STRATEGIA PER LA RIGENERAZIONE URBANA

CITTA' DI IMOLA

Zona nord ferrovia

1. Analisi urbana e quadro diagnostico

PREMESSA

L'area urbanizzata presente nel capoluogo immediatamente a nord della ferrovia è oggetto da diversi anni di azioni volte alla riqualificazione e rigenerazione del tessuto urbano. Nella prima metà del Novecento e poi nell'immediato dopoguerra intorno alla stazione si insediarono attività produttive importanti che occuparono aree piuttosto vaste (Stabilimento CERAMICA, PEMPA, COGNE, Fonderia, CEFLA, Molino Poiano). Nel contempo si rafforzarono nuclei abitativi preesistenti (Serraglio – Villaggio …) con edilizia mista di carattere economico. Successivamente venne realizzato il nuovo macello comunale e un'isola ecologica in via Fanti oltre a una nuova zona artigianale. Negli anni Ottanta e Novanta si svilupparono attività artigianali e commerciali nella zona nord ovest, fino a lambire l'abitato "storico" di Pontesanto che nel frattempo si era ampliato con nuove abitazioni e servizi.

All'inizio degli anni Novanta (per la Cogne e la Ceramica già prima) si assiste alla progressiva dismissione dei maggiori stabilimenti produttivi vicino alla stazione, che, persa l'attrattività rispetto all'infrastruttura ferroviaria, si trasferiscono più a nord in prossimità dell'autostrada nella nuova zona industriale.

Il macello comunale viene anch'esso dismesso e utilizzato come magazzino e archivio, con l'ampia area circostante pressochè in stato di abbandono. Permangono a nord est alcune zone "vuote", relitti di zone agricole.

Alla fine degli anni Novanta viene avviata la ristrutturazione urbanistica dell'area ex Cogne con il recupero di alcuni edifici storici per usi residenziali e terziari e la costruzione di nuovi edifici residenziali in luogo delle strutture non recuperabili.

IL PRG DEL 1999

Il PRG del 1999 individua tutta una serie di ambiti dismessi a cavallo della ferrovia da riqualificare e convertire a quartieri residenziali: tuttavia solo uno di questi interventi (ex CEFLA) viene portato a termine con successo , mentre gli altri sono di fatto bloccati dalla presenza di un vincolo importante: il passaggio di 5 linee di elettrodotti ad alta tensione che dalla ferrovia si dipartono in diverse direzioni verso la zona industriale.

La Zona del magazzino comunale (Ambito N8) viene sottoposta a un Piano di iniziativa pubblica per una riconversione a residenza e servizi dell'intera area con collegamento ciclopedonale al centro storico tramite sottopasso ferroviario. Nel 2004 viene approvato il primo piano e in seguito un PRU: Il Comune realizza i nuovi impianti sportivi pubblici previsti nel Piano (piscina e palestra Ortignola) dotando così tutta la zona nord della città di un importante servizio, ma gli interventi residenziali non trovano appetibilità sul mercato immobiliare, anche per la crisi del settore nel frattempo intervenuta.

Il PSC

