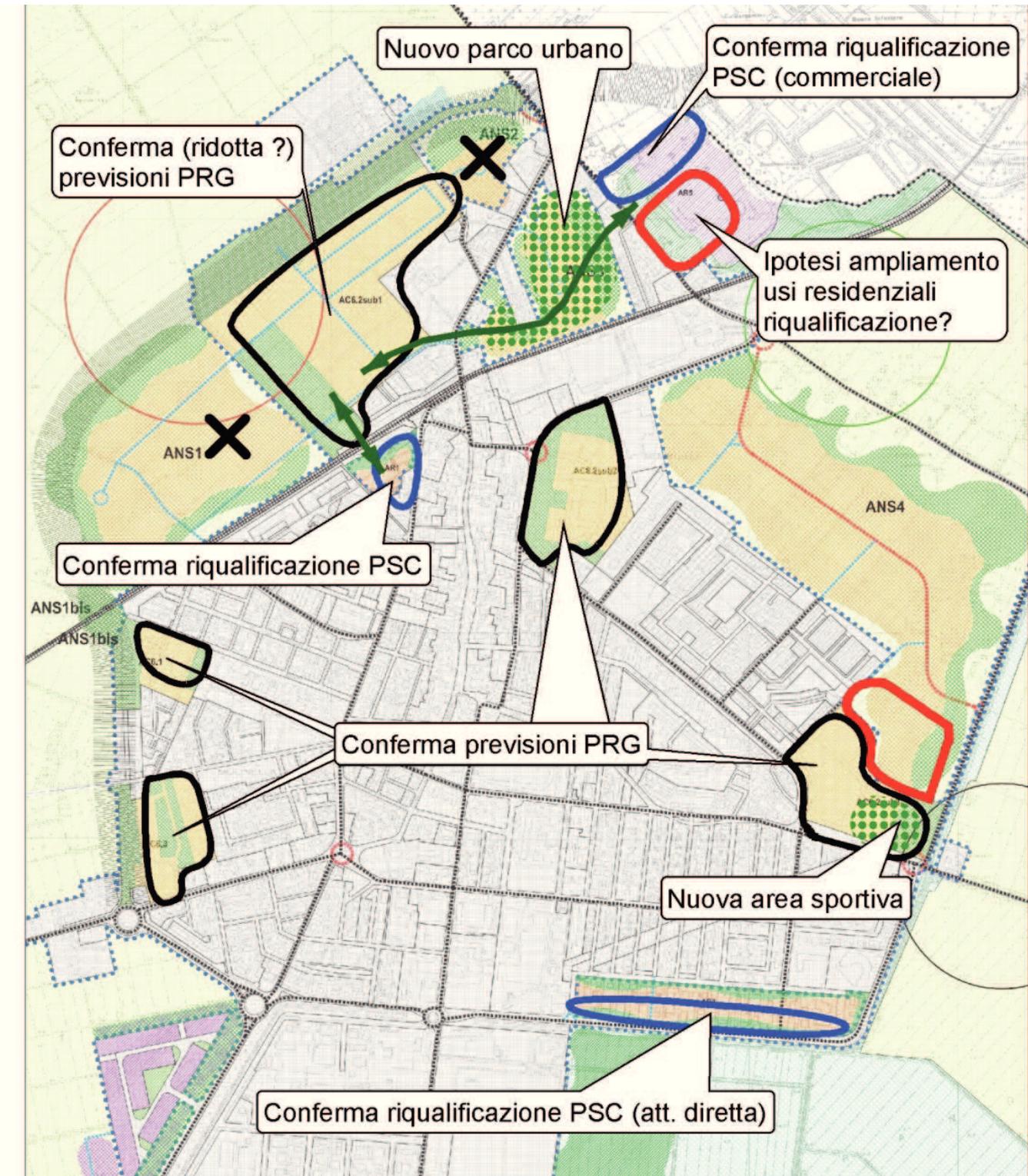
Come già anticipato tale Variante ha previsto uno sviluppo più ridotto e compatto del Capoluogo: il nuovo assetto così prospettato ha determinato lo spostamento verso est del baricentro insediativo dei nuovi sviluppi posti a nord della ferrovia. Tale nuova ipotesi insediativa ha portato alla ridefinizione degli sviluppi strategici del sistema dei servizi, escludendo qualsiasi politica di radicale delocalizzazione dei servizi e favorendo, invece, azioni di riqualificazione e di riorganizzazione selettiva.

Tale scelta garantirà tra l'altro di perseguire un più equilibrato assetto urbano che, favorendo la parziale de-urbanizzazione di alcuni ambiti interni al territorio urbanizzato, permetterà di assicurare un maggiore livello di resilienza dell'intero centro abitato rispetto ai fenomeni climatici e atmosferici, anche estremi.

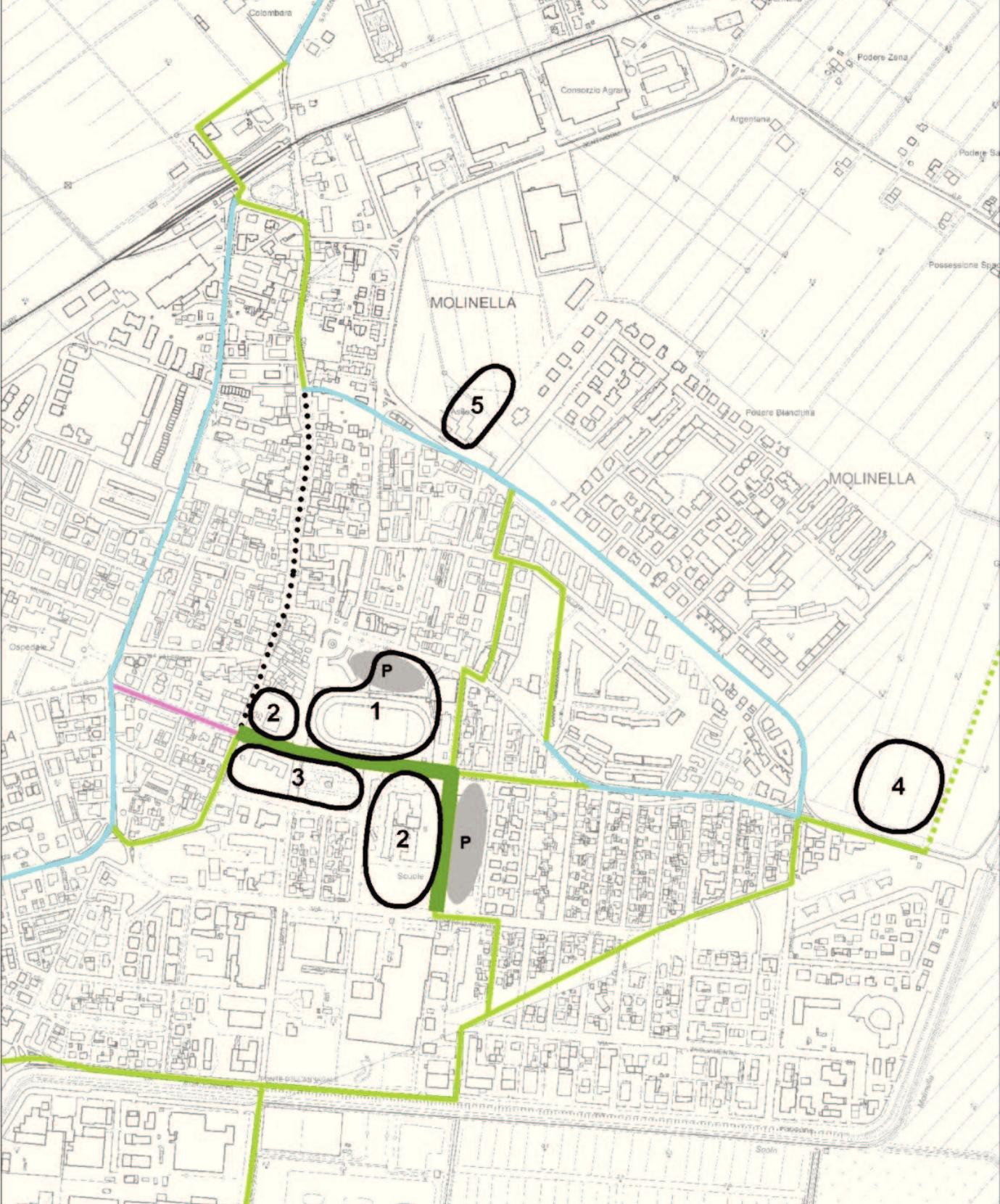
Le principali azioni sono riportate nella cartografia di seguito riportata. Per il "polo sportivo" (numero 1 della cartografia allegata), al fine di superare la criticità rappresentata dall'attuale livello di congestione, si è prevista quindi la delocalizzazione dei campi da tennis e dei campi per il gioco all'aperto. Tali attrezzature, che risultano anche quelle più facilmente delocalizzabili, dovranno trovare ospitalità nel "nuovo polo sportivo" (numero 4) da svilupparsi a nord di Via Romagne (in un'area di cessione connessa a un ambito in corso di attuazione). In tale sede le attrezzature potranno godere della possibilità di sviluppo ad oggi impeditagli dal contesto. Il nuovo polo risulterà collegato al nucleo centrale dai previsti percorsi ciclabili. Le aree liberate da tali strutture, sia lungo via Andrea Costa, sia lungo via Martiri della Libertà, potranno essere utilizzate, insieme ad altri ambiti oggi non utilizzati, per l'ampliamento e riqualificazione delle piccole aree verdi esistenti (oggi particolarmente sacrificate), ma soprattutto per la riorganizzazione di una adeguata offerta di sosta in spazi dedicati. Sarà così possibile prevedere un più organizzato ed idoneo sistema di accessibilità.

Per quanto concerne le funzioni scolastiche si prevede la delocalizzazione dell'attuale scuola materna (numero 3), ospitata in una struttura ormai datata, di non particolare pregio, che dovrà essere reinsediata più a nord, in un'altra area la cui cessione è già prevista all'interno di un ambito in corso di attuazione, in prossimità del nido recentemente ristrutturato a seguito del sisma: si andrà così a costituire una nuova "polarità dell'infanzia" (numero 5). Anche tale polarità risulterà connessa dai nuovi previsti percorsi ciclabili.

Molinella - Capoluogo: Sintesi delle scelte relative allo sviluppo del sistema insediativo (Variante PSC)



Molinella - Capoluogo: Strategie per il potenziamento del sistema dei servizi



Trovano invece conferma nelle loro sedi la scuola elementare/media e l'istituto secondario Giordano Bruno (numero 2), insediati in strutture idonee, sia da un punto di vista delle strutture, sia relativamente alla loro localizzazione.

Come si evidenzierà in seguito, la praticabilità urbanistica di tali azioni, è assicurata da procedure di acquisizione perequativa delle aree che renderanno possibile l'acquisizione delle nuove aree (in particolare quelle per la realizzazione del "nuovo polo sportivo" e della nuova "polarità dell'infanzia").

Tale acquisizione risulta già in una fase avanzata in quanto l'Amministrazione comunale di Molinella ha provveduto ad adottare in C.C. la variante Urbanistica che ne permetterà l'attuazione.

3.2. OBIETTIVI DI RIASSETTO CIRCOLATORIO E PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

La Strategia per la rigenerazione urbana si accompagna anche con delle connesse azioni di riassetto delle dinamiche circolatorie e con delle specifiche previsioni di potenziamento della mobilità sostenibile.

Dal punto di vista della mobilità urbana è emersa in primo luogo, come già illustrato, l'esigenza di definire una precisa gerarchia stradale per il Capoluogo: in base a tale classificazione andranno operate azioni per incentivare o disincentivare le diverse tipologie di traffico (attraverso azioni di tipo circolatorio, ma anche, soprattutto, attraverso interventi di ridisegno delle intersezioni esistenti).

Si è pertanto individuata una rete primaria, rappresentata dalla via Zenzalino, dalla via Podgora, dalla via Spadone e dalla via Fiume vecchio (la circonvallazione esterna dell'abitato) dedicata ai traffici di accesso al centro ma anche, in primo luogo, ai traffici di attraversamento che lambiscono il centro abitato senza dovere accedere.

Tale maglia si completa con quella che può essere definita un "circonvallazione interna" (via Bentivoglio – tratto nord, Don Minzoni, Mameli, Circonvallazione sud) lungo i quali indirizzare i principali flussi di accesso e di attraversamento al Capoluogo.

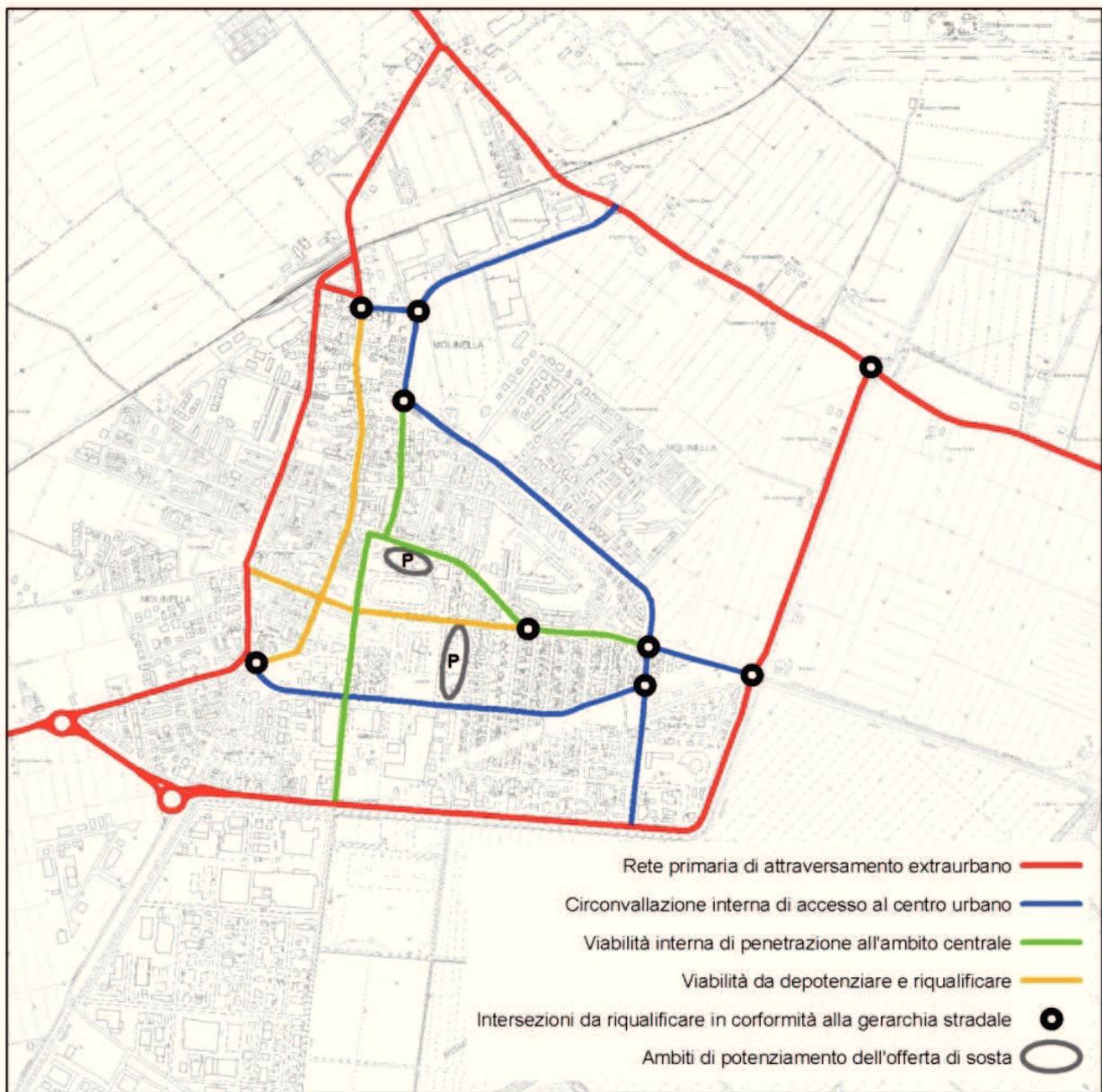
Si è infine individuato un asse interno, a carattere più urbano (vie Bentivogli – tratto sud, Andrea Costa, Cesare Battisti), da utilizzare prevalentemente per i soli flussi di accesso al cuore del centro urbano: lungo tale percorso andranno quindi disincentivati flussi di attraversamento.

L'asse costituito dalle Via Giuseppe Mazzini e Via Domenico Ferri-Paolo Fabbri, infine, viene individuato come viabilità da depotenziare e da riqualificare, con azioni volte, in particolare, a favore della mobilità pedonale e ciclabile. Su quest'asse centrale si concentrano, infatti, i principali servizi pubblici urbani ed è quindi in quest'area che si sviluppa, nello specifico la Strategia della Rigenerazione. Già da tempo l'Amministrazione comunale ha avviato un percorso di riqualificazione (vedasi recupero della struttura del Cinema-Teatro). La Strategia prevede in particolare politiche di pedonalizzazione e/o moderazione del traffico (finalizzati alla qualificazione delle porzioni storiche, ma anche, come si illustrerà, alla ricucitura del sistema dei servizi).

Il nuovo assetto intende, in sostanza, indirizzare la mobilità privata verso l'utilizzo della più adeguata maglia esterna, oggi sottoutilizzata, avente caratteristiche dimensionali idonee e caratterizzata da minori impatti sugli obiettivi sensibili, salvaguardando la maglia interna, da indirizzarsi prevalentemente all'utilizzo locale, pedonale e ciclabile.

Il progetto deve trovare completamento con la realizzazione di aree specificamente dedicate alla sosta, riducendo così la sosta promiscua a bordo strada (con la possibilità di realizzare, invece, percorsi ciclabili o ampliare i percorsi pedonali laddove necessario) e garantendo un sistema più efficiente ed organizzato: si individuano nello specifico due ambiti, uno lungo via Andrea Costa (a servizio del polo sportivo) e uno lungo via Martiri della Liberazione (al servizio delle attrezzature sportive, ma anche di quelle scolastiche).

Molinella - Capoluogo: Ipotesi di gerarchizzazione della maglia stradale esistente

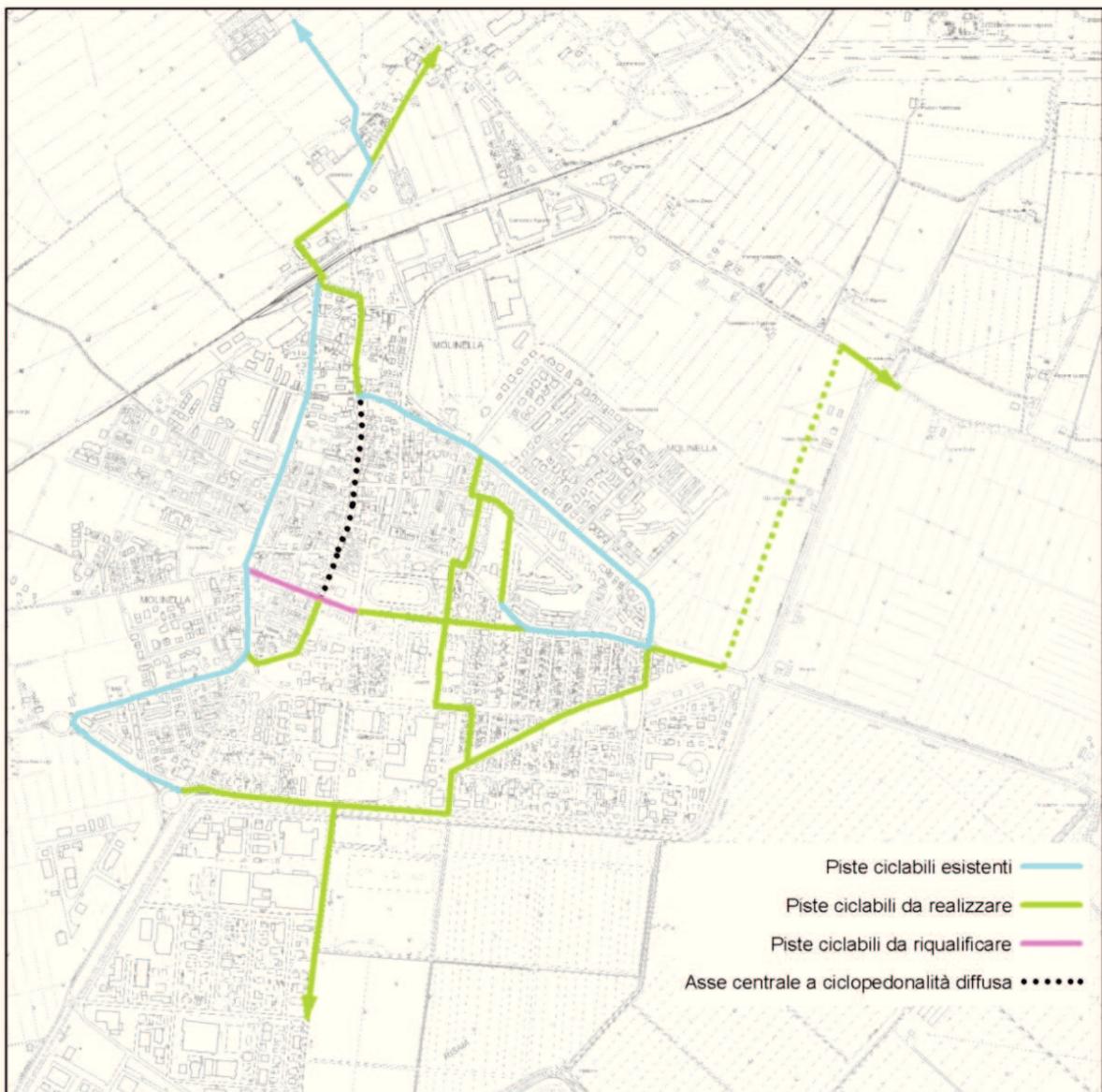


Si prevede, inoltre, una complessiva revisione della rete delle piste ciclabili: ad integrazione delle piste esistenti principali (che si classificano in “piste esistenti” e “piste da riqualificare”, che dovranno essere oggetto di interventi di potenziamento e/o miglioramento funzionale): vengono in particolare individuati i percorsi ritenuti strategici per garantire un sostenibile del sistema insediativo in sinergia con quello delle dotazioni urbane, esistenti e di progetto.

Di particolare rilievo risulta il nuovo ipotizzato “asse ciclabile nord-sud” che attraversa l’intero Capoluogo, lungo le vie Bellini-Verdi-Libertà, toccando tutti le principali polarità dei servizi, e andando a terminare, a sud, nell’area produttiva sovracomunale con evidente funzione di connessione casa-lavoro.

Si viene così a realizzare un sistema completo e coerente, imperniato sulla Stazione del SFM, che dovrà garantire l’accesso alle aree residenziali, ma anche al sistema dei servizi, locali e sovralocali.

Molinella - Capoluogo: Ipotesi di completamento della maglia dei percorsi ciclabili esistenti



3.3. INDICATORI ED IMPATTI ATTESI

Gli interventi previsti dalla Strategia andranno ad agire a scala urbana e si prevede vadano a generare positivi impatti sotto diversi profili.

In particolare si ritiene che l'intervento possa generare importanti effetti in termini ambientali ed in termini economico/sociali.

IMPATTI AMBIENTALI:

- Aumento dei livelli di permeabilità delle aree e di incremento delle masse arboree (incremento della resilienza);
- Riduzione dei flussi veicolari impropri che interessano la porzione centrale del Capoluogo (riduzione popolazione esposta);
- Rafforzamento delle dotazioni di trasporto urbano sostenibile, sia ciclabile che SFM (riduzione emissioni complessive e livelli di congestione viaria);
- Aumento di efficienza energetica (riduzione consumi).

IMPATTI ECONOMICO/SOCIALI:

- Miglioramento estetico delle porzioni urbane, in particolare relativamente agli spazi pubblici (incremento della riconoscibilità/identità locale);
- Incremento e riqualificazione delle dotazioni territoriali ;
- Incremento della accessibilità e della appetibilità del sistema commerciale di vicinato;
- Incremento della sicurezza stradale (soprattutto a favore dell’utenza debole).

A tali impatti attesi occorre sommare l’importante effetto in termini di potenziale riduzione già ottenuto con l’approvazione della Variante al PSC/RUE, che si può sintetizzare nella seguente tabella.

Tabella – PSC Molinella: Modifiche al Dimensionamento di Piano

	PSC ATTUALE (alloggi)	VARIANTE PSC (alloggi)	VARIAZIONE
Residuo PRG	1.055	920	- 13%
Nuovi ambiti PSC	1.100	170	- 85%
Ambiti riqualificazione	270	240	- 11%
Esigenze puntuali	110	50	- 55%
TOTALE	2.535	1.380	- 46%

Per il monitoraggio degli effetti della presente Strategia si possono individuare alcuni semplici indicatori, correlati ad alcuni degli aspetti ambientali precedentemente elencati:

ASPETTI AMBIENTALI:

- Aumento dei livelli di permeabilità delle aree e di incremento delle masse arboree (incremento della resilienza) – **INDICATORI:** superficie permeabile, volume di massa legnosa
- Riduzione dei flussi veicolari impropri che interessano la porzione centrale del Capoluogo (riduzione popolazione esposta) – **INDICATORI:** rapporto tra i flussi viari localizzati nella viabilità principale (primaria+circonvallazione) e quelli interessanti la viabilità di penetrazione;
- Rafforzamento delle dotazioni di trasporto urbano sostenibile, sia ciclabile che SFM (riduzione emissione complessive e livelli di congestione viaria) – **INDICATORI:** modal split relativo agli spostamenti complessivi e per gli itinerari fino a 15’;

IMPATTI ECONOMICO/SOCIALI:

- Incremento e riqualificazione delle dotazioni territoriali– **INDICATORI:** superficie complessiva delle dotazioni territoriali del Capoluogo;
- Incremento della sicurezza stradale (soprattutto a favore dell’utenza debole) – **INDICATORI:** episodi di incidentalità di media e grave entità interessante la viabilità classificata di penetrazione.

Tutti gli indicatori individuati sono valutabili ex ante ed ex post in quanto già a disposizione dell’Amministrazione, o facilmente reperibili attraverso specifiche semplici analisi che potranno essere avviate prima della prima fase dell’intervento.

3.4. PUNTI DI FORZA, PUNTI DI DEBOLEZZA

Si sintetizzano di seguito i principali elementi di forza/di debolezza che accompagnano l'attuazione degli interventi complessivamente previsti nella presente Strategia.

PUNTI DI FORZA:

- La Strategia appare quasi interamente attuabile interessando aree pubbliche (o di acquisizione al patrimonio pubblico);
- L'acquisizione delle aree previste appare già supportata da puntuali impegni dei proprietari (vedasi approfondimento in seguito);
- Le azioni previste sono già anticipate un processo partecipativo, già avviato in sede di PSC, che ne facilita la condivisione.

PUNTI DI DEBOLEZZA:

- Gli interventi di riqualificazione, concentrandosi, sul patrimonio pubblico richiedono il reperimento di risorse pubbliche (o di co-finanziamento privato per le attività la cui gestione risulta più remunerativa);
- Le previste azioni riguardano un'area centrale, che richiede una cantierizzazione ben pianificata che minimizzi l'impatto sulle attività economiche esistenti (permanenti e temporanee);
- Il raggiungimento degli obiettivi si lega ad una modifica delle abitudini della popolazione, in termini di direttrici di spostamento ed i mezzi utilizzati, certamente auspicabile ma da accompagnare con un adeguato processo di comunicazione/condivisione.

4. INTERVENTI ED AZIONI

Nel presente capitolo si elencano gli interventi e le azioni che collaborano a comporre la Strategia, e quindi al perseguimento degli obiettivi individuati.

Obiettivo della Strategia, come evidenziato, è la rigenerazione fisica della polarità centrale dei servizi del Capoluogo di Molinella, attraverso un progetto di "ricucitura verde", finalizzato a costituire un vero e proprio "campus dei servizi".

A tale scopo vengono previste alcune precise strategie, volte a superare l'attuale frammentarietà e ad assicurare un intervento organico, che incrementi la qualità e la vivibilità urbana:

- La riprogettazione, in chiave di "parco lineare" a esclusiva o prevalente fruizione pedonale-ciclabile, della porzione centrale di via Ferri e di via Fabbri (vedasi la seguente suggestione progettuale);
- La prosecuzione di tale parco lineare a sud, lungo la via Libertà, arretrando parzialmente la recinzione scolastica, andando così a ricucire tutti i servizi sportivi esistenti ed in nuovi parcheggi proposti;
- La progettazione di un "nuovo parco urbano" nell'area delle ex materne (anche prevedendo all'interno una eventuale palestra, qualora servisse all'adiacente edificio scolastico o per una fruizione pubblica), in sinergia ed integrazione con il frontistante parco dei Caduti, attualmente non sufficientemente valorizzato.
- La organica e coerente riqualificazione dell'area a parcheggio che contorna l'istituto

È quest'ultimo obiettivo, come si descriverà in seguito, ad essere stato scelto come prima azione per l'attuazione del progetto complessivo di Rigenerazione.

Molinella - Capoluogo: Suggerione progettuale – ipotesi di intervento per la rigenerazione di Via Paolo Fabbri con l’obiettivo di realizzare il “campus urbano dei servizi”



L'azione per la quale si richiede il finanziamento rappresenta la prima fase del complessivo intervento di rigenerazione urbana previsto sulla base della Strategia.

L'individuazione dell'area di intervento è avvenuta sulla base di una **comparazione di diverse ipotesi alternative**. In particolare si sono confrontate le due seguenti opzioni:

- Riqualificazione Piazza Massarenti (soluzione individuata);
- Riqualificazione asse stradale Via Paolo Fabbri (soluzione alternativa).

La valutazione comparata delle due alternative ha portato ad individuare nella prima opzione i seguenti punti di forza:

- L'intervento interessa un'area caratterizzata da una evidente condizione di indeterminata e di illeggibilità dell'identità: via Paolo Fabbri rappresenta già oggi un elemento identitario, chiaramente leggibile come verde urbano, mentre la Piazza è attualmente leggibile come semplice piazzale, dedicato alla sosta o al parcheggio;
- Presenza di una struttura scolastica caratterizzata attualmente da una evidente inadeguatezza in termini di accessibilità e sicurezza stradale (assenza di marciapiedi e percorsi protetti);
- Presenza del cinema/teatro (oggetto di altri finanziamenti pubblici) il cui recupero verrà a breve completato e che attualmente affaccia su un marciapiede, non valorizzando la funzione strategica per il centro abitato.

Inoltre, l'ipotesi alternativa analizzata avrebbe implicato di prevedere, sin da subito importanti modifiche in termini circolatori, mentre appare opportuno che tali scelte (che andranno anche accompagnate da puntuali miglioramenti dei percorsi alternativi) vengano assunte in un secondo momento, dopo avere positivamente avviata la costruzione del Campus.

Il progetto di rigenerazione, descritto dettagliatamente nella Relazione Illustrativa dello Studio di Fattibilità, prevede un diffuso intervento di desigillazione/ripavimentazione che, pur mantenendo l'attuale insostituibile funzione di parcheggio, assicuri:

- La realizzazione di uno spazio di pregio, con natura di strada-piazza, nel tratto di prosecuzione di Via Mazzini, creando in questo modo uno spazio pubblico di connessione tra il teatro e la scuola;
- La introduzione di più organici e ampi spazi verdi, utilizzati tra l'altro a protezione, coronamento dell'edificio scolastico;
- Una compattazione (pur a sostanziale invarianza dell'offerta di sosta) dell'area destinata al parcheggio, a favore dell'utenza pedonale, per la quale vengono previsti ampi e leggibili connessioni sia in direzione est-ovest, che nord-sud;
- Una razionalizzazione degli spazi stradali, in particolare lungo la prosecuzione di via Battisti, in un'ottica di traffic-calming, realizzando contemporaneamente e le connessioni pedonali mancanti e migliorando l'accessibilità al trasporto pubblico, che oggi viene in un contesto non particolarmente definito.

Al fine di assicurare i descritti impatti attesi, il progetto prevede specifiche azioni, tra cui si elencano di seguito le principali:

IMPATTI AMBIENTALI:

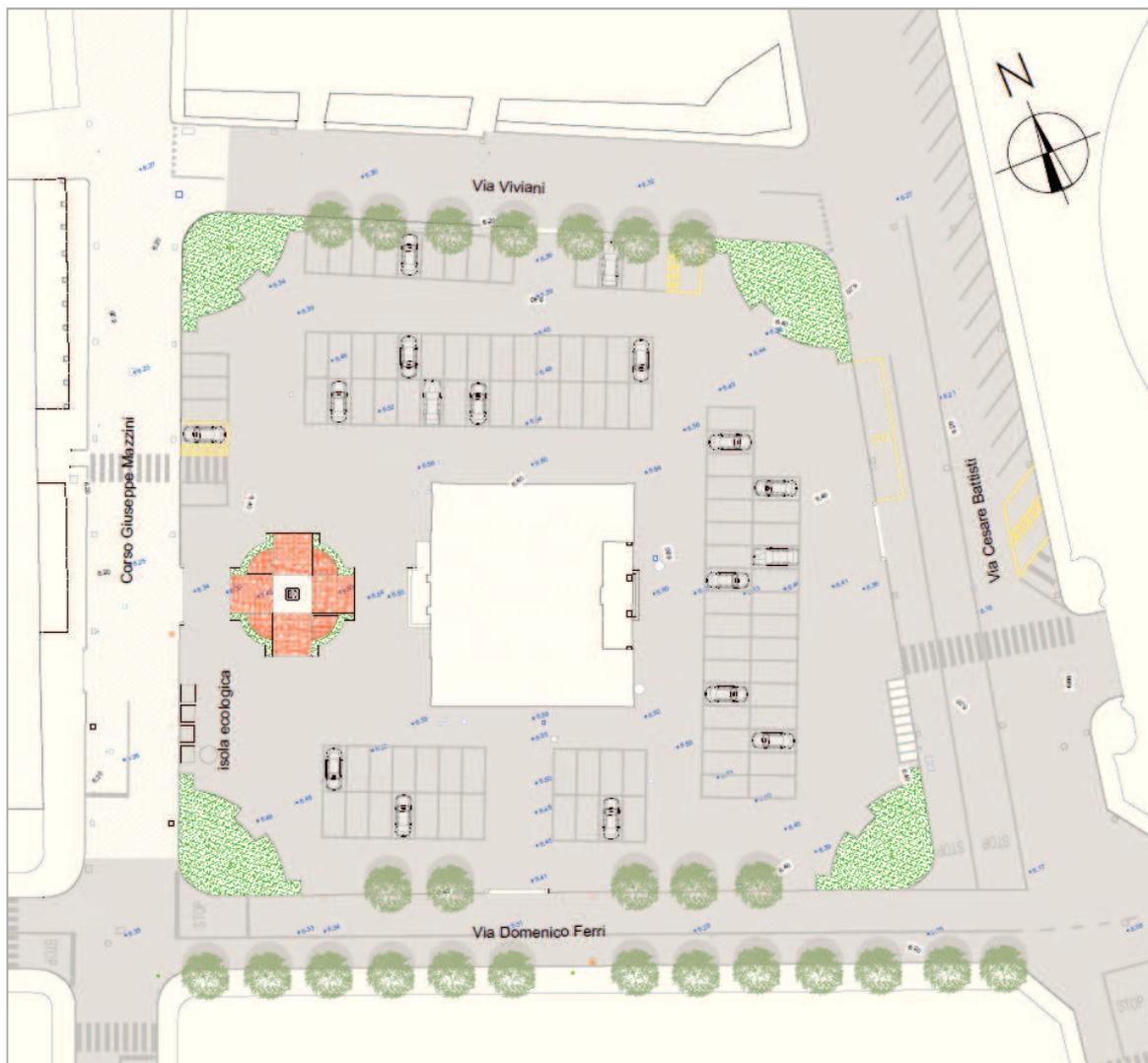
- Aumento dei livelli di permeabilità delle aree e di incremento delle masse arboree (incremento della resilienza): si prevede la realizzazione di più ampie superfici a verde, nonché la realizzazione di vaste porzioni in calcestruzzo architettonici lavato, materiale caratterizzato da una minore capacità di accumulare e poi restituire il calore. Questa caratteristica, assieme alla riduzione delle aree impermeabilizzate ed all'incremento del verde favorisce la riduzione del fenomeno dell'isola di calore;
- Riduzione dei flussi veicolari impropri che interessano la porzione centrale del Capoluogo (riduzione popolazione esposta): vengono previste alcune parziali modifiche agli assetti circolatori (vedasi descrizione seguente), organici e coerenti con la strategia complessiva;

- Rafforzamento delle dotazioni di trasporto urbano sostenibile, sia ciclabile che SFM (riduzione emissione complessive e livelli di congestione viaria): viene favorita la fruizione ciclabile e pedonale dell'asse storico di via Mazzini; viene migliorato l'accesso al trasporto pubblico su gomma;
- Aumento di efficienza energetica (riduzione consumi): vengono previsti apparati illuminanti a led; vengono previsti pannelli solari per la riduzione dei consumi.

IMPATTI ECONOMICO/SOCIALI:

- Miglioramento estetico delle porzioni urbane, in particolare relativamente agli spazi pubblici (incremento della riconoscibilità/identità locale): l'intervento si concentra sulla porzione più identitaria della Piazza, collegando il teatro con la scuola e valorizzando il monumento presente nell'area;
- Incremento e riqualificazione delle dotazioni territoriali: vengono ampliate le aree verdi;
- Incremento della accessibilità e della appetibilità del sistema commerciale di vicinato: viene valorizzato il fronte di via Viviani, che resta accessibile al traffico veicolare ma viene valorizzato esteticamente e in termini di qualità urbana;
- Incremento della sicurezza stradale (soprattutto a favore dell'utenza debole): vengono previsti percorsi pedonali continui e dotati di abbattimento delle barriere architettoniche, con attraversamenti protetti in sicurezza.

Molinella - Capoluogo: Studio di fattibilità – stato di fatto



Molinella - Capoluogo: Studio di fattibilità –stato di progetto



IPOTESI ALTERNATIVA FERMATA BUS

LEGENDA

- Dissuasore fisso in cemento
- Dissuasore mobile in acciaio
- 1 Corpo illuminante, tipo URBAN 2.0, su palo H= m 9.50
- 2 Corpo illuminante, tipo CONCRETE PALETTO H 450 mm - SIMES



1 PAVIMENTAZIONE CON LASTRE AUTOBLOCCANTI IN CEMENTO TIPO FAVARO 1-RISA



2 DETTAGLIO PAVIMENTAZIONE IN CEMENTO CON INERTI COLORATI



3 CORPO ILLUMINANTE BASSO TIPO CONCRETE PALETTO H 450 mm - SIMES



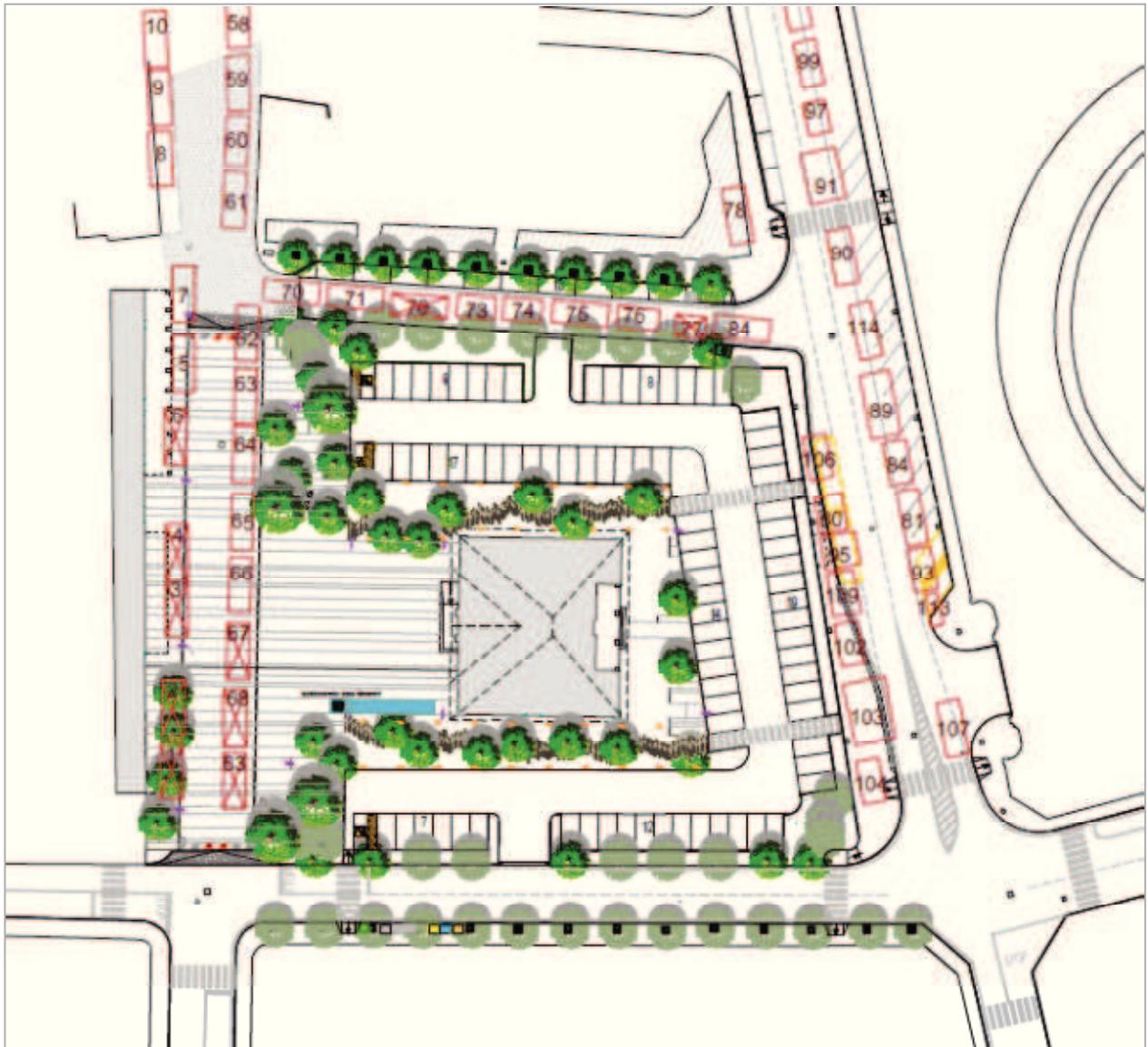
4 CORPO ILLUMINANTE ALTO TIPO AEC URBAN 2.0



5 PANCA IN CALCESTRUZZO BIANCO TIPO LITHOS DELLA CALZOLARI

Tutte le scelte tengono sempre conto della settimanale presenza del mercato ambulante e della possibilità di continuare a realizzare nella piazza le periodiche manifestazioni e sagre. Tali funzioni vengono infatti confermate, in quanto ritenuti elementi di valore caratterizzanti l'identità del centro urbano, perfettamente compatibili e sinergici con l'obiettivo di realizzazione del nuovo "Campus".

Molinella - Capoluogo: Studio di fattibilità –stato di progetto – verifica presenza mercato settimanale



Per quanto riguarda le modifiche agli assetti circolatori, come si è evidenziato, la presente fase non modifica sostanzialmente gli assetti del Capoluogo.

Si prevedono comunque le seguenti modifiche:

- L'introduzione di un senso unico di marcia lungo la breve via Viviani;
- La sostanziale pedonalizzazione del tratto di prosecuzione della Via Mazzini che, pur mantenendo gli elementi di riconoscibilità storica, andrà destinata alla fruizione di pedoni e ciclisti (garantendo il solo accesso dei mezzi di soccorso e per le emergenze);
- La eliminazione dell'attuale semaforo posto all'intersezione tra le vie Matteotti e Mazzini, non più necessario e ritenuto incongruo con un contesto di traffico locale.

La proposta è stato oggetto di verifiche, con specifiche analisi e simulazioni, pur non alterando nella sostanza gli attuali assetti.

La soluzione appare altresì compatibile con le future scelte che dovranno essere assunte in futuro, contestualmente alla rigenerazione delle restanti parti (in particolare alla riprogettazione dell'asse di via Paolo Fabbri).

Per quanto riguarda l'intervento che si sottopone a finanziamento, si ipotizza che i tempi possano essere i seguenti:

- 2019 - sottoscrizione CONTRATTO DÌ RIGENERAZIONE URBANA. e approvazione progetto esecutivo (50.000 €)
- 2020- indizione procedure di gara e aggiudicazione dei lavori. (50.000 €)
- 2021 - inizio dei lavori che dureranno massimo 12 mesi (317.500 €)

Il termine dei lavori dovrebbe quindi avvenire nell'anno 2021 (al massimo nel 2022).

Per quanto riguarda gli altri interventi, l'Amministrazione sta già procedendo alla acquisizione delle aree di proprietà privata, utili alla realizzazione degli altri interventi.

Possono quindi ipotizzarsi una serie di interventi da avviarsi parallelamente all'intervento su Piazza Massarenti:

- 1) Potenziamento dell'offerta di sosta in sede propria, in prossimità delle scuole Elementari/medie: intervento già in corso, da completare nei prossimi 24/28 mesi;
- 2) Intervento di riqualificazione di Via Paolo Fabbri: interventi da sottoporre a finanziamento, da accompagnare con alcune puntuali modifiche agli assetti circolatori di scala urbana, per favorire ulteriormente l'allontanamento dal Centro dei traffici di attraversamento;
- 3) Intervento di delocalizzazione dell'attuale scuola materna e dei campi tennis nelle aree di prossima cessione: l'intervento potrà avvenire contestualmente al previsto avvio delle trasformazioni ad opera dei soggetti privati;
- 4) Intervento di riqualificazione complessiva delle dotazioni sportive, anche utilizzando le aree lasciate libere dalle parziali delocalizzazioni: intervento da finanziare.

L'intervento oggetto di richiesta di finanziamento rappresenta quindi un primo, autonomo ed importante passo di un progetto complessivo che, dallo stesso, dovrebbe trarre stimolo.

Per stimare i tempi di realizzazione dell'intero progetto, pare credibile ipotizzare l'avvio nel prossimo mandato ed il completamento definitivo nel mandato successivo.

Molinella - Capoluogo: Dettaglio delle azioni previste per la realizzazione di un "campus urbano dei servizi"





5. FATTIBILITÀ E GOVERNANCE

Come già evidenziato il principale elemento di forza del progetto di Rigenerazione urbana presentato per il Comune di Molinella è quello di essere pienamente coerente con la più recente pianificazione urbanistica vigente, anzi di esserne effettiva e concreta attuazione.

Le modifiche al PSC previgente, ampiamente descritte nella presente Relazione, hanno portato l'Amministrazione comunale a disporre di un nuovo strumento, coerente con i principi della nuova Legge regionale e più idoneo al contesto socio-economico complessivo.

A dimostrazione della correttezza di tale impostazioni, si sta effettivamente assistendo ad un effettivo concreto avvio di quelle trasformazioni che sino ad ora versavano in una condizione di stallo (anche in questo caso in linea con la nuova legislazione regionale).

È questo il secondo punto di forza del progetto di Molinella, che sta assicurando in particolare la concreta acquisizione, da parte di soggetti terzi, delle aree che garantiranno la piena realizzabilità del progetto di rigenerazione complessivo.

Si può quindi evidenziare come **la Rigenerazione prevista per Molinella, che si basa sulla riattivazione di processi interrotti, risulti effettivamente già ampiamente avviata**: la concreta **fattibilità del progetto** potrà essere garantita a questo punto solo dall'attivazione delle ulteriori risorse pubbliche (o pubblico-private) indispensabili a completare la riqualificazione del patrimonio edilizio e fisico, in gran parte di proprietà comunale (o eventualmente di altri Enti).

È in quest'ottica che si inserisce il presente progetto.

Anche per quanto riguarda la **Governance** si evidenzia come, a seguito della acquisizione delle uniche aree private che partecipavano alle trasformazioni, tutte le previste trasformazioni riguardino ormai interamente ambiti di proprietà pubblica: l'Amministrazione comunale è infatti, come evidenziato, la proprietaria di quasi tutte le aree e gli immobili interessati. Sarà solamente necessario uno stretto coordinamento con altri Enti proprietari di alcune importanti parti (si pensi all'edificio della Scuola Superiore, di competenza della Città Metropolitana).

Indipendentemente dalla proprietà e disponibilità delle aree un importante apporto alla fattibilità, per un efficace governance del processo, dovrà necessariamente essere garantito da un costante **percorso partecipativo**, nei confronti di tutti i portatori di interesse.

Tale percorso è già stato avviato, e in parte realizzato, in occasione della recente variante al PSC: è stata quella l'occasione per un primo confronto pubblico sulle strategie.

Risulta ora centrale rafforzare il dialogo con tutti i diversi soggetti che operano e agiscono sull'area: dalle scuole, alle associazioni sportive (che gestiscono od operano in diversi contenitori), alle associazioni culturali.

È infatti evidente che, intervenendo nell'area di maggiore centralità urbana, dall'intervento risultano interessate gran parte delle realtà associative locali: ciò può risultare, se correttamente governato, un grande elemento propulsivo della trasformazione.

Infine, si suggerisce di impostare tale percorso, con l'obiettivo di estendere alle aree di oggetto di riqualificazione una futura gestione affidata proprio alle realtà associative presenti nell'area: tale obiettivo permetterebbe non tanto un risparmio in termini di oneri da parte della Amministrazione, quanto sicuramente una maggiore efficacia e, soprattutto, un maggiore senso di appartenenza e di controllo da parte della cittadinanza.