

STRATEGIA PER LA RIGENERAZIONE URBANA
COMUNE DI VIGNOLA



Servizio Patrimonio e Progettazione

Sindaco	dott. Simone Pelloni
Dirigente Responsabile:	ing. Francesca Aleotti
Gruppo di Progettazione:	arch. Stefano Fontana ing. Gian Luca Ghiaroni ing. Annamaria Tabellini arch. Giulia Imperato
Contributi Enti per progetto preliminare:	Fondazione Cassa di Vignola

Progetto di riqualificazione urbana
dell'area della stazione ferroviaria di Vignola



Indice

Premessa.....	3
1 Analisi urbana e quadro diagnostico dell'area di intervento	4
1.1 Inquadramento	4
1.2 Coerenza con la pianificazione generale comunale.....	6
1.3 Sistema infrastrutturale e di accessibilità	6
1.4 Assetto proprietario	7
1.5 Degrado e sicurezza	9
1.6 Criticità	10
2 Obiettivi strategici principali	11
2.1 Obiettivi prefissati con l'intervento.....	11
2.2 Modalità di attuazione	14
2.3 Indicatori e Target sui risultati attesi.....	14
3 Interventi previsti e fasi operative.....	15
4 Fattibilità e governance	16

Premessa

Il rilancio della città pubblica parte dalla definizione di un nuovo assetto morfologico e funzionale per l'ambito della stazione ferroviaria, punto nevralgico della rigenerazione urbana. Il progetto pone Vignola ed il suo punto di accesso ferroviario in relazione sia con il contesto territoriale dell'Unione Terre dei Castelli, (Vignola, Savignano, Spilamberto, Castelnuovo) sia con il contesto della rete di collegamenti con il resto del mondo, consentito grazie al nodo infrastrutturale di Bologna (alta velocità ed aeroporto) al quale Vignola è direttamente connessa mediante la Suburbana e quindi tramite la stazione e relativa area urbana oggetto del presente progetto di riqualificazione.

Le potenzialità dei collegamenti locali offerti dalla suburbana consentono di individuare una stretta relazione di continuità tra i sistemi della fruizione naturalistico-ambientale della valle del Panaro e delle vicine valli del Reno e del Samoggia. A livello di area locale il territorio completa l'offerta in tema naturalistico con una vasta rete di percorsi ciclabili e ciclopedonali che connettono il paesaggio collinare con quello pedecollinare e di pianura, ricchi di recettività diffusa, principalmente agrituristica.

Il patrimonio di interesse storico, la produzione enogastronomica, la rete di offerta commerciale dei prodotti tipici, l'insieme di tali elementi presenti nell'area dell'Unione sottende l'ipotesi di scenario imprescindibile per la valorizzazione dell'area della stazione, fornendo una chiave di lettura del territorio che ne supporta la suggestione di una qualificazione in termini di *porta di accesso* alla città ed al ricco e variegato patrimonio offerto dal territorio.

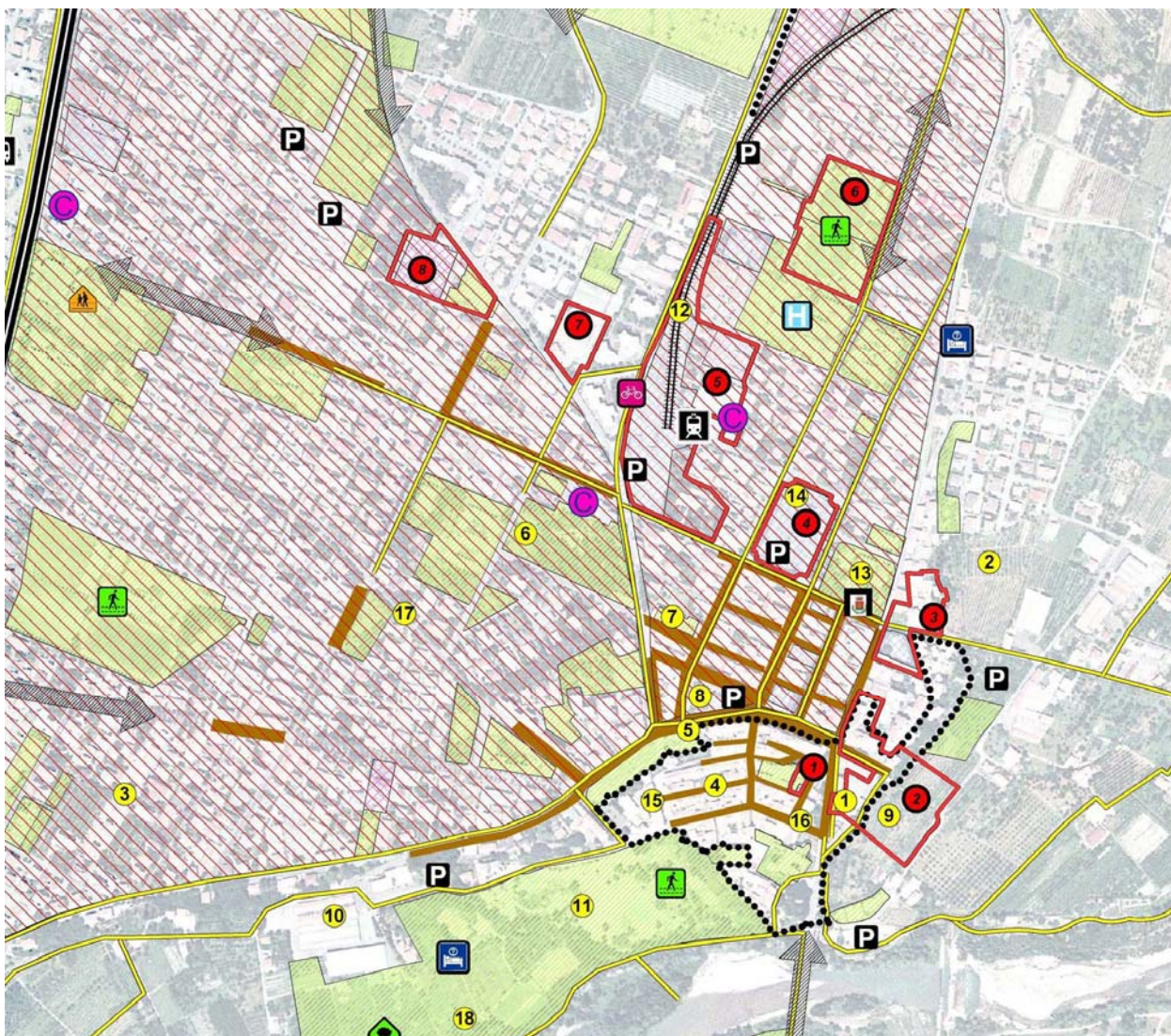
Il progetto proposto, oltre ad una riqualificazione in termini di spazi pubblici quali piazze percorsi ciclopedonali di cucitura ed aree destinate ai parcheggi pubblici, ha come strategia complessiva quella di inserimento nell'area urbana di nuove attività commerciali e di servizio generandone un luogo di aggregazione, di attraversamento per le sue funzioni, diventando un luogo nevralgico per la città di Vignola e della stessa Unione.

Questo documento, allegato alla richiesta presentata per l'adesione al Bando di Rigenerazione Urbana della Regione Emilia-Romagna, vuole indicare in maniera chiara e per singole trattazioni le strategie e le modalità di fattibilità che il Comune intende attuare per rigenerare l'area della stazione ferroviaria, che necessita per la sua attuazione anche del contributo finanziario regionale.

1- Analisi urbana e quadro diagnostico dell'area di intervento

1.1 Inquadramento dell'area

L'area della stazione ferroviaria di Vignola, oggetto del presente progetto di rigenerazione, di circa un ettaro di estensione si trova localizzata nel cuore della città a meno di 500 mt dal centro storico ed a 300 mt dalla sede storica comunale (si veda tav. 02).



Inquadramento area di intervento

La stazione fu realizzata e resa attiva dalla fine '800 prima come tramvia poi trasformata in vera e propria ferrovia negli anni '30 collegando Vignola con Modena e Casalecchio a sua volta collegato con una tramvia con Bologna. Dopo i danni subiti dalla seconda guerra venne riattivata nel 1955 sia per il traffico passeggeri che per quello merci. Il traffico per i passeggeri fu sospeso nel 1967, mentre quello del trasporto delle merci, in particolare utilizzato per il trasporto della frutta prodotta in loco, cessò nel 1995. Successivamente

fu ripristinata la sola linea per il trasporto passeggeri Vignola-Bologna raggiungendo la stazione centrale a far tempo dal 2008, ripristinando anche tutti i collegamenti intermedi dei paesi e frazioni presenti sulla tratta. Non è mai stata ripristinata invece la tratta Vignola-Modena rimanendo il binario morto ancora sull'area in oggetto, tale percorso è stato in gran parte utilizzato per la realizzazione di una pista ciclabile extraurbana. Oggi la suburbana Vignola-Bologna e di conseguenza la stazione vanta una frequentazione media superiore ai 30.000 utenti settimanali che la colloca al primo posto per utilizzo fra le linee ferroviarie regionali e pertanto rappresenta una vera e propria porta alla città di Vignola. La stazione in diretta comunicazione ferroviaria con Bologna, 57 minuti il collegamento con la Stazione centrale di Bologna, ed in 7 minuti col people mover all'aeroporto di Bologna, ha una potenzialità enorme in fatto di evidenza del territorio e di collegamento pubblico con il resto del mondo.

L'area oggi risulta prevalentemente utilizzata come parcheggio pubblico (circa 100 posti auto) di prossimità al centro, soprattutto nella giornata settimanale di mercato durante la quale viene chiusa l'area dell'ex mercato ortofrutticolo a 200 mt dalla stazione e più prossimo alla via commerciale della città (Viale Mazzini) che la collega con il centro storico. Gli edifici di servizio, rimasti a testimonianza della vecchia stazione, sono in parte crollati e pertanto sono stati protetti da recinzione; il solo fabbricato destinato ad ospitare i passeggeri ed il servizio ferroviario della fine dell'800 è rimasto abbastanza integro nelle sue facciate e degno di essere mantenuto e restaurato con il presente progetto di riqualificazione, integrandolo con la nuova struttura.



Fabbricati pericolanti e quasi interamente crollati



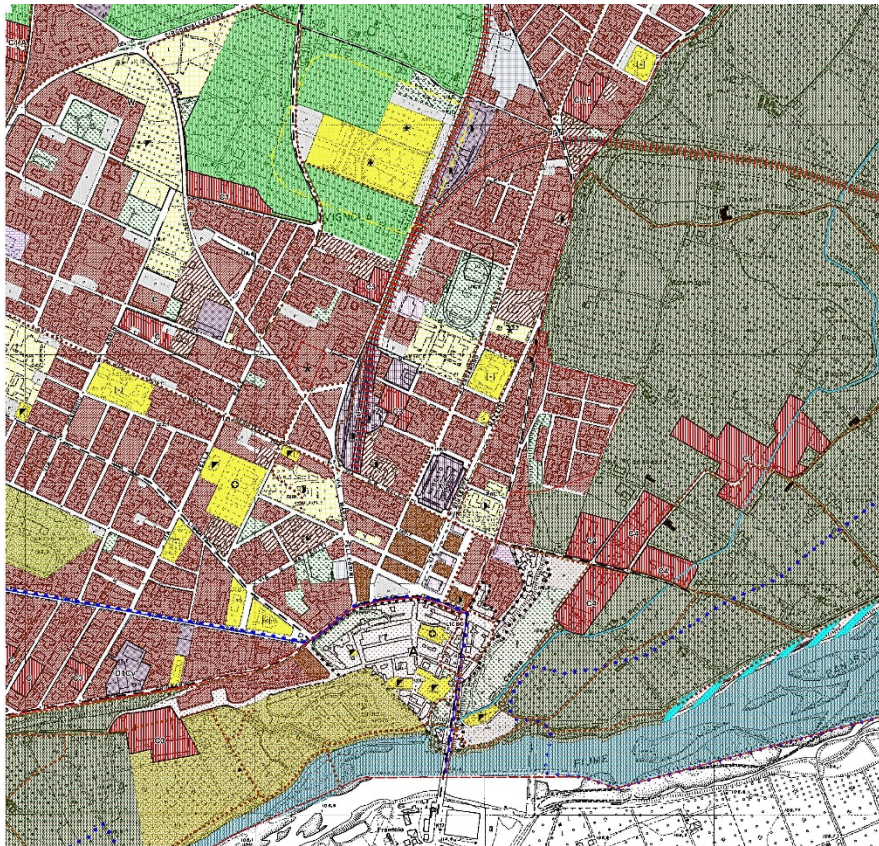
Fabbricato oggetto di restauro (vecchia stazione)

1.2 Coerenza con la pianificazione generale comunale

Il PRG vigente inserisce l'area nella zona omogenea D8 per attività terziarie e direzionali di nuovo insediamento, disciplinata dall'art. 73 del P.R.G. e contraddistingue il comparto con la sigla "Z". Il PRG prevede l'attuazione del comparto tramite strumento urbanistico attuativo, di iniziativa pubblica e/o privata utilizzando i seguenti parametri urbanistico-edilizi:






- Ut (indice di utilizzazione territoriale) = 4000 mq/ha;
- U2 (aree per urbanizzazioni secondarie) = 100 mq/100 ma di Su, dei quali almeno il 40% a parcheggi pubblici ed il restante a verde pubblico attrezzato;
- Pp (parcheggi di pertinenza) = secondo gli standard richiesti per le attività da insediare;
- H (altezza massima) = 13.50 mt;
- Destinazioni ammesse: U/1, U/2, U/4, U/5, U/7, U/8, U/10, U/10.1, U/11, U/12, U/13, U/14, U/19, U/20, U/23, U/24, U/27, U/28, U/29 nelle % ammesse.






Come si potrà osservare dalle tavole di progetto preliminare allegate e dalla relazione tecnica il progetto di masterplan proposto risulta coerente con gli strumenti urbanistici vigenti. Anche dall'analisi degli strumenti urbanistici sovraordinati non sono emerse particolari criticità per la realizzazione di tale progetto.












Legenda

ZONE A PREVALENTE DESTINAZIONE RESIDENZIALE





-  A perimetro zona omogenea A, art. 59
-  zone omogenee B.1, art. 61
-  zone omogenee B.2, art. 62
-  zone omogenee B.3, art. 63
-  zone omogenee C, C1, C2, C3, C4, C*, art. 64
* per edilizia residenziale convenzionata

-  zone boscate, art. 48
-  tutela degli elementi vegetazionali del paesaggio: filari alberati, art. 49
-  tutela degli elementi vegetazionali del paesaggio: siepi e siepi alberate, art. 49
-  gruppi arborei a valenza paesaggistica, art. 49
-  esemplari arborei monumentali, art. 50



ZONE A PREVALENTE DESTINAZIONE PRODUTTIVA

-  zone omogenee D.1 artigianali e industriali prevalentemente edificate, art. 66
-  zone omogenee D.2 artigianali e industriali di nuovo insediamento, art. 67
-  zone omogenee D.3 per attrezzature distributive prevalentemente edificate, art. 68
-  zone omogenee D.4 per attrezzature distributive di nuovo insediamento, art. 69
-  zone omogenee D.5 per attrezzature turistico-alberghiere prevalentemente edificate, art. 70
-  zone omogenee D.7 per attività terziarie e direzionali prevalentemente edificate, art. 72
-  zone omogenee D.8, D.8 "X", D.8 "Z" per attività terziarie e direzionali di nuovo insediamento, art. 73
-  zone omogenee D.9 per attrezzature e servizi privati di interesse generale, art. 74
-  riservate ai settori agro-alimentare ed annonario

EDIFICI SOTTOPOSTI A TUTELA CATEGORIA DI INTERVENTO

-  43 censimento degli edifici e manufatti architettonici di interesse storico, art. 53
-  restauro scientifico
-  restauro e risanamento di tipo A
-  restauro e risanamento di tipo B

ZONE ED ELEMENTI DI INTERESSE STORICO ARCHEOLOGICO, ART. 52

-  b1 aree di accertata e rilevante consistenza archeologica
-  b2 aree di concentrazione di materiali archeologici o di segnalazione di rinvenimenti

Estratto di PRG

1.3 Sistema infrastrutturale e di accessibilità

L'area trovandosi localizzata all'interno del tessuto urbano cittadino, tra via Nazario Sauro, via Bellucci e via Mario Pellegrini, è servita naturalmente dal sistema viario principale della città con un solo innesto a doppio senso per il parcheggio da via Bellucci ed una sola uscita su via Don Rodolfi dove è collocato il fabbricato utilizzato attualmente come stazione ferroviaria. L'area è collegata anche con la ciclabile principale "Vignola-Modena" con una penetrazione tra i fabbricati dismessi e pericolanti, naturalmente protetti e recintati. La ciclabile prosegue in due direzioni: verso il centro attraversando via Bellucci e percorrendola fino al viale Mazzini e verso l'area ospedaliera con l'uscita fronte la stazione ferroviaria interrompendosi sul fronte del fabbricato. Non è invece presente sull'area una fermata del bus per raggiungere le principali località prossime a Vignola della stessa Unione e la mancanza di un qualunque servizio di noleggio auto o biciclette per raggiungere agevolmente le principali attrattive della città e quelle delle località collegate dal solo sistema viario. Pertanto l'area allo stato attuale è in grado di ospitare migliaia di arrivi tramite la linea ferroviaria Bologna-Vignola, ma non è in grado di proseguire con i servizi di trasporto pubblico complementari per raggiungere i principali luoghi della città.

L'area è servita al contorno dalle principali infrastrutture: pubblica illuminazione sulle vie limitrofe, rete di distribuzione elettrica, rete del gas in media e bassa pressione, rete idrica, rete di raccolta delle acque meteoriche e reflue, sistema di raccolta dei rifiuti solidi urbani, rete di collegamento all'impianto di teleriscaldamento cittadino ed alle linee di distribuzione dati e telefonica.

Per meglio localizzare l'area e la sua potenzialità ed evidenziare tutte le infrastrutture pubbliche presenti al contorno è stata prodotta una tavola specifica allegata al progetto Tav. 03 che si ritiene debba essere analizzata per meglio comprendere la proposta.

1.4 Assetto proprietario

L'area della stazione di Vignola oggetto del presente progetto di rigenerazione, risulta così identificata catastalmente e delle seguenti proprietà e disponibilità:

fg 24 mappale 379 area urbana di 6260 mq di proprietà Comune di Vignola;

fg 24 mappale 145 area urbana di 12140 mq di proprietà società Emiliana Ferrovie-Tranvie della quale mq 2048. messi nella disponibilità del comune di Vignola per un utilizzo a viabilità, parcheggi, ecc. senza la possibilità di edificazione;

fg 24 mappale 142 fabbricato unità collabente di 11 mq di proprietà Comune di Vignola;

fg 24 mappale 143 fabbricato unità collabente di 68 mq di proprietà Comune di Vignola;

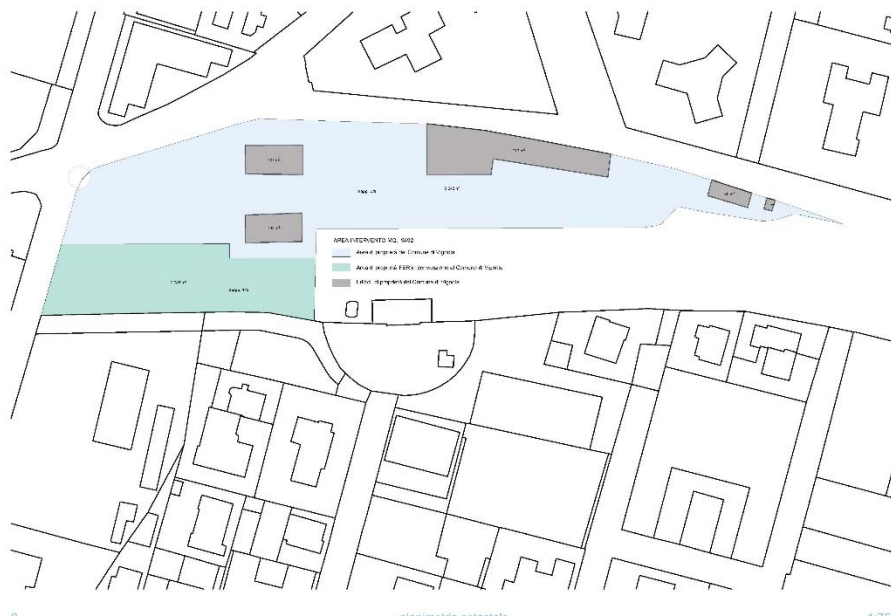
fg 24 mappale 144 fabbricato unità collabente di 719 mq di proprietà Comune di Vignola;

fg 24 mappale 146 fabbricato unità collabente di 201 mq di proprietà Comune di Vignola;
fg 24 mappale 147 fabbricato di 192 mq di proprietà Comune di Vignola;

Quindi l'intervento proposto risulta interamente sviluppato su area di mq 9492 nella disponibilità dell'Amministrazione Comunale di Vignola.



Estratto catastrale



Area intervento su mappa catastrale

1.5 Degrado e sicurezza

Il termine "degrado urbano" rimanda ad *uno* stato di deterioramento *in corso* dello stato fisico dei luoghi riportandolo ad una dimensione tendenzialmente critica nell'uso degli spazi, un segnale sintomatico di malessere, se non di declino di una porzione di città che può condurre ad un disagio percepito ed ad una incultura diffusa nella fruizione degli spazi pubblici. Tema antico e dibattuto, quello del rapporto tra spazio e società e del malfunzionamento della città in relazione a quello della società, attribuendo all'urbanistica quel ruolo, fin troppo sovraccaricato di aspettative, di solutore dei disagi sociali. Difficile in generale il tema di condividere le modalità tecniche e operative di intervento che portino certamente al risultato atteso. La cura dei beni comuni – in particolare di quelli che riguardano l'ambiente costruito nel quale viviamo – sfida la collettività nel suo insieme e reclama una cittadinanza attiva in grado di immaginare città migliore ma da vivere e manutentare. Edifici degradati, muri imbrattati, percorsi ciechi e nascosti, spazi verdi incolti sono scene di degrado, purtroppo, quotidiane nelle città che alimentano un senso di insicurezza ed alimentano la paura di essere più esposta ad atti criminali. Ormai l'esperienza suggerisce che se in una zona si diffondono segni di inciviltà materiale, vale a dire di degrado dell'ambiente, è probabile che si sviluppi un effetto moltiplicatore del disordine stesso. In assenza d'interventi i residenti percepiscono un cedimento delle regole, un senso di abbandono, gradualmente si disaffezionano e tendono a deresponsabilizzarsi.

L'Amministrazione comunale vuole con questo intervento intervenire proprio per evitare che si generino questi circoli viziosi che possono portare ad atti criminosi in luoghi di degrado. L'area della stazione ferroviaria negli ultimi anni è stata oggetto di numerosi interventi di protezione sui fabbricati crollati evitando con recinzioni protettive occupazioni abusive ed eventuali pericoli di danni sulle persone e mezzi che percorrono la ciclabile e la strada adiacente. Inoltre l'area scoperta, che si era trasformata durante il giorno in un parcheggio casuale, è stata asfaltata e regolamentata con una segnaletica stradale. Rimane tuttavia un'area degradata e percepita come tale sia per gli utenti della ferrovia sia per i cittadini vignolesi, che si vedono privare di un'area centrale con enormi potenzialità urbane dal solo utilizzo a parcheggio diurno. Infatti nel periodo notturno l'area rimane vuota e potenzialmente pericolosa avendo in adiacenza anche fabbricati privati disabitati (villa Isola) ed imponenti condomini in fabbricati non più di recente costruzione. Tale area è sempre stata ricompresa nelle priorità di riqualificazione del comune di Vignola, che tramite percorsi partecipativi, concorsi di idee e progetti di STU ha sempre cercato lo strumento migliore per attuare la rigenerazione urbana di questa area ritenuta strategica per la città, da qui l'opportunità di questo bando per reperire risorse in grado di far decollare il progetto di seguito presentato.



Area della stazione ferroviaria

1.6 Criticità

Oltre al degrado dell'area, che come detto compromette la sicurezza per i suoi fruitori, è opportuno evidenziare anche le altre criticità della città che possono essere risolte o quantomeno migliorate con l'intervento proposto (si veda anche la tavola 04 allegata).

- Percezione di insicurezza all'arrivo in stazione per mancanza di qualsiasi luogo pubblico o pubblico esercizio sull'area;
- Mancanza di un info-point all'arrivo in stazione, che unitamente al degrado degli spazi disorienta qualsiasi turista e/o utilizzatore della stazione al suo arrivo. L'unico info-point presente in città è localizzato in Piazza dei Contrari nei pressi dell'ingresso della Rocca;
- Mancanza di qualsiasi mezzo pubblico all'uscita della stazione ferroviaria e per raggiungere il centro città che dista solo 300/500 mt occorre attraversare un luogo insicuro come può essere un parcheggio incustodito e privo di qualsiasi marciapiede;
- Carezza di piazze e/o luoghi di ritrovo e di aggregazione, in particolare in un'area come quella della stazione che dovrebbe essere destinata all'attesa ed alla sosta e che potrebbe essere il luogo giusto per ospitare bar e ristoranti aperti anche fino a

tarda ora;

- Mancanza di qualsiasi mezzo di trasporto privato o pubblico da locare, tipo biciclette elettriche e/o piccoli automezzi elettrici che consentano di raggiungere facilmente tutte le attrattive della città quali: il polo culturale, il teatro, i parchi pubblici, il centro storico con la sua Rocca, le chiese, i centri sportivi, ecc.
- Mancanza della fermata dell'autobus in area stazione per raggiungere i paesi limitrofi e la città di Modena;
- Mancanza di un percorso ciclopedonale che dalla stazione possa raggiungere il polo culturale (biblioteca Auris e Villa Trenti) ed il parco pubblico in sicurezza sulla via Mario Pellegrini;
- Mancanza di un qualsiasi negozio sull'area in grado di promuovere i prodotti tipici locali alimentari e non in grado di caratterizzare l'ambiente.

2- Obiettivi strategici principali

L'area di intervento a disposizione del comune è in grado di sviluppare molteplici opportunità per la città con la sua rigenerazione creando la vera "porta della città" di Vignola affrontando tutti i temi affidati all'urbanistica in termini di crescita sociale e di benessere comune. L'investimento per realizzare il progetto qui proposto però richiede investimenti importanti e non sostenibili per la sola Amministrazione comunale, da qui la necessità di accedere ai fondi del presente bando.

2.1 Obiettivi prefissati con l'intervento

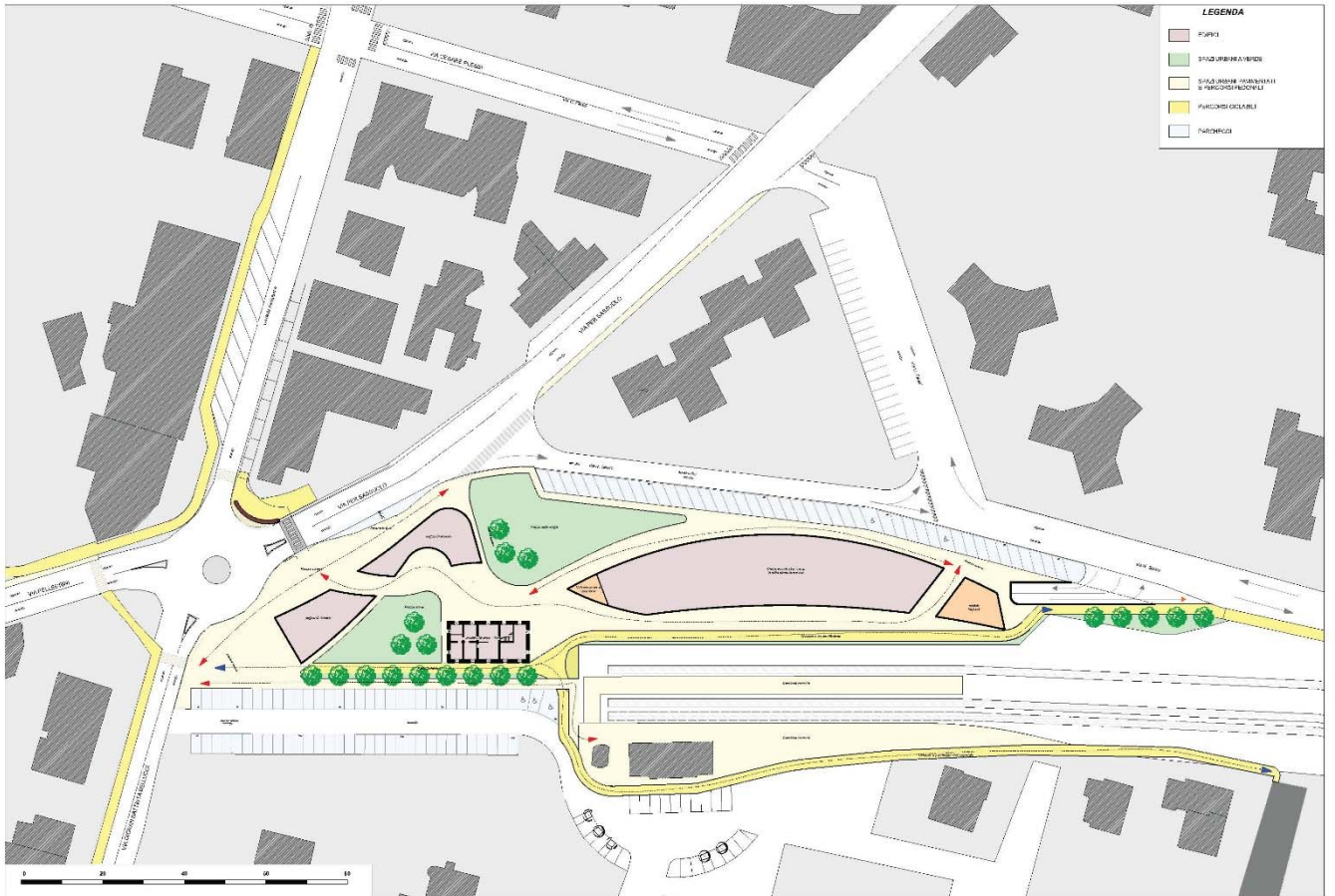
Il progetto di riqualificazione urbana dell'area della stazione, che come precedentemente specificato riguarda un'area di circa 9500 mq nel centro di Vignola, presenta molteplici obiettivi che si ritengono possano essere raggiunti nel breve e medio termine, cercando di risolvere e/o quantomeno mitigare gran parte delle criticità sopra riportate, in particolare:

- creare nella stazione *il punto centrale di collegamento* da e per la città di Vignola con i paesi circostanti e partendo da Bologna con il mondo;
- creare il *centro della mobilità sostenibile* per visitare la città e per raggiungere i centri dell'Unione individuando una estesa ed articolata rete di fruizione del territorio, che privilegi le reti infrastrutturali e la sentieristica esistenti collegando i principali recapiti di interesse storico culturale, eno-gastronomico, ambientale e sportivo, con l'attenzione ai nuovi valori di qualità alimentare, benessere e salute che la domanda turistica sempre più esprime.;
- creare un *centro aggregativo* con la realizzazione di spazi pubblici e privati, quali

piazze, percorsi pedonali che attraversano spazi commerciali e luoghi di ritrovo, coadiuvati con attività di servizio e ricreative, in un ambiente gradevole e “bello”, perché occorre ritornare al concetto di “bello” in architettura ed in urbanistica che possa ricreare coesione sociale. I Comuni dell'Unione sono stati tra le realtà regionali che hanno puntato con più convinzione sui piani di valorizzazione commerciale e di riqualificazione dei Centri cittadini come centri commerciali naturali. Nel complesso il settore presenta forti segnali di difficoltà, che si manifestano anche attraverso una lieve riduzione dell'occupazione nel settore. Esiste dunque un problema di potenziamento e riqualificazione della rete che può trovare nel progetto della cittadella del cibo di cui si parla nell'ambito dell'unione una proiezione innovativa tanto nelle forme dell'offerta (per il rapporto diretto con i produttori agricoli e agroindustriali locali, e per l'integrazione con una più vasta gamma di servizi) che nei modelli di esercizio e nel bacino di utenza (da ricercare alla dimensione regionale). Pertanto le manovre di riqualificazione urbana delle aree dismesse nei centri delle città potranno indirizzare una ricentatura più urbana della presenza commerciale e del suo contributo alla animazione e alla vitalità della città compatta, privilegiando le medio-piccole e piccole strutture di vendita in luogo dei grandi centri commerciali di periferia.

- creare il *luogo di ricevimento e di indirizzo dei turisti* in notevole aumento per un territorio come quello dell'Unione che non possiede ancora una vera e propria economia turistica riconoscibile nella sua attuale configurazione, ma che in prospettiva la creazione di spazi operativi importanti per una crescita dell'apparato ricettivo e delle funzioni di accoglienza e smistamento possono notevolmente contribuire ad incentivare il segmento in forte espansione del turismo rurale per le vocazioni produttive e culturali presenti in loco. Anche la parte culturale-turistica della zona vede da una parte una progettualità già realizzata (p.es. Castello, Teatro Fabbri e Biblioteca Auris e villa Trenti a Vignola; Teatro la Venere a Savignano; Centro Storico a Castelvetro e Castello di Levizzano; Centro storico, Antiquarium e Museo del Balsamico Tradizionale a Spilamberto; Parco Terramare di Montale) e un'altra in fase realizzativa (Rocca e Museo archeologico di Spilamberto) per costruire una rete di offerte anche in questa direzione. Pertanto risulta indispensabile avere un luogo idoneo al ricevimento principale quale quello della stazione di Vignola;
- *incrementare il turismo locale* e straniero che possa contribuire nel medio periodo a rigenerare anche il centro storico, posto a 500 mt dalla stazione, ma che oggi si trova in grande difficoltà per l'abbandono delle attività nelle vie del centrali per mancanza di sufficiente afflusso turistico che possa ricercare le tipicità del luogo;
- *ricreare sicurezza* nell'area e nell'ambiente circostante;

- evitare il *consumo di nuovo territorio* per la localizzazione degli spazi e servizi proposti, creando uno spazio così detto “resiliente” in grado di adattarsi ai cambiamenti climatici (fabbricati ad altissimo risparmio energetico, produzione di energia solare, recupero delle acque meteoriche, tetti verdi-giardino, protezione passiva dei fabbricati, ecc.), ai cambiamenti economici e sociali (gli spazi progettati possono essere in grado di ospitare qualsiasi tipo di attività).



F-11

Planimetria di progetto

1:800



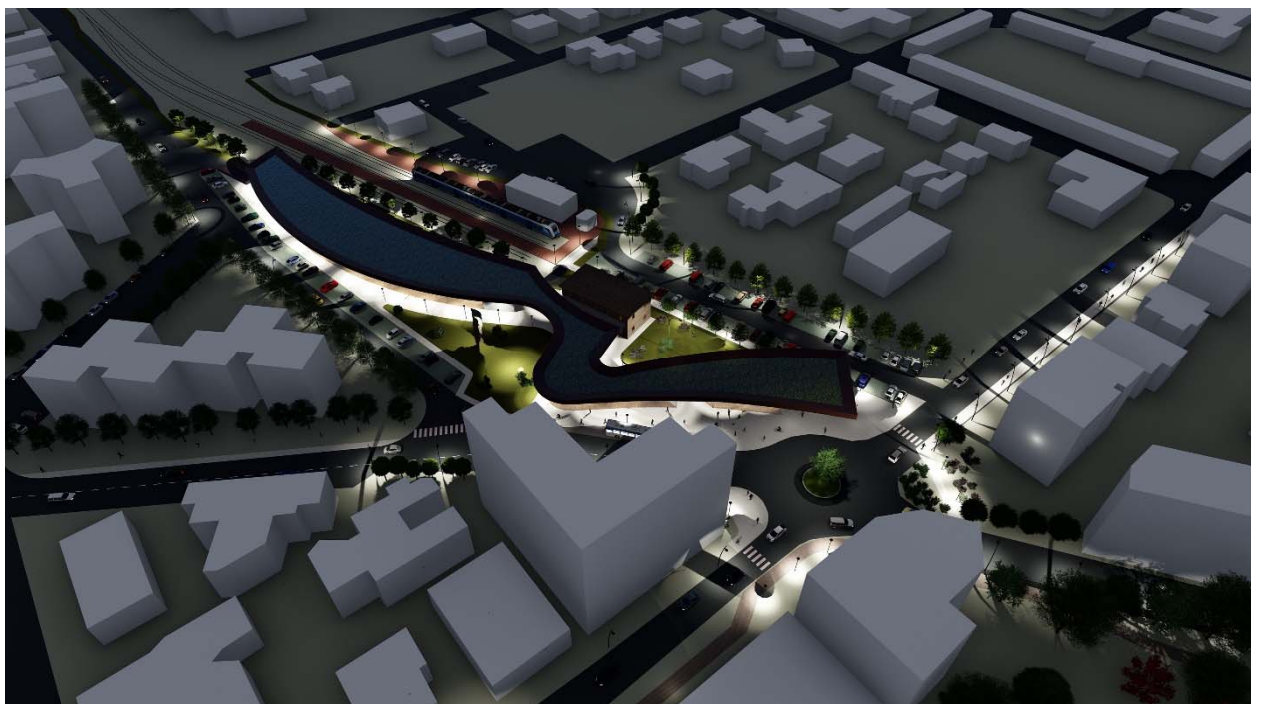
Vista dalla rotatoria su via Bellucci



Vista interna all'area di progetto



Vista dall'incrocio con via Nazario Sauro



Vista aerea



Vista aerea

2.2 Modalità di attuazione

L'Amministrazione comunale con il presente progetto ha l'ambizione di attuare la rigenerazione dell'area in un unico stralcio funzionale, cioè intervenire contemporaneamente sulle aree pubbliche (piazze, viabilità, parcheggi, ciclopeditoni, ecc.) con risorse provenienti dal contributo regionale del bando integrato con risorse finanziarie comunali e contemporaneamente istituire un bando pubblico per l'assegnazione delle aree, rivolto ad imprenditori privati, che finanzino e realizzino la parte di strutture private (nuovo fabbricato con negozi, pubblici esercizi, ecc.) compreso il restauro della vecchia stazione (fabbricato mappale 147).

Avendo l'Amministrazione comunale già la disponibilità dell'intera area, una volta ricevuto il contributo regionale, può immediatamente attuare il bando pubblico per l'assegnazione delle aree per la realizzazione delle strutture private e potere appaltare i lavori nell'anno 2019 e realizzare l'intera opere nell'anno 2020/21.

2.3 Indicatori e Target sui risultati attesi

L'Amministrazione comunale intende utilizzare i seguenti indicatori e target di riferimento per gli obiettivi individuati:

- Obiettivo sicurezza: verrà predisposto un monitoraggio dell'area con telecamere ed un sistema di controllo remoto presso i presidi locali delle forze dell'ordine, pertanto

l'obiettivo sarà monitorato costantemente e confrontato con i dati attuali. Risultato di verifica immediato dopo l'intervento.

- Obiettivo architettonico e tecnologico: verrà rispettato il progetto di dettaglio che verrà fornito con gli elaborati esecutivi e verrà monitorato nei controlli dei consumi degli involucri nel tempo e nell'utilizzo delle nuove tecnologie utilizzate per il risparmio energetico. I fabbricati saranno dotati di un controllo sui consumi e sull'utilizzo delle fonti energetiche alternative, che verrà archiviato e messo in rete per un controllo a distanza. Obiettivo della qualità architettonica immediatamente raggiunto con la fine dell'intervento.
- Obiettivo turistico-ricettivo: l'incremento dei turisti e dell'indotto economico sulla città, grazie anche alla riqualificazione urbana della stazione, verrà monitorato con l'ausilio del nuovo info-point elettronico che verrà predisposto a ridosso dei nuovi fabbricati e verrà integrato con quello già esistente in centro storico, in locali della Fondazione di Vignola in prossimità della Rocca, dove la presenza continuativa di personale addetto potrà effettuare statistiche sui flussi turistici e sugli incentivi che il progetto riqualificante la stazione avrà apportato.
- Obiettivo mobilità: l'utilizzo di mezzi di trasporto tipo bike sharing o car sharing elettriche messi a disposizione all'uscita della stazione, l'utilizzo della nuova fermata del bus in corrispondenza dell'area e la creazione di nuovi collegamenti ciclopeditoni con l'area del polo culturale, verranno anch'essi facilmente monitorati con l'ausilio elettronico e facilmente confrontabile nel tempo. Naturalmente tale obiettivo sarà raggiungibile a medio termine.
- Obiettivo sociale: quello di creare spazi di aggregazione verrà monitorato con il coinvolgimento della cittadinanza e delle attività di impresa. Gli indicatori e target riportati dai rappresentanti delle entità coinvolte saranno utilizzati per la predisposizione di un sistema di monitoraggio finalizzato alla verifica dell'efficacia dell'intervento. In particolare verrà verificato il numero di iniziative ed eventi realizzati presso le nuove piazze e contenitori ed il numero di presenze.

3- Interventi previsti e fasi operative

Il progetto di riqualificazione urbana della stazione nel suo complesso riguarda fondamentalmente due interventi pubblico e privato che si integrano nella sua realizzazione delle fasi operative. In particolare il progetto prevede a carico della pubblica amministrazione una prima fase che prevede la demolizione dei fabbricati esistenti collassati, fatta eccezione per il solo fabbricato identificato con il mappale 147 (vecchia stazione ferroviaria) che sarà oggetto di restauro conservativo come previsto anche dal PRG vigente, e la rimozione di tutta la pavimentazione stradale

riportando allo stato di inghiaimento precedente tutta l'area oggetto di intervento. Successivamente dovrà essere consegnata agli attuatori privati, che si aggiudicheranno il bando per la costruzione dei fabbricati, con l'identificazione degli utilizzatori finali degli spazi commerciali che dovranno essere concertati con l'Amministrazione comunale, per la realizzazione del piano interrato destinato ad ospitare i parcheggi pertinenziali delle attività. Naturalmente i parcheggi interrati, come si evince dal masterplan allegato, saranno prevalentemente sviluppati sotto ai fabbricati privati e quindi sotto le aree concesse dal comune tramite bando in diritto di superficie o altra forma di concessione. La terza fase operativa consiste nella realizzazione delle strutture private contemporaneamente alla realizzazione degli spazi pubblici oggetto della presente richiesta di adesione al bando, aggiudicati tramite gara di appalto pubblica secondo i criteri degli appalti pubblici. Gli stessi operatori privati che parteciperanno alla gara per l'assegnazione delle aree per la costruzione dei fabbricati, se presenteranno le credenziali necessarie, potranno partecipare all'appalto per la realizzazione anche delle opere pubbliche collaterali. Il bando per l'assegnazione delle aree ai soggetti attuatori che intenderanno sviluppare i fabbricati commerciali si dovranno attenere scrupolosamente al progetto esecutivo che dovrà essere approvato dall'amministrazione comunale unitamente al progetto delle opere pubbliche oggetto del presente Bando. Necessariamente verranno sviluppate una serie di norme per la realizzazione della parte privata che sottenda al massimo rispetto del progetto approvato. Anche l'utilizzatore privato degli spazi commerciali dovrà essere concertato con l'Amministrazione comunale che potrà avvallare o meno la tipologia dell'attività che si vorrà insediare.

4- Fattibilità e Governance

Per quanto riguarda la fattibilità dell'intervento è opportuno evidenziare i seguenti aspetti:

- La disponibilità dell'intera area di intervento è nelle facoltà dell'Amministrazione comunale di Vignola;
- Il progetto di riqualificazione allegato è coerente con gli strumenti urbanistici vigenti del comune PRG e sovraordinati, anzi non ne prevede il completo utilizzo in termini di potenzialità edificatoria;
- Il compimento dell'intero progetto può essere sicuramente stimato entro il primo semestre del 2021, con appalto dei lavori entro la fine del 2019, qualora il progetto andasse a contributo;
- La copertura dei costi, come meglio si evince nella relazione per l'intero intervento saranno coperte per la parte pubblica, il cui costo previsto è di **1.330.000,00**

€ per complessivi **€931.000,00** pari all'entità del contributo richiesto (inferiore al limite massimo definito da Bando per la richiesta di risorse FSC da parte di Comuni con popolazione inferiore a 50.000 abitanti) e per il restante importo di **€399.000,00** con contributo pubblico comunale previsto nel bilancio delle opere pubbliche 2019/2021. Per la rimanente parte privata che riguarda i fabbricati, comprensivi dell'interrato da adibire ai soli parcheggi pertinenziali, invece il finanziamento proveniente dai privati che si aggiudicheranno il diritto sulle aree pubbliche messe a disposizione con successivo bando. La richiesta dei privati di poter realizzare la propria struttura commerciale in quella zona è altissima e pertanto la fattibilità economica dell'intero progetto risulta praticamente assodata.

Per quanto riguarda la "governance" dell'intero intervento di riqualificazione compresa la realizzazione della parte privata rimarrà in capo all'Amministrazione comunale la quale avrà il controllo sui tempi di realizzazione, che sono anche dettati dai tempi previsti nell'aggiudicazione del Bando, che prevede l'appalto entro il 31/12/2019 ed il termine dei lavori entro il 31/12/2021. Naturalmente per raggiungere tali obiettivi l'Amministrazione comunale si renderà parte attiva nell'approvazione del progetto esecutivo che dovrà necessariamente essere condiviso con tutti gli Enti coinvolti e preposti a rilasciare in tempo utile tutte le autorizzazioni. Inoltre l'Amministrazione comunale tramite il proprio staff tecnico ed i consulenti esterni sarà certamente in grado di controllare e monitorare lo sviluppo di un progetto così ambizioso per la città di Vignola.

In merito alla concertazione con la cittadinanza il Comune da tempo ha riproposto in innumerevoli forme e progetti la riqualificazione dell'area della stazione, in quanto risulta da sempre una priorità comunale e pertanto anche in questo caso provvederà al coinvolgimento dei rappresentanti locali ed a una rappresentazione pubblica del progetto, per promuovere l'ascolto attivo e l'acquisizione di contributi progettuali nella fase esecutiva.