

FAENZA (RA)

# RICERCA SULLA STRATEGIA DI RIGENERAZIONE URBANA INCENTRATA SULL'AREA DELLA STAZIONE FERROVIARIA DEL COMUNE DI FAENZA

**CFR - Consorzio Futuro in Ricerca**

**Next City Lab**

DA - Dipartimento di Architettura  
Università degli Studi di Ferrara

# RESEARCH TEAM

## **CFR - Consorzio Futuro in Ricerca**

### **Next City Lab**

Gabriele Letti - coordinatore

Gianluca Cristoforetti - coordinatore

DA - Dipartimento di Architettura  
Università degli studi di Ferrara

### **Research Team**

Gabriele Letti

Ilaria Fabbri

Marco Negri

Tommaso Larosa

Alex Placci

© - Copyright 2018

**Next City Lab**

La proposta si pone l'obiettivo di essere strumento della pubblica amministrazione per condurre una strategia integrata capace di generare una reale qualità urbana nel processo di trasformazione del contesto urbano definito dagli spazi marginali del nodo ferroviario faentino.

Rifederire gli spazi oggetto del progetto induce ad un effettivo rilancio città pubblica attraverso una maggiore sostenibilità ponendosi con matrice di riferimento per generare processi di ricomposizione della frammentazione e della discontinuità frutto della stratificazione diacronica degli interventi di crescita e trasformazione nella dialettica tra pubblico e privato (con un uso differme nel tempo della leva perequativa).

La proposta si pone come passaggio "logico operativo" dal concetto della qualità urbana intesa come mero processo pianificatorio al progetto urbano come volano di una trasformazione diffusa (sintetizzando dal puzzle al domino) assegnando un ruolo strategico e propulsivo alla rivalutazione degli asset pubblici.

Quindi il progetto urbano come primo tassello (o come volano) di qualità urbana (funzionale, sociale, sicurezza, ecc.) per arginare fenomeni di marginalità e di degrado spaziale, attraverso la ricomposizione di spazi diventati marginali ovvero rimasti incompiuti, con un significativo impatto ambientale (modifica della mobilità, con minori impatti, mobilità dolce, infrastrutture verdi, ecc.).

La proposta affronta, con un taglio fortemente strategico, il declino funzionale dell'area e il riuso di questa in funzione ambientale, arginando fenomeni di progressivo degrado urbano come uno dei sottoprodotti dell'attuale sottoutilizzo.

La rigenerazione di questo ambito urbano permette di ridefinire e incrementare le dotazioni territoriali (creando un hub del trasporto pubblico) utilizzando quelle aree miste a margine delle linee ferroviarie ridefinendo questi bordi urbani in infrastrutture di verde.

Un nuovo polo funzionale come diretta espressione della qualità insita nella strategia complessiva (si veda la coerenza con la pianificazione) che si pone come matrice per interventi diffusi (con un elevato grado di fattibilità) in grado di incrementare la qualità urbana (sicurezza, salubrità, benessere) con particolare attenzione agli spazi pubblici collettivi.



scala 1:20000

Faenza è una città di poco meno di 60.000 abitanti con in generale una buona localizzazione rispetto le infrastrutture della mobilità. La viabilità storica della via Emilia è parzialmente risolta con la circonvallazione degli anni sessanta posizionata a sud del nucleo storico, nelle aree residenziali a ridosso delle colline.

Poteva essere posizionata a nord della via Emilia in modo da collegare residenze e aree industriali e artigianali, scavalcando anche la ferrovia. Questa scelta fa emergere già delle criticità che le trasformazioni urbanistiche successive non hanno risolto completamente.

L'asse ferroviario, che continua a tagliare la città nord e sud, è scavalcato da tre nuovi sottopassi carrabili, ma resta carente nei collegamenti ciclopedonale nord sud. Le conseguenze negative sono di diversa natura.

La zona a nord della ferrovia è separata dal nucleo storico ed identitario della città.

