



**COMUNE DI NOVAFELTRIA**  
Provincia di Rimini

**Strategia per la rigenerazione  
urbana**

**OGGETTO:** BANDO RIGENERAZIONE URBANA

**UBICAZIONE.:** Comune di Novafeltria (RN)

**COMMITTENTE:** Comune di Novafeltria

**R.U.P.:** Arch. Fabrizio Guerra

Novafeltria, 12 settembre 2018

Il Tecnico  
**Arch. Fabrizio Guerra**

---

*SPAZIO RISERVATO AL S.U.E.*

## INDICE

<b>1. Premessa</b> .....	3
<b>2. Analisi urbana e quadro diagnostico</b> .....	3
2.1 Contesto e Pianificazione territoriale .....	3
2.2 Inquadramento urbanistico delle aree .....	5
2.3 Criticità rilevate e relazioni con il contesto urbano.....	6
<b>3. Piano di azione: obiettivi ed indicatori</b> .....	8
3.1 Obiettivi da raggiungere ed impatti previsti .....	8
3.2 Scelta degli indicatori ed obiettivi .....	9
3.3 Analisi SWOT .....	10
<b>4. Interventi ed azioni</b> .....	11
4.1 Zona A1 + A2 – Piazza V. Emanuele II, Via Garibaldi e giardini pubblici .....	11
4.2 Zona B1 – Edificio “Ex Stazione” .....	17
4.3 Zona B2 – Terminal Bus .....	17
4.4 Zona B3 – Deposito Comunale .....	18
4.5 Zona C1 – Collegamento zona “Ex Stazione” – SP258 .....	18
4.6 Zona C2 – Percorsi pedonali di collegamento scuola superiore.....	18
<b>5. Fattibilità e governance</b> .....	19
5.1 Timing e sviluppo logico degli interventi .....	19
5.2 Fattibilità economica e gestione del processo.....	19
<b>6. Conclusioni</b> .....	20

## Premessa

Il comune di Novafeltria, posizionato nel cuore dell'Alta Valmarecchia, risulta baricentrico rispetto ai Comuni circostanti ed in esso si trovano alcune delle funzioni e dei servizi di interesse primario per intero circondario come l'Ospedale "Sacra Famiglia" ed il polo scolastico "Tonino Guerra", elementi di forte richiamo per molti abitanti e catalizzatori di importanti flussi di traffico veicolare e pedonali.

In quest'ottica una razionale riorganizzazione dei percorsi, dei flussi veicolari e pedonali e dei servizi pubblici ad essi connessi risulta essere una priorità da affrontare per l'Amministrazione Pubblica con la massima urgenza ed il massimo impegno.

La presenza, a stretto contatto con il Centro Storico, di aree pubbliche ad oggi non utilizzate (Area dell'ex Stazione) rappresenta il primo elemento essenziale della strategia di rigenerazione urbana che non può prescindere dal recupero di quella zona che fino a pochi decenni fa' era uno degli elementi caratterizzanti di Novafeltria. I due edifici presenti nell'area (Edificio Ex Stazione e Deposito Comunale) ad oggi utilizzati solo in parte e senza un preciso scopo offrono un'opportunità unica di recupero dell'esistente ed il loro restauro e riconversione darebbe nuova linfa all'intero paese.

Il Centro Storico ed in particolar modo Piazza Vittorio Emanuele II, parallelamente, svolgono ad oggi il ruolo di nodo centrale di smistamento del traffico veicolare e di arrivo dei servizi pubblici con particolare riferimento alle corriere ed agli autobus in arrivo dal circondario e dal Capoluogo. Si ritiene che tali funzioni, vista la presenza di aree più vocate e nelle immediate vicinanze, possano ad esse essere demandate andando invece a potenziare e rendere il Centro Storico sempre più un centro di aggregazione volto a diventare non un punto di passaggio ma bensì uno di arrivo nel quale socializzare, passare il tempo libero e vivere un paese con una storia importante e una potenzialità inespressa da riscoprire.

Come terzo ed ultimo elemento chiave della strategia non possiamo che trovare i collegamenti tra queste due zone cardine del paese affinché le stesse dialoghino nel migliore dei modi rendendo gli spostamenti ed i trasferimenti delle vere e proprie passeggiate nel verde alla scoperta di quanto Novafeltria oggi nasconde ma un domani potrà offrire.

## 1. Analisi urbana e quadro diagnostico

### 2.1 Contesto e Pianificazione territoriale

Il Comune di Novafeltria, assieme agli altri Comuni dell'Alta Valmarecchia, ha subito nel corso degli ultimi 10 anni notevoli cambiamenti e trasformazioni riconducibili, in buona sostanza, a due elementi distinti:

- a. Il cambio di provincia ed il passaggio in Emilia-Romagna che ha costretto le varie Amministrazioni a procedere ad un cambio abbastanza drastico e repentino di tutti gli strumenti di pianificazione previgenti e generato un fisiologico ritardo rispetto al veloce mutamento di tutte le normative sovraordinate (sia nazionali che regionali) avvenuto in questi ultimi anni.

- b. Una profonda crisi economica che ha avuto forti ripercussioni sia a livello nazionale ma ancor più in quello locale dove l'immobilismo è divenuto la chiave per sopravvivere e dove il tessuto produttivo ha subito forti e drastici cambiamenti.

A fronte di tali elementi il territorio si è trovato in una situazione di stallo in cui la parola programmazione ha trovato poco spazio e si è scontrata spesso con la carenza di strumenti in grado di dare attuazione anche al più semplice degli interventi.

Ad oggi tale gap sembra essersi ricucito attraverso l'Adozione del nuovo PSC avvenuta nel novembre 2017 ed in corso di Approvazione da parte dell'Amministrazione Pubblica. Attraverso questo strumento si è cercato di andare ad intervenire e fornire gli strumenti in grado di riattivare il processo di sviluppo del tessuto urbano nonché di superare tutti gli evidenti limiti che il PRG datato 2006 ed il PPCS datato 1987 presentavano a distanza di così tanti anni dalla loro redazione.

Nonostante i diversi tentativi fatti negli ultimi anni ed alle diverse analisi e proposte emerse dal confronto con la cittadinanza siamo di fronte quindi ad un territorio paralizzato ed immutato da tempo che si contrappone invece alle sempre più contingenti richieste di innovazione, recupero ed implementazione dei servizi in linea con le moderne esigenze di una comunità attiva e eterogenea.

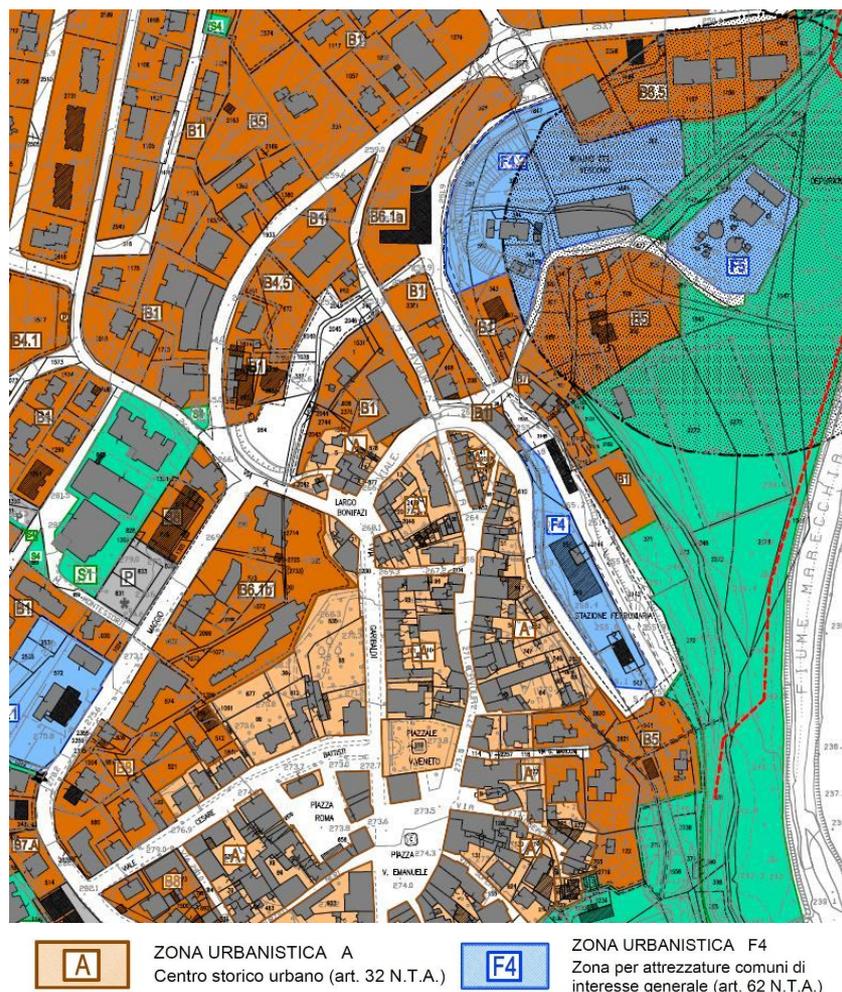


Fig. 1 – Estratto PRG vigente (in regime di salvaguardia)

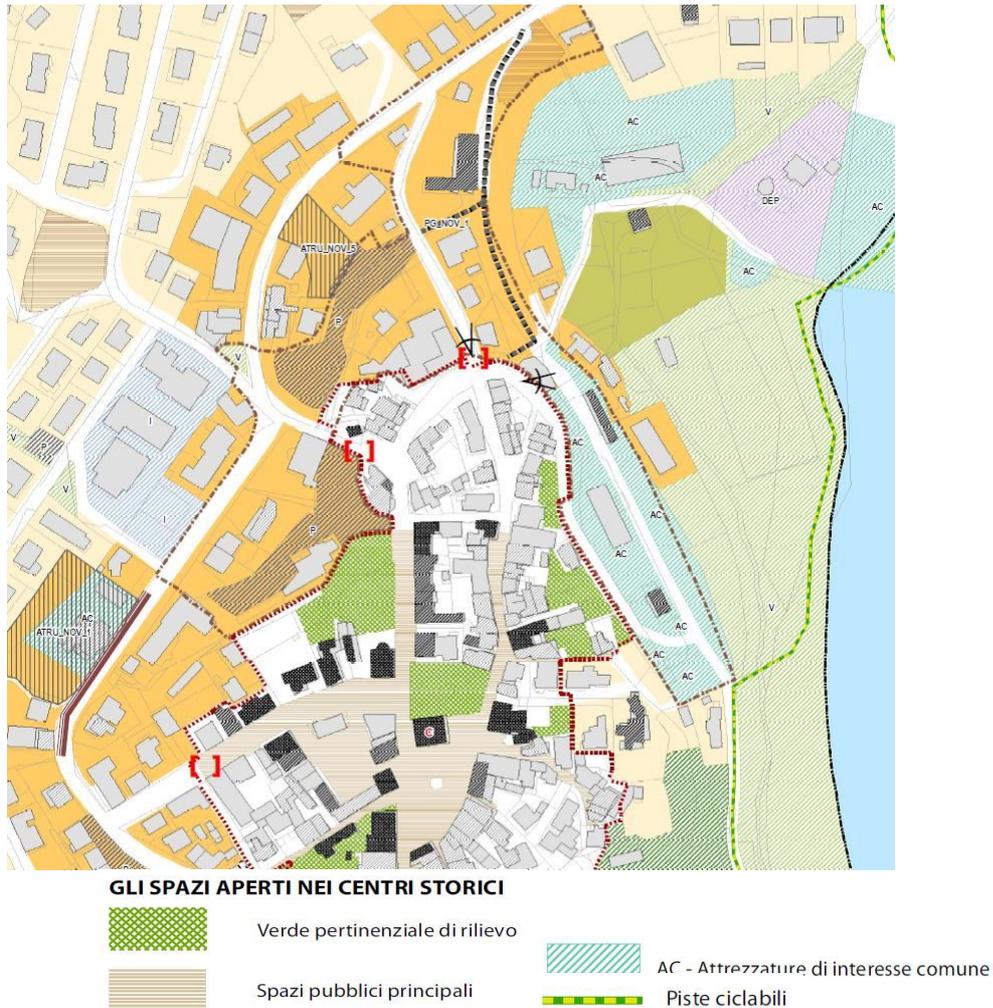


Fig. 2 – Estratto RUE adottato nel novembre 2017

## 2.2 Inquadramento urbanistico delle aree

Le aree oggetto di intervento possono essere raggruppate in 3 specifici ambiti e zone omogenee e complessivamente si sposano alla perfezione con i progetti e gli ambiti oggetto della presente strategia di rigenerazione urbana. Tale aspetto, non di secondaria importanza, nasce proprio da quanto evidenziato al paragrafo 1.1. e dall'“esperienza” maturata negli anni che ha permesso di andare ad inserire nei nuovi strumenti di pianificazione tutte le esigenze nate dalla concertazione con i cittadini.

In particolare, la strategia si concentrerà su tre zone/ambiti sulle quali sono stati individuati complessivamente sette interventi specifici oggetto dei singoli studi di fattibilità tecnica ed economica.

**ZONA\_A** (centro storico) A1 - Piazza Vittorio Emanuele;  
A2 - Giardini Pubblici;

**ZONA\_B** (Ex stazione) B1 - Fabbricato “Ex stazione”;  
B2 - Parcheggio delle corriere;  
B3 - Deposito Comunale;

## ZONA\_C (Viabilità)

C1 - Collegamento Vicolo della Stazione – Via Marecchiese;  
C2 - Percorsi pedonali polo scolastico;

### 2.3 Criticità rilevate e relazioni con il contesto urbano

#### ZONA\_A – Centro Storico.

La zona in questione comprende la piazza Vittorio Emanuele II ed i giardini pubblici. Attualmente la piazza principale del paese funge da punto di arrivo e terminal delle corriere provenienti da tutto il circondario con picchi di traffico durante l'ingresso e l'uscita dalla Istituto Superiore "Tonino Guerra" dove si arriva ad avere fino ad 11 autobus e autosnodati contemporaneamente con notevoli disagi sia per la normale circolazione sia per i pedoni presenti.

Il traffico pesante che affolla le vie del centro storico crea inoltre forti e frequenti problematiche alla pavimentazione stradale, realizzata in materiale lapideo (Sanpietrini) e costringe l'Amministrazione ad interventi di manutenzione poco efficaci e molto costosi al fine di andare a mitigare gli avvallamenti e le problematiche che sempre più spesso si verificano.

In un contesto di questo tipo anche i giardini pubblici ne risentono in quanto inseriti in un ambito dove il traffico e la scarsa protezione perimetrale non permettono un loro utilizzo sicuro da parte dei più piccoli. La naturale conseguenza non può che essere un naturale declino/abbandono degli stessi da parte dei cittadini, invece storicamente legati agli stessi ad al monumento ai caduti della prima guerra mondiale che si trova al centro degli stessi e che ha sempre rappresentato uno dei simboli di Novafeltria.



Fig. 3 - Monumento ai caduti (presente e passato)

Una menzione va infine allo storico "mercato" che tutti i lunedì si svolge nella piazza e che richiama gente da tutto il circondario. La sua presenza costringe oggi a deviare e spostare tutte le corriere in arrivo nel "Piazzale Kennedy", poco adatto per dimensioni e caratteristiche a svolgere tale funzione nonché relativamente distante dal polo scolastico.

#### ZONA\_B – Ex Stazione.

La zona B racchiude l'area dell'antica stazione di arrivo dei treni alla fermata "Mercatino Marecchia" (vecchio nome dell'attuale Novafeltria), ultima fermata della tratta che partiva da Rimini.

Chiamato in principio il “**trenino dello zolfo**”, in quanto realizzato principalmente per trasportare il minerale scavato nelle miniere di Perticara fino al porto di Rimini fu poi ribattezzato dal popolo come “*l’amaza sumèr*”, per via della sua proverbiale lentezza che gli avrebbe consentito, al massimo, di investire un somaro.

Di quei luoghi ad oggi troviamo intatti il fabbricato della vecchia stazione e il deposito di rimessa dei treni. La zona non è trafficata e viene oggi utilizzata come rimessa delle corriere e come parcheggio per arrivare al centro storico. La stazione ha mantenuto le caratteristiche estetiche dell’epoca e viene utilizzata come ufficio dal personale di FER mentre il deposito viene gestito dalla Proloco del comune che lo utilizza come magazzino.



*Fig. 4 - Stazione ferroviaria, deposito comunale, capannone di rimessa corriere e antica torre di rifornimento per i treni*

Dal punto di vista della posizione la zona è particolarmente interessante in quanto risulta baricentrica rispetto al centro storico ed al polo scolastico ed infine potrebbe essere collegata in modo semplice ed efficace alla SP258. Gli ampi spazi presenti garantirebbero inoltre un facile punto di scambio gomma-gomma ed un punto di accesso comodo e veloce all’attuale Parco Marecchia.

L’utilizzo di tali zone per scopi secondari e limitati rappresenta oggi una grande opportunità mancata in quanto la riqualificazione di tali aree andrebbe a generare un “effetto domino” sull’intero paese con la possibilità di mettere in moto il processo di rigenerazione del centro storico e di riordino complessivo della circolazione in arrivo ed in partenza verso la SP258 e verso il capoluogo di provincia.

#### **ZONA\_C – Viabilità.**

Il terzo gruppo di interventi riguarda tutti i collegamenti tra le zone principali del comune

e le interconnessioni tra Centro Storico, area Ex stazione, polo scolastico e SP258.

L'intervento cardine riguarda la realizzazione di una "bretella" di collegamento tra l'area ex stazione e la statale SP258. Il progetto nasce ancora diversi anni fa e ad oggi si trova al vaglio della provincia che ne sta valutando il tracciato finale. Tale opera permetterebbe di andare a creare un percorso comodo e funzionale dalla zona Ex stazione alla SP258 per gli autobus in arrivo ed in partenza verso Rimini.



*Fig. 5 - Strada di collegamento tra la SP258 e la zona "Ex Stazione"*

Come corollario alla realizzazione della bretella vi è poi l'esigenza di andare a recuperare i percorsi pedonali tra la zona dell'ex stazione, il centro storico ed il polo scolastico. Gli stessi sono ad oggi in discrete condizioni ma nell'ottica di un complessivo intervento di rigenerazione dovranno sicuramente essere adeguati, ammodernati e messi in sicurezza affinché possa essere utilizzati e percorsi dai cittadini in totale sicurezza.

## **2. Piano di azione: obiettivi ed indicatori**

### **3.1 Obiettivi da raggiungere ed impatti previsti**

Gli obiettivi da raggiungere sono molteplici e toccano diversi aspetti della società e della vita dei cittadini di Novafeltria. Possiamo di seguito andare a descrivere quelli principali.

#### **RIQUALIFICAZIONE ZONA EX STAZIONE.**

Come visto si tratta di una zona estremamente funzionale alla localizzazione di una serie di importanti servizi per i cittadini e la sua posizione strategica la pone come naturale fulcro e propulsore per l'attivazione di una complessiva strategia di rigenerazione urbana. Gli edifici presenti rappresentano inoltre una grande opportunità sociale in quanto potranno essere create zone per la collettività ad oggi carenti o mancanti nel paese, quali ad esempio aule studio, ludoteche e spazi destinati al co-working.

#### **MODIFICA DEGLI ATTUALI FLUSSI DI TRAFFICO.**

Il traffico, specialmente quello pesante, rappresenta un grosso ostacolo per un comune che vuole riqualificare e far rinascere il proprio centro storico. La creazione di una nuova bretella di collegamento alla SP258 e la modifica dei percorsi degli autobus rappresenta un'occasione unica per scaricare in modo significativo il centro storico di una funzione che non gli appartiene e che mal si sposa con l'immagine che l'Amministrazione vuole dare a Novafeltria.

### **CRESCITA DEL POLO SCOLASTICO.**

Il polo scolastico "Tonino Guerra" rappresenta oggi con i suoi quasi 1.200 studenti una delle principali realtà del paese e sicuramente la fonte di maggior attrattività quotidiana. La riorganizzazione dei percorsi e la creazione di spazi e servizi destinati agli studenti non può che far crescere ancor di più la struttura con un conseguente incremento di tutto l'indotto da essa generato.

### **RINASCITA DEL CENTRO STORICO.**

Il centro di Novafeltria ha effettivamente tutte le caratteristiche per essere definito storico con i suoi palazzi della metà dell'800, l'antica chiesa di Santa Marina, il monumento ai caduti e la fontana posta al centro della piazza. Il voler rendere tale luogo cardine e fulcro del comune rappresenta quindi un obiettivo primario per l'Amministrazione. Un luogo sicuro, con poco traffico, protetto e con spazi di aggregazione curati e funzionali è il sogno che grazie agli interventi sul contesto potrà essere perseguito nel medio periodo.

## **3.2 Scelta degli indicatori ed obiettivi**

Al fine di andare a verificare in modo analitico l'impatto delle azioni proposte sono stati selezionati diversi indicatori di natura economica e sociale.

### **a. TEMPO DI RITORNO DEGLI INVESTIMENTI**

Il primo indicatore riguarda l'impatto economico che gli interventi potrebbero andare a generare sul bilancio comunale. L'indicatore in questo caso deriva dal rapporto tra la il saldo positivo da minor costi e maggior ricavi ed il costo complessivo della strategia di riqualificazione. La scala degli obiettivi è quindi rappresentata dalla seguente tabella:

<b>Tempo di ritorno</b>	<b>Obiettivo</b>
< 20 anni	RAGGIUNTO
20 < anni < 25	RAGGIUNTO PARZIALMENTE
> 25 anni	NON RAGGIUNTO

Al fine di andare a verificare come la strategia si rapporta con tale indicatore si è fatta una analisi dei potenziali risparmi gestionali e dei possibili maggiori introiti derivanti da tutti gli interventi messi in campo.

<b>N.</b>	<b>Voce</b>	<b>Costi</b>	<b>Ricavi</b>
1	Minor oneri manutenzione piazza	- 25.000 €	
2	Scambio sul posto fotovoltaico	- 15.000 €	
3	Affitto per gestione nuovo bar		+ 36.000 €
4	Affitto spazi per co-working		+36.000 €
5	Affitto spazi ludoteca		+18.000 €
<b>TOTALI</b>		<b>- 40.000 €</b>	<b>+90.000 €</b>

In base ai dati di cui sopra otteniamo quindi un tempo di ritorno stimato in:  
 $(3.386.500-998.000)/130.000 \text{ €} = 18,37$  anni pari ad un rendimento anno per l'Amministrazione del 5,44%.

## b. INCREMENTO UTILIZZO SPAZI PUBBLICI

Attraverso la riduzione del traffico nel centro storico l'obiettivo sarà quello di andare ad incrementare in numero di bambini, famiglie ed anziani presenti al fine di renderla un luogo più vissuto da parte dell'intera cittadinanza. Come indicatore si è deciso di utilizzare il numero di accessi giornalieri ai giardini pubblici, luogo cardine di aggregazione per bambini, famiglie ed anziani.

Numero presenze giornaliere	Obiettivo
> 100 utenti	RAGGIUNTO
60 < utenti < 100	RAGGIUNTO PARZIALMENTE
< 60 utenti	NON RAGGIUNTO

Da una analisi delle presenze è possibile andare a stimare l'attuale numero in circa 50 utenti/giorno di media. Attraverso la strategia intrapresa si prevede di riuscire a coinvolgere la cittadinanza e di riuscire a raggiungere l'obiettivo massimo dei 100 utenti/giorno fissato per tale indicatore.

## c. UTILIZZO NUOVI SERVIZI (SALA STUDIO, LUDOTECA, CO-WORKING)

Un terzo indicatore viene sicuramente fornito dalle percentuali di utilizzo dei nuovi spazi creati a servizio della collettività. Gli uffici comunali preposti hanno raccontato negli ultimi anni numerose richieste riguardanti tali tipologie di attività e di conseguenza ne scaturisce un deficit a livello comunale ed intercomunale che è necessario colmare.

% di utilizzo delle strutture	Obiettivo
> 70% utilizzo	RAGGIUNTO
50 < % utilizzo < 100	RAGGIUNTO PARZIALMENTE
< 50 % utilizzo	NON RAGGIUNTO

Vista la collocazione delle nuove strutture a stretto contatto con il polo scolastico e la vicinanza con il paese si ritiene che l'obiettivo fissato sia assolutamente raggiungibile ed anzi che le stesse possano trovarsi in determinate circostanze ed occasioni "in crisi" rispetto alle richieste da parte degli utenti.

## 3.3 Analisi SWOT

Al fine di andare ad evidenziare in modo rapido ed immediato le peculiarità della strategia di rigenerazione urbana è stata effettuata una analisi SWOT dove sono stati inseriti gli aspetti principali e caratterizzanti delle azioni proposte.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
----------------	--------------------

<b>OPPORTUNITÀ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recupero di edifici esistenti ad oggi non utilizzati</li> <li>- Creazione nuovi posti di lavoro</li> <li>- Aumento introiti da affitti, canoni e parallela diminuzione dei costi.</li> <li>- Creazione nuovi punti di aggregazione</li> <li>- Creazione di nuovi spazi a servizio della collettività</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incremento distanze tra fermate mezzi pubblici e centro storico</li> <li>- Altimetria dei luoghi da collegare con dislivelli non trascurabili</li> <li>- Forte radicalizzazione tra i cittadini del concetto di “voler parcheggiare in piazza”</li> <li>- Disponibilità di alcune aree subordinata alla stipulazione di accordi</li> </ul>
<b>MINACCE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuove strutture per nuovi servizi per contrastare l’abbandono del territorio</li> <li>- Recupero dell’area “ex stazione” volto a contrastarne l’attuale abbandono e limitare gli atti di vandalismo frequenti</li> <li>- Rivitalizzazione della zona piazza al fine di contrastarne la lenta ma costante “desertificazione”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Possibile forte impatto sull’indotto scolastico derivante dallo spostamento dei flussi di studenti dalla piazza alla zona “Ex stazione”</li> <li>- Forte impatto della nuova bretella stradale tra la zona “Ex stazione” e la SP258</li> </ul>

### 3. Interventi ed azioni

#### 4.1 Zona A1 + A2 – Piazza V. Emanuele II, Via Garibaldi e giardini pubblici

L'intervento riguardante la pavimentazione della piazza riprende le linee guida di uno studio di fattibilità redatto negli anni 2000 ed approvato dall'Amministrazione comunale. Alcuni stralci dello stesso sono già stati attuati e pertanto l'intervento ricalca quanto previsto in tale documento con i necessari adattamenti e aggiustamenti del caso derivanti dalle attuali condizioni al contorno.

In particolare è prevista la rimozione dell'attuale pavimentazione in “Sanpietrini” e del sottostante fondo al fine di andare a ricreare un pacchetto idoneo al traffico leggero attraverso la realizzazione di una gettata armata di idoneo spessore (15/20 cm) su cui andare poi a posare la nuova pavimentazione realizzata con una doppia tipologia di pavimentazione (Lastre di Pietra ritta del Montefeltro alternate a selci in Albarese).

Parallelamente verranno adeguati e risistemati tutti i sottoservizi presenti con particolare riferimento al sistema di smaltimento delle acque meteoriche.

Per quanto riguarda i giardini pubblici gli stessi verranno messi in sicurezza rispetto le strade perimetrali attraverso delle schermature verdi atte a proteggere i più piccoli ed a schermare acusticamente e visivamente dal traffico veicolare.

Parallelamente verrà sistemato il tappeto erboso e verranno rinnovate le fioriere ed il verde a contorno con il monumento ai caduti.

FOTO D'EPOCA - P.ZZA VITTORIO EMANUELE II



MERCATINO TALANELLO  
ANNO 1904



MERCATINO MARECCHIA - Antico Palazzo Carli Sbagli ora sede degli Uffizi  
ANNI 30



Novafeltria - Piazza V. Emanuele II  
ANNI 70

FOTO STATO DI FATTO - P.ZZA VITTORIO EMANUELE II



1



2



3

FOTO PANORAMICA - P.ZZA VITTORIO EMANUELE II



LOCALIZZAZIONE PUNTI DI PRESA



 <p>Comune di Novafeltria Piazza V. Emanuele n.2 - 47063 Novafeltria (RN) p.iva. 02062940411 - tel. 0541 54511 Responsabile del Procedimento: Arch. Guerra Fabrizio</p>	<p><b>BANDO PER LA RIGENERAZIONE URBANA</b> 02_ STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE E PAESAGGISTICO</p>	<p>10/09/2018 TAVOLA <b>02.01.01</b> DOC. FOTOGRAFICA</p>
--	---	---

Fig.6 - Doc. storica e fotografica P.zza V. Emanuele II

FOTO D'EPOCA - VIA GARIBALDI



ANNO 1924



ANNI 30



ANNO 1964

FOTO STATO DI FATTO - VIA GARIBALDI



1



2



3

FOTO PANORAMICA - VIA GARIBALDI



LOCALIZZAZIONE PUNTI DI PRESA



 <p>Comune di Novafeltria Piazza V. Emanuele n.2 - 47863 Novafeltria (RN) P. IVA 02009940411 - tel. 0541 845211 Responsabile del Procedimento: Arch. Gaetano Fabrizio</p>	<p><b>BANDO PER LA RIGENERAZIONE URBANA</b> 02_STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE E PAESAGGISTICO</p>	<p>10/09/2018 TAVOLA <b>02.01.02</b> DOC. FOTOGRAFICA</p>
--	--	---

Fig.7 - Doc. storica e fotografica via Garibaldi

FOTO D'EPOCA - GIARDINI PUBBLICI



ANNO 1924



ANNO 1955



ANNO 1930

FOTO STATO DI FATTO - GIARDINI PUBBLICI



1



2



3



4



5



6

LOCALIZZAZIONE PUNTI DI PRESA



 <p>Comune di Novafeltria Piazza V. Emanuele n.2 - 47883 Novafeltria (RN) P. IVA 02009040411 - tel. 0541 645211 Responsabile del Procedimento: Arch. Guerra Fabrizio</p>	<p><b>BANDO PER LA RIGENERAZIONE URBANA</b> 02_STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE E PAESAGGISTICO</p>	<p>10/09/2015 <b>TAVOLA</b> <b>02.01</b> DOC. FOTOGRAFICA</p>
---	--	---

Fig.8 - Doc. storica e fotografica Giardini pubblici

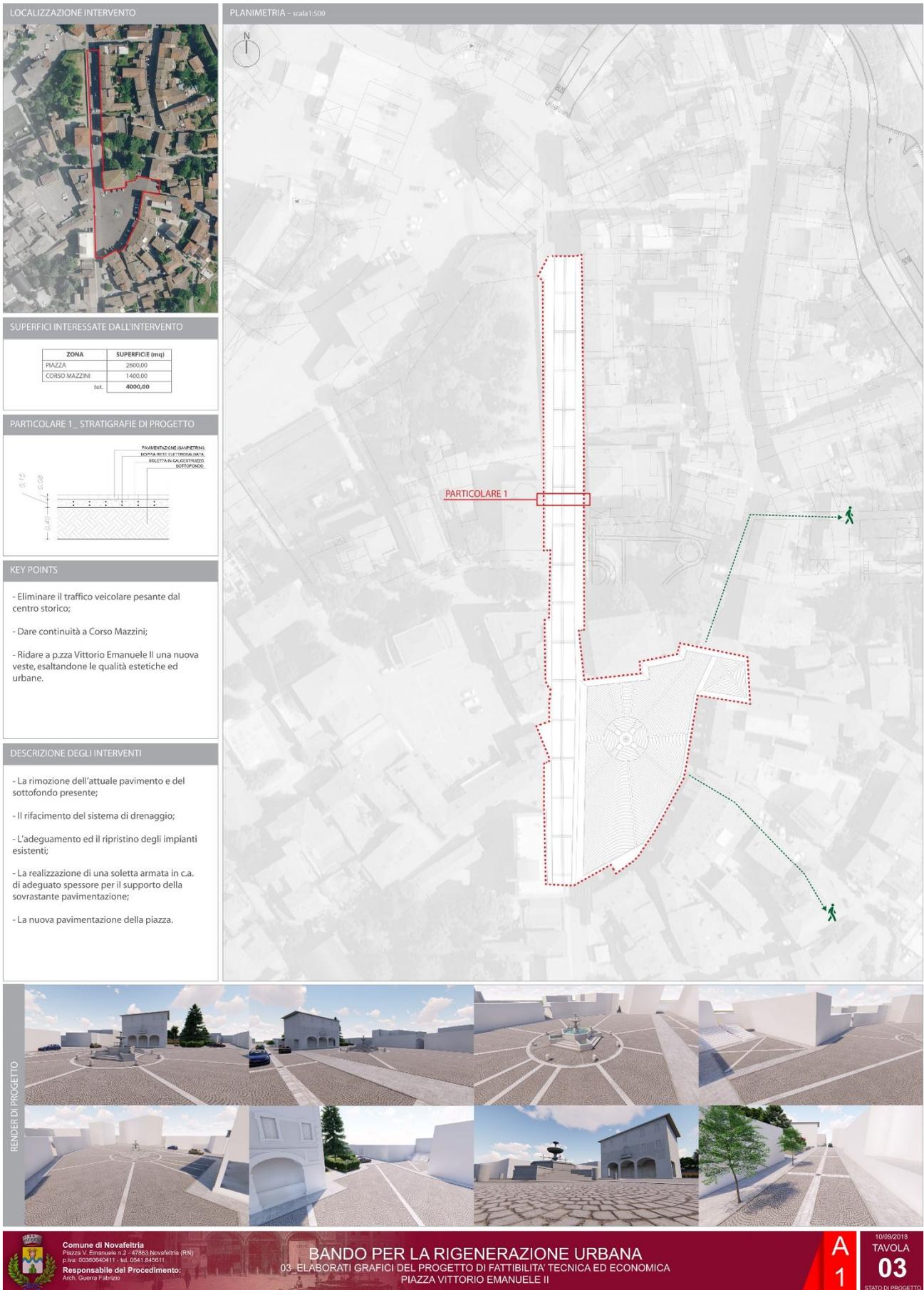


Fig. 9 - Scheda d'intervento P.zza V. Emanuele II e via Garibaldi



Fig. 10 - Scheda d'intervento giardini pubblici

#### 4.2 Zona B1 – Edificio “Ex Stazione”

L'edificio è un simbolo molto forte della storia di metà del secolo scorso di Novafeltria. Come tale va tutelato e la riorganizzazione dell'intera area offre un'opportunità per riconvertirlo a funzioni idonee ed in linea con le sue funzioni originarie.

Dal punto di vista estetico il fabbricato non subirà modifiche ad eccezione della riapertura delle originarie finestre, tamponate negli anni a favore di altre più piccole e funzionali alle esigenze di quel tempo che verranno invece chiuse.

Internamente si avranno i cambiamenti principali anche se non verranno interessate le strutture portanti del fabbricato. L'impiantistica verrà ammodernata così come le finiture che vedranno un recupero parziale di quelle in buone condizioni di conservazione e la sostituzione di quelle ammalorate. I collegamenti verticali verranno adeguati e verrà installato un elevatore idraulico al fine di eliminare le barriere architettoniche e rendere il locale accessibile.

Il piano terra sarà utilizzato come bar-biglietteria mentre al piano primo verranno ricavate delle sale idonee ad essere attrezzate come spazi per lo studio pomeridiano e serale dei ragazzi o all'occasione come zone espositive e museali.

Le funzioni qui evidenziate vanno incontro a quelle che sicuramente saranno le esigenze dei quasi 1.200 studenti delle scuole superiori e delle molte richieste di spazi per lo studio come evidenziato dalle numerose presenze all'intero della biblioteca comunale che non riesce, attualmente, a soddisfare tutte le richieste.

#### 4.3 Zona B2 – Terminal Bus

L'intera area “ex stazione” verrà trasformata in un vero e proprio terminal dei bus in arrivo e partenza verso l'intera provincia.

Verranno creati numerosi stalli sia per bus tradizionali che per alcuni autosnodati aventi una lunghezza complessiva paria 18 mt. L'area sarà inoltre dotata di numerosi posteggi per le auto al fine di permettere un comodo snodo per lo scambio gomma/gomma.

Saranno ripensati e realizzati tutti i percorsi pedonali all'interno dell'area e verso le vie di collegamento al centro storico ed al polo scolastico al fine di mettere in sicurezza i fruitori dell'area.

Al fine di massimizzare l'area presente sarà realizzato un muro di contenimento sul lato ovest dell'area che permetterà di andare a ricavare spazio di manovra per i bus e realizzare ulteriori posteggi.

Alcune pensiline, opportunamente posizionate in corrispondenza della discesa/salita dai mezzi pubblici andranno a completare il restyling dell'area garantendo protezione dalla pioggia e dal freddo nei mesi invernali.

#### 4.4 Zona B3 – Deposito Comunale

In origine il deposito era destinato al ricovero ed alla riparazione dei treni in arrivo alla stazione. Tale edificio racchiude ancora alcuni degli elementi caratterizzanti di quel tempo come, ad esempio, le rotaie ancora presenti al suo interno e le grandi porte di ingresso.

Con la ristrutturazione completa del fabbricato si cercherà di mantenere tali elementi e richiamare la sua vecchia natura nelle scelte delle finiture e del progetto di design degli spazi.

Gli interventi riguarderanno sia l'interno che l'esterno del fabbricato attraverso una sua completa rifunzionalizzazione e la creazione di due differenti spazi destinati alla collettività. Le funzioni che verranno poste al suo interno (spazi per co-working, ludoteca, spazi espositivi e museali, ecc...) saranno oggetto di concertazione con i cittadini e dovranno avere caratteristiche tali da rendere la struttura attrattiva, utile per la comunità ed al contempo generare reddito per il Comune.

La copertura della struttura sarà dotata di pannelli fotovoltaici (21 kW stimati) al fine di produrre energia elettrica da immettere in rete attraverso il meccanismo dello "scambio altrove".

#### 4.5 Zona C1 – Collegamento zona "Ex Stazione" – SP258

L'intervento identificato come C1 è oggetto di previsione negli strumenti urbanistici da molto tempo. Il suo scopo è quello di collegare la zona "ex stazione" con la strada provinciale SP258 al fine di modificare l'intera rete viaria del paese andando ad alleggerire il centro storico dal traffico pesante.

Attualmente parte di essa non è pavimentata ma già di larghezza utile per lo scopo prefissato. Sarà invece da realizzare un'importante opera di sostegno vicino all'innesto con la SP258 al fine di permettere agli autosnodati (lunghezza massima 18 mt) di utilizzare al meglio lo svincolo e di poter accedere in modo agevole al nuovo tratto di strada. L'opera, realizzata in terra armata al fine di mitigarne l'impatto visivo, avrà un'altezza superiore agli 8 mt e costituirà la principale voce di costo dell'opera.

Parallelamente saranno risistemati ed adeguati i sottoservizi esistenti, realizzati i tratti non ancora presenti, adeguata la segnaletica stradale verticale ed orizzontale e creata una nuova area ecologica.

#### 4.6 Zona C2 – Percorsi pedonali di collegamento scuola superiore

La zona C2 identifica i percorsi pedonali che collegheranno stazione, polo scolastico e centro storico. Entrambe esistenti ma ad oggi poco utilizzati rappresentano una risorsa importante al fine di rendere comodi e veloci i collegamenti al centro storico.

L'intervento prevede il ripristino della pavimentazione delle scalinate presenti, la messa in sicurezza di tutti i percorsi con parapetti ed indicazioni segnaletiche ben visibili ed intuitive e la sistemazione generale delle opere a verde e dell'arredo urbano presente.

## 4. Fattibilità e governance

### 5.1 Timing e sviluppo logico degli interventi

Per quanto riguarda la fattibilità degli interventi molti di questi sono all'interno degli strumenti di pianificazione Comunale da anni e rappresentano il frutto di lunghe concertazioni ed analisi che hanno coinvolto Cittadini, Comune, Provincia e Regione.

La presente strategia non fa altro che andare a rappresentare ed inquadrare in un ambito sovraordinato quanto scaturito dalle esigenze e dall'evoluzione del tessuto urbano del Comune di Novafeltria.

Dal punto di vista della messa in campo dei vari progetti vi è un cronoprogramma ben definito che può essere sinteticamente rappresentato dalla sequenza degli interventi riportati nel capitolo precedente e che rappresentiamo qui in forma grafica:



La partenza del processo è quindi rappresentata dalla realizzazione della bretella di collegamento tra la zona "ex stazione" e la SP258, intervento concordato da tempo con la Provincia che sta analizzando e studiando le possibili varianti ed i dettagli costruttivi dell'opera e con i proprietari delle aree sulle quali dovrà essere realizzata una parte dell'opera con i quali sono in corso intese per la sottoscrizione di accordi di cessione bonaria delle aree necessarie alla realizzazione delle opere.

Una volta realizzato il collegamento potranno così essere attivati a cascata tutti gli altri interventi a partire dalla rigenerazione dell'area "ex stazione" nella quale potranno finalmente confluire i bus e dove potranno essere collocate le nuove attività previste dai progetti di fattibilità presenti all'interno del presente bando. Il Comune, da questo punto di vista, ha in essere con FER (concessionaria delle aree di proprietà della Regione E.R.) concessione in uso strumentale all'oggetto del Concessionario, sino al 31/12/2021, di alcuni fabbricati e terreni nel compendio dell'ex sito ferroviario (ex rimessa treni e porzione di area utilizzata come strada comunale).

La presente proposta di intervento nell'area "ex Stazione" per lo spostamento del terminal dei trasporti pubblici è stata preliminarmente illustrata da questa Amministrazione alla FER che ne ha condiviso l'impostazione auspicandone la realizzazione.

Una volta completato il processo di rigenerazione delle nuove aree potrà finalmente essere data nuova linfa al centro storico, oramai sgravato dal traffico pesante e ben collegato al polo scolastico ed al terminal bus. In questo caso gli interventi non avranno bisogno di pareri o accordi esterni e dovranno solamente essere gestiti al meglio nelle fasi di realizzazione delle opere per non creare disservizi o problemi di sorta alle attività presenti ed ai residenti.

### 5.2 Fattibilità economica e gestione del processo

Dal punto di vista della fattibilità economica i quadri economici ed i computi metrici redatti nascono da analisi e valutazioni oggettive fatte sui singoli luoghi e sugli edifici presi in esame.

Come evidenziato anche dagli indicatori selezionati gli interventi, seppur cercando di andare incontro a specifiche esigenze di natura collettiva, mirano anche a generare un reddito positivo per il Comune ed a creare nuovi spazi da poter affittare e/o gestire al fine di andare a mitigare gli impatti sul bilancio comunale.

Tempi di ritorno al di sotto dei 20 anni (18,37) permettono quindi di andare ad effettuare una programmazione economica e/o a richiedere tipologie di finanziamento bancario (mutui) in grado di autofinanziarsi nel tempo non andando a generare nessun tipo di maggior esborso da parte del Comune stesso.

Particolare attenzione dovrà essere invece posta alle politiche di gestione e/o affidamento delle nuove strutture che dovranno mirare a raggiungere il massimo livello tra servizi offerti e ritorno economico finale.

E' proprio il connubio tra le nuove funzioni di aggregazione sociale a cui mirano tutti gli interventi elencati nella presente relazione e la creazione di spazi e di attività in grado di fornire nuova redditività per il Comune a rendere questa strategia vincente e con un impatto in termini economici ridotto anche a fronte di notevoli investimenti.

## **5. Conclusioni**

Un processo di rigenerazione urbana rappresenta una oggi una sfida molto complessa ed articolata per un Comune, specie se di piccole dimensioni e con una conformazione molto articolata frutto di una lenta evoluzione nel tempo.

Luoghi storici in cattivo stato e/o in abbandono, nuove dinamiche sociali e sempre crescenti esigenze da parte dei cittadini fanno nascere problematiche complesse che non possono prescindere da profonde analisi che interessano il tessuto stesso del Comune e che non possono essere risolte attraverso interventi specifici che non tengano conto del contesto urbano.

In quest'ottica si pongono i sette interventi previsti dalla presente strategia di rigenerazione urbana, ognuno con una propria valenza specifica e con ben definitivi obiettivi ma tutti facenti parte di un'opera più complessa di riattivazione del tessuto urbano e di valorizzazione di un territorio e di luoghi che meritano di essere riportati a nuova luce.

La difesa delle eccellenze presenti sul territorio (Polo scolastico) e l'incremento dei servizi offerti non potrà che generare un trend in grado di trainare l'interno Comune verso nuovi obiettivi e standard.

Il mix di funzioni proposte, con particolare attenzione a quelle aggregative, unito ad una moderna ed attuale gestione delle strutture dovrà infine rappresentare la chiave del successo della strategia garantendone la fattibilità economica ed al contempo generando feedback positivi su tutte le categorie sociali.

Il Responsabile U.T.C.  
Arch. Fabrizio Guerra