L'accessibilità nord-sud per le categorie più deboli, bambini ed anziani, è minima e non è comoda, quindi non c'è flusso di questo genere. Alcune viabilità intorno alla stazione ferroviaria sono fortemente congestionate e non è risolto il problema dei parcheggi nei pressi della stazione ferroviaria, ciò scoraggia il cambio auto-treno e favorisce ulteriormente l'utilizzo dell'auto aumentando la congestione. L'area dello scalo merci intorno alla stazione ferroviaria è poco utilizzato e risulta area degradata.

Un'altra riflessione critica riguarda l'attuale area destinata agli autobus, attualmente collocata in un'area congestionata, con rischi per la sicurezza stradale e troppo lontana dalla stazione ferroviaria e questo di nuovo scoraggia l'uso del trasporto pubblico. Questo quadro critico, molto sintetico, evidenzia un problema strutturale di connessioni, di flussi, incoerente rispetto alla qualità urbana della città di Faenza e concentrato nell'area della stazione ferroviaria. Incoerente e "grave" perché nell'area del centro storico la mobilità è tradizionalmente più sostenibile, con un grande utilizzo della mobilità ciclopedonale.









Considerato che nell'analisi del quadro della mobilità urbana generale emergono diversi fattori negativi che portano sempre a privilegiare l'uso dell'auto privata, l'obiettivo di migliorare la qualità urbana ed il benessere dei cittadini passa anche attraverso la modifica dei flussi della mobilità, verso una maggiore sostenibilità. Occorre favorire la pedonabilità, privilegiare l'uso della bicicletta nel collegamento sud-nord e facilitare l'utilizzo dei mezzi pubblici.

Se consideriamo che per rendere la mobilità più sostenibile possiamo utilizzare tre leve: modificare il comportamento delle persone, utilizzare mezzi di trasporto diversi e più sostenibili e migliorare le infrastrutture, in questo caso c'è l'opportunità di agire sinergicamente con nuove infrastrutture sfruttando la disponibilità di nuove aree. Una sinergia fra riuso di aree poco utilizzate e mobilità sostenibile.

I flussi su cui lavorare riguardano soprattutto gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro. Gli indicatori sono l'aumento degli spostamenti pedonali, ciclabili e il maggior utilizzo dei mezzi pubblici come autobus e treno, portando come effetto parallelo la diminuzione dell'uso dell'auto privata.

Risulta molto forte anche la motivazione dei soggetti coinvolti. RFI con l'obiettivo di riqualificare l'area della stazione e il riuso delle aree dello scalo merci in corso di dismissione, le società di gestione del trasporto pubblico con l'obiettivo di trovare una nuova sede di riferimento per le fermate degli autobus e infine l'amministrazione comunale con l'obiettivo generale di questo progetto di rigenerazione urbana basato sulla creazione di un hub di connessione di flussi tra pubblico e privato e svoltare verso una mobilità più sostenibile.







LEGENDA INTERVENTI

1. Realizzazione nuova stazione autobus e riordino aree stazione ferroviaria  
Aumento dei posti auto e bici  
Rigenerazione area ex - stazione corriere
2. Realizzazione di un nuovo ponte ciclo-pedonale a collegamento della nuova stazione su Via Filanda Nuova (di proprietà di RFI)
3. Realizzazione nuova stazione ferroviaria a Nord e allungamento sottopasso (RFI) fino a nuova stazione ferroviaria
4. Parco urbano, piazzetta, parcheggi bici, auto e riconversione edificio dismesso e riconversione edificio dismesso a nuova destinazione pubblica
5. Completamento tessuto urbano e collegamenti
6. Nuovo ponte ciclabile adiacente al Cavalcavia
7. Riqualificazione sottopassaggio ciclo-pedonale su Corso Giuseppe Garibaldi
8. Riqualificazione sottopasso ferroviario del fiume Lamone
9. Realizzazione ciclabile lungo Via Masaccio e Via S. Silvestro
10. Percorso ciclabile in trincea su rotonda esistente
11. Realizzazione e completamento ciclabile su Via Granarolo

Il nuovo assetto prevede:

- Il riuso dell'area ferroviaria, in corso di dismissione, per stralci successivi;
- lo spostamento della principale fermata degli autobus in continuità con la stazione ferroviaria e il riordino del piazzale della stazione ferroviaria favorendone la ciclo-pedonalità;
- il superamento della ferrovia con la realizzazione e riqualificazione di 4 collegamenti ciclabili e pedonali con area nord: 2 nuovi ponti e 2 sottopassi riqualificati;
- la realizzazione della stazione nord, una piazzetta pubblica, parcheggi per bici e un parcheggio per almeno 100 auto all'interno un parco lineare nella fascia nord e riutilizzo dell'edificio dismesso;
- la realizzazione di piste ciclabili e rotonde ciclabili per favorire il collegamento casa lavoro, verso nord.







Gli interventi sono principalmente di trasformazione, riqualificazione e riuso dell'esistente suddivisi in stralci successivi:

Primo stralcio, oggetto della richiesta di contributo:

1 - Il riuso dell'area ferroviaria ora scarsamente utilizzata in corso di dismissione iniziando, come primo stralcio da una prima area a sud adiacente la stazione e immediatamente disponibile.

- lo spostamento della principale fermata degli autobus cittadina vicino la stazione dei treni, con la realizzazione di 7 fermate, parcheggio autobus, il raddoppio dei posti bici e auto attuali, un edificio di servizio con biglietteria, sala aspetto, bagni, uffici personale e una lunga pensilina in continuità con la stazione ferroviaria.
- il riordino del piazzale della stazione ferroviaria favorendone la ciclopeditonalità, compresi parcheggio bici, taxi, soste brevi e parcheggio diversamente abili. Oltre che due esercizi pubblici di ristorazione.

Stralci successivi previsti nella strategia generale:

2- la realizzazione di un ponte ciclabile e pedonale di collegamento con area nord

3- il riuso della fascia a nord per la realizzazione di un nuovo ingresso nord alla stazione ferroviaria passante (con l'allungamento del sottopasso di accesso ai binari), una piazzetta pubblica, parcheggi per bici e un parcheggio per almeno 100 auto.

4- la realizzazione di un parco lineare nella fascia nord e riutilizzo dell'edificio dismesso

5- il riuso della restante area sud con nuovi collegamenti viari e completamento del tessuto urbano residenziale

6- la realizzazione di un ponte ciclabile a fianco dell'attuale cavalcavia

7- la riqualificazione e messa in sicurezza del sottopasso ciclopeditonale di Corso Garibaldi

8- la realizzazione del sottopasso ciclabile sul fiume

9- la realizzazione di piste ciclabili su via Masaccio e via San Silvestro.

10- la riqualificazione della rotonda privilegiando gli incroci ciclabili in trincea

11- completamento e realizzazione di piste ciclabili su via Granarolo per favorire il collegamento casa lavoro, verso nord







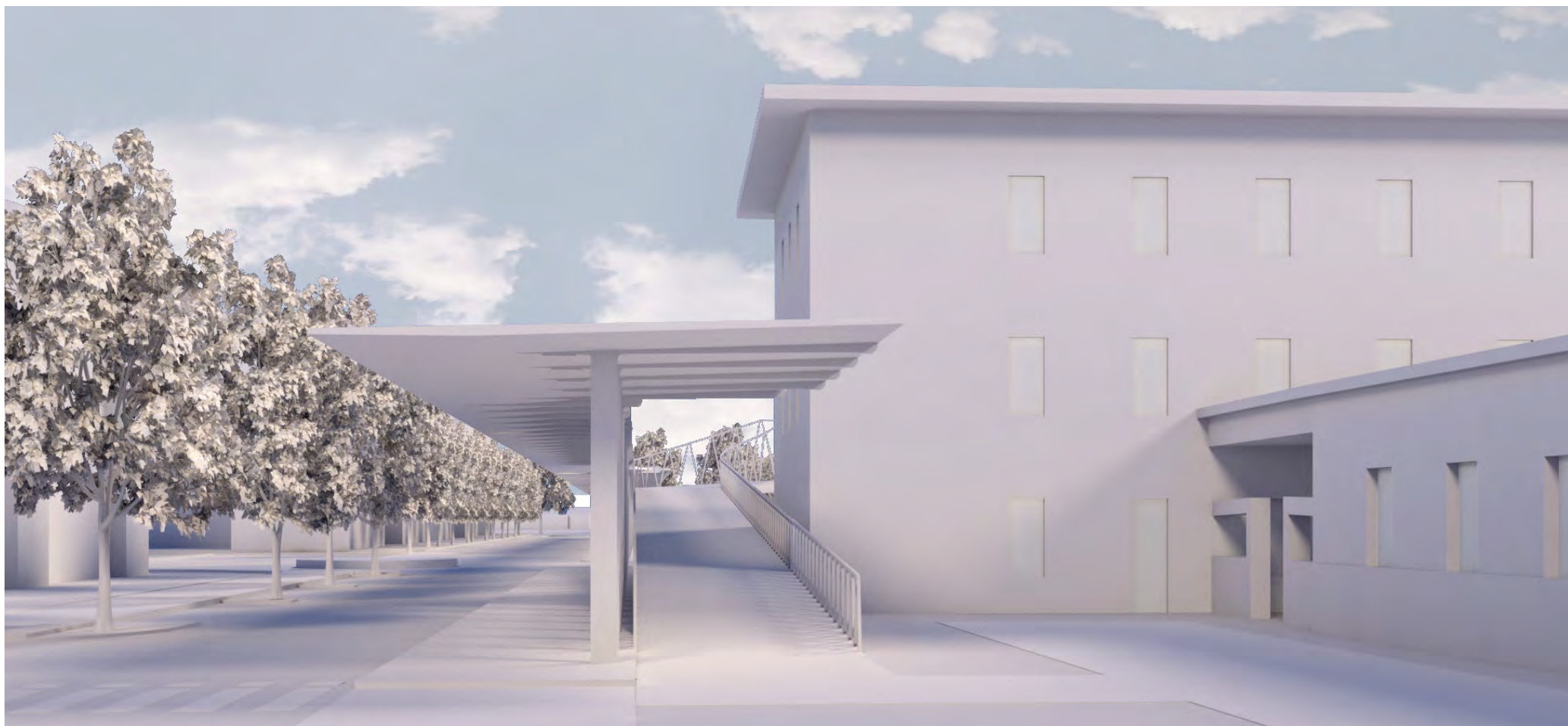


Il riuso dell'area ferroviaria sud nella sua prima parte disponibile in specifico prevede:

- la demolizione di pensiline esistenti nell'area in oggetto
- lo spostamento del parcheggio bici e auto RFI con la costruzione di un nuovo collegamento viario, carrabile, pedonale e ciclabile.
- il riordino del nuovo accesso con la costruzione della rotonda da via scalo merci,

La costruzione della stazione degli autobus in specifico prevede:

- la costruzione del piazzale della stazione degli autobus ad asse longitudinale dedicato con relative rotonda, pavimentazioni e cordoli. Sono previste 7 fermate coperte per i bus e altrettante aree di sosta.
- la realizzazione della stazione dei bus con una pensilina in metallo lineare e il collegamento della stessa alla stazione ferroviaria
- la realizzazione di un edificio di servizi ad uso biglietteria, con spazio per sala d'attesa, servizi igienici pubblici e uffici per il personale con relativi servizi. (per un totale di 120 mq)
- la costruzione di un parcheggio pubblico per circa 100 posti auto



Il riordino del piazzale della stazione in specifico prevede

- il ridisegno e la realizzazione dei percorsi ciclabili e dei parcheggi per le biciclette.
- la ridefinizione dei percorsi pedonali in sicurezza
- Il ridisegno delle aree pedonali, compresa la riqualificazione e riuso di entrambi i piccoli edifici come esercizi pubblici di piccola ristorazione. Due privati hanno già preso a carico gli immobili, uno è già attivo e l'altro ha in corso le autorizzazioni necessarie per l'avvio delle attività.
- la ridefinizione delle aree per parcheggio bici, la ridefinizione area taxi con piccola cabina di servizio e pensilina in metallo
- riordino della rotonda carrabile con corsia di fermata per autobus urbani e spazi di parcheggio a sosta breve.





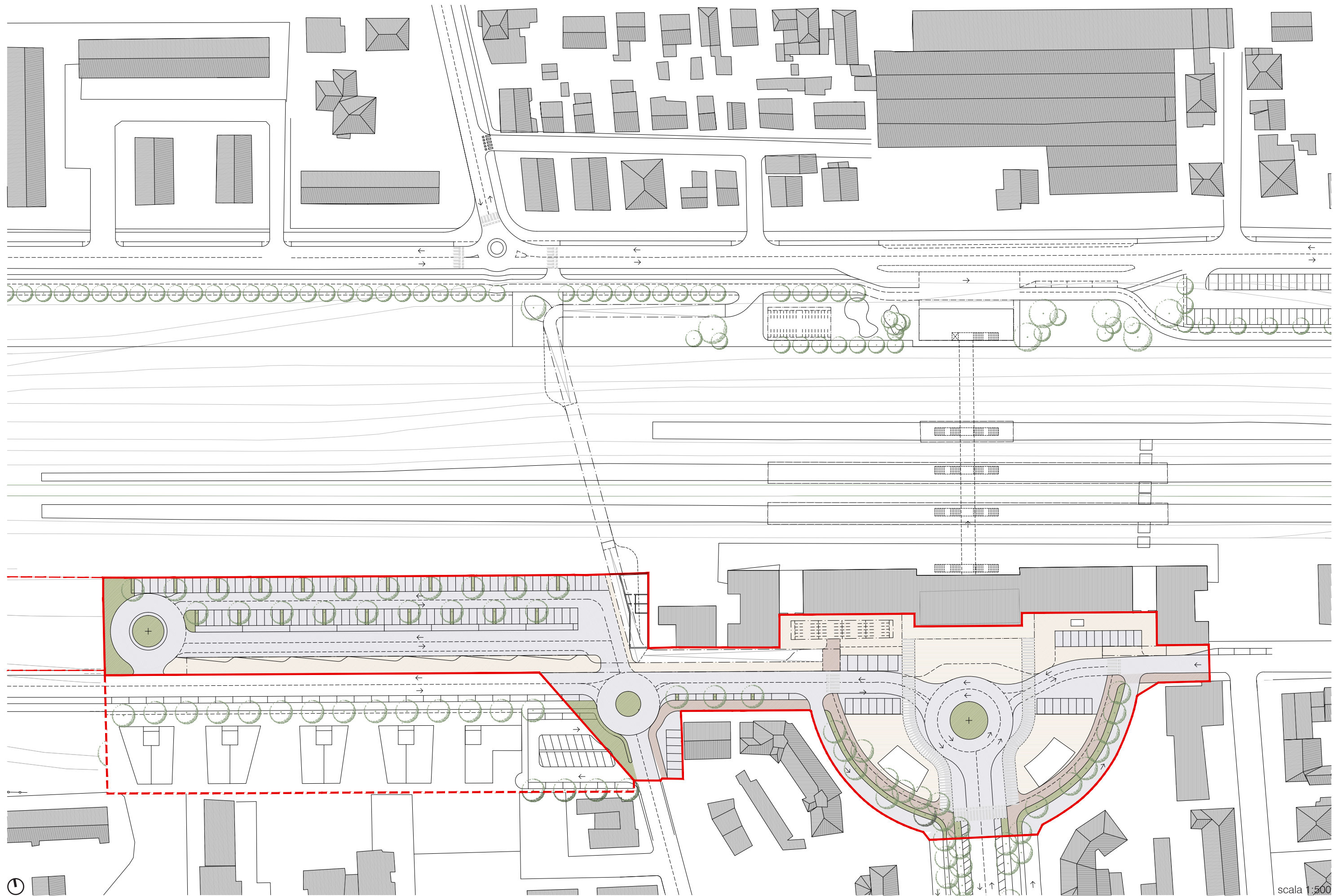
Nel primo stralci di interventi si ottiene già un notevole risultato rispetto gli obiettivi, la creazione di un hub della mobilità pubblica privata consentirà di diminuire notevolmente la congestione del traffico privato. Migliora in modo sostanziale l'offerta del trasporto pubblico degli autobus che in questo modo diventa appetibile non solo per il trasporto scolastico, ma anche per altri flussi di traffico.

La pensilina di connessione stazione ferroviaria e fermate autobus con un piccolo edificio di servizio rende più agevole, accessibile e attrattivo il percorso pedonale riqualificando lo spazio pubblico.

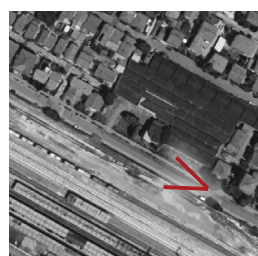
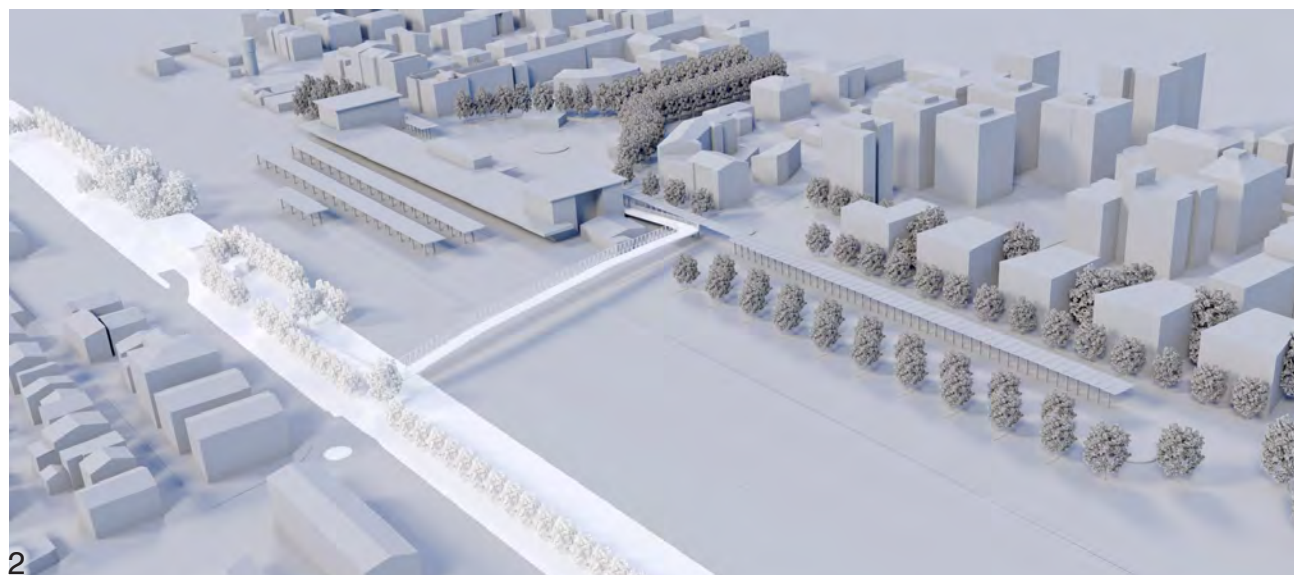
In questa strategia generale, gli interventi sono stati ponderati attentamente, soprattutto nella loro concreta fattibilità. Attraverso numerosi sopralluoghi e la conoscenza dei dati riguardanti le criticità le soluzioni proposte sono quelle che risultano più efficaci.

Un'alternativa valutata attentamente è la sostituzione dei nuovi ponti ciclabili con nuovi sottopassi, ma la più complessa realizzabilità e la difficile gestione della sicurezza urbana, hanno portato alla proposta del ponte-passerella ciclopedonale.









Distinta stralci successivi:

2- la costruzione di un ponte in metallo con pendenza intorno al 6% lungo 280 ml per una larghezza netta di 4 ml contenente una pista ciclabile a doppio senso e un percorso pedonale. L'andamento planimetrico del ponte sarà in grado di superare il fascio di binari ferroviari partendo dal piazzale della stazione ferroviarie e inserendosi nella via Filanda Nuova o nell'area RFI adiacente.

Il ponte ha diverse funzioni fondamentali, infatti, il collegamento ciclabile, verso nord permette l'uso della bicicletta per il tratto casa lavoro dalle aree residenziali a sud all'area industriale-artigianale. Inoltre permette l'utilizzo della bicicletta per chi arriva in treno e in bus sempre con lo stesso scopo. Viceversa, da nord a sud, permette a tutto il quartiere nord di arrivare pedonalmente o in bicicletta in stazione. Permette inoltre, per chi arriva dalla bassa romagna, di parcheggiare l'auto a nord e accedere a treni e autobus senza congestionare il cavalcavia e i parcheggi esistenti a sud della ferrovia.

3- il riuso della fascia a nord per la realizzazione di un nuovo ingresso nord alla stazione ferroviaria passante (con l'allungamento del sottopasso di accesso ai binari), una piazzetta pubblica, parcheggi per bici e un parcheggio per almeno 100 auto.

L'ingresso nord della stazione è facilmente realizzabile allungando il sottopasso di accesso ai binari.

Quest'azione risulta di grandissima rilevanza per la mobilità sostenibile ed è legata alla definitiva dismissione delle funzioni esistenti e messa a disposizione dell'area da trasformare da parte di RFI.

L'intervento prevede la costruzione di un nuovo ingresso nord della stazione ferroviaria con la costruzione di un piccolo edificio porticato con una hall che contiene la scala e l'ascensore e una biglietteria automatica.

A fianco ingresso nord della stazione ferroviaria sono previsti una piazzetta con un esercizio pubblico, un parcheggio coperto per bici e un parcheggio per auto da circa 100 posti ampliabile. Nella stessa area arriva anche il ponte ciclopedonale di attraversamento.

4- la realizzazione di un parco lineare nella fascia nord e riutilizzo dell'edificio dismesso.

Tutta la fascia dismissibile è prevista come un grande parco lineare contenente oltre che l'ingresso nord della stazione anche altri servizi pubblici, compreso il riutilizzo di un grande edificio dismesso nella punta ovest della fascia in oggetto.





5 - il riuso della restante area sud con nuovi collegamenti viari e completamento del tessuto urbano residenziale

Continuando la dismissione della restante parte sud di RFI la strategia urbana prevede il completamento del tessuto urbano residenziale e la continuazione della viabilità che parte dalla nuova rotonda di via scalo merci fino a ricollegarsi con la viabilità pubblica.

Il tessuto urbano garantirebbe la mixité funzionale dell'area, vissuta a tutte le ore del giorno. Mentre la chiusura dell'anello stradale pubblico con una viabilità dolce evita il cul de sac e garantisce una maggior sicurezza urbana, senza dimenticare i vantaggi delle strutture ad anello dei sottoservizi.

Il collegamento con la viabilità pubblica è possibile facilmente in due punti molto interessanti, uno su via Medaglie d'oro ed uno su via Gallo Marcucci, ciò porterebbe a risolvere la congestione del traffico in via Laghi.

6 - la realizzazione di un ponte ciclabile a fianco dell'attuale Cavalcavia

Dopo aver scartato per motivi dimensionali la realizzazione di una pista ciclabile a norma sul sedime stradale attuale del Cavalcavia, si propone una struttura leggera in metallo che affianchi il ponte con uso solo ciclabile di larghezza 3ml con una pendenza più agevole.

Questa infrastruttura sarebbe la main street ciclabile più diretta verso via granarolo e verso nord in generale, per chi arriva dal centro storico o dai viali intorno al centro. Favorirebbe enormemente l'uso della bici nel tratto casa - lavoro.







### 7 - la riqualificazione e messa in sicurezza del sottopasso ciclopedonale di Corso Garibaldi

Il sottopasso esistente, è ben posizionato, ma risulta una struttura chiusa in se stessa, troppo complessa e poco attrattiva. Si propone di renderla più "trasparente" eliminando il muro di mattoni che la racchiude e realizzando un'unica grande copertura ben illuminata e visibile dal resto dello spazio pubblico a garanzia di maggior sicurezza urbana.



### 8 - la realizzazione del sottopasso ciclabile sul fiume

Sempre allo scopo di favorire l'attraversamento dell'asse ferroviario, si propone di continuare il percorso del parco fluviale con un'ulteriore sottopasso sfruttando un fornace del ponte sul fiume. Percorso ciclabile con caratteristiche più naturalistiche e legate al tempo libero, ma non per questo non utilizzabile per migliorare i collegamenti ciclabili nord-sud.







9



10

9 - la realizzazione di piste ciclabili su via Masaccio e via San Silvestro.

10 - la riqualificazione della rotonda privilegiando gli incroci ciclabili in trincea.

11 - completamento e realizzazione di piste ciclabili su via Granarolo per favorire il collegamento casa lavoro, verso nord.

Tutti questi interventi riguardano il potenziamento e il definitivo collegamento della zona nord all'area della stazione e in generale alla zona a sud della ferrovia e la creazione di una vera e propria rete continua di piste ciclabili.

Il risultato ottenibile con questi interventi renderebbe meno isolata questa parte di città riqualificandola nella sua qualità urbana e nell'efficacia funzionale dell'uso della bicicletta e della mobilità sostenibile.



11



## 5. FATTIBILITÀ E GOVERNANCE

Le scelte inserite in questi progetti si inseriscono nel quadro degli strumenti urbanistici vigenti virando verso la mobilità sostenibile e privilegiando la ciclopedonalità e l'uso dei mezzi pubblici. Vista la disponibilità dell'area in dismissione, la fattibilità del primo stralcio (di cui si chiede il contributo) risulta immediata e di grande efficacia. Come si è cercato di descrivere nelle tavole precedenti, il primo stralcio è parte di un progetto che rivoluziona i rapporti fra nord e sud della ferrovia in prossimità del centro storico.

Un mutamento prodotto da una sinergia fra la rivitalizzazione di aree in corso di dismissione e il progetto strategico di mobilità sostenibile della città. Ogni stralcio successivo causerà mutamenti nel comportamento delle persone riguardo la mobilità. Altre sinergie pubblico private potranno nascere con la condivisione di questa proposta strategica sviluppando altre trasformazioni soprattutto nella zona a nord. La trasformazione prevede 3 o 4 stralci successivi.

Da un punto di vista tecnico amministrativo si pone l'accento su di un evidente livello di conformità con gli interventi previsti e le previsioni degli strumenti urbanistici, così come una reale condizione di disponibilità patrimoniale dei beni e degli immobili e quadro dell'assetto proprietario.

In fase di analisi è stato individuato un chiaro quadro in merito ai vincoli e al processo di ottemperamento (processo di confronto avviato sia con Sovrintendenza che con Enti gestori), in modo da non avere incertezze dal punto di vista temporale ed amministrativo del percorso per la cantierabilità. Questo ha anche permesso un significativo livello di approfondimento progettuale.

Al fine di garantire un sostenibile quadro economico finanziaria tutti interventi previsti sono caratterizzati da una evidente realizzabilità (contenuto impatto finanziario) ed un sostenibile livello di cofinanziamento per la pubblica amministrazione.

In materia di governance la pubblica amministrazione ha provveduto ad attivare adeguati strumenti di coinvolgimento degli abitanti nel processo di definizione della strategia (percorso di partecipazione correlati alla formazione del DPQU e del PUMS, già condotti e conclusi).

Contestualmente è stato avviato un percorso di coinvolgimento e di partnership con il contesto locale (attivate percorsi di partnership con i gestori del traforo pubblico ferroviario e su gomma, intervenuti attivamente nel processo di definizione della proposta) che ha determinato una stabile rete di relazioni attivate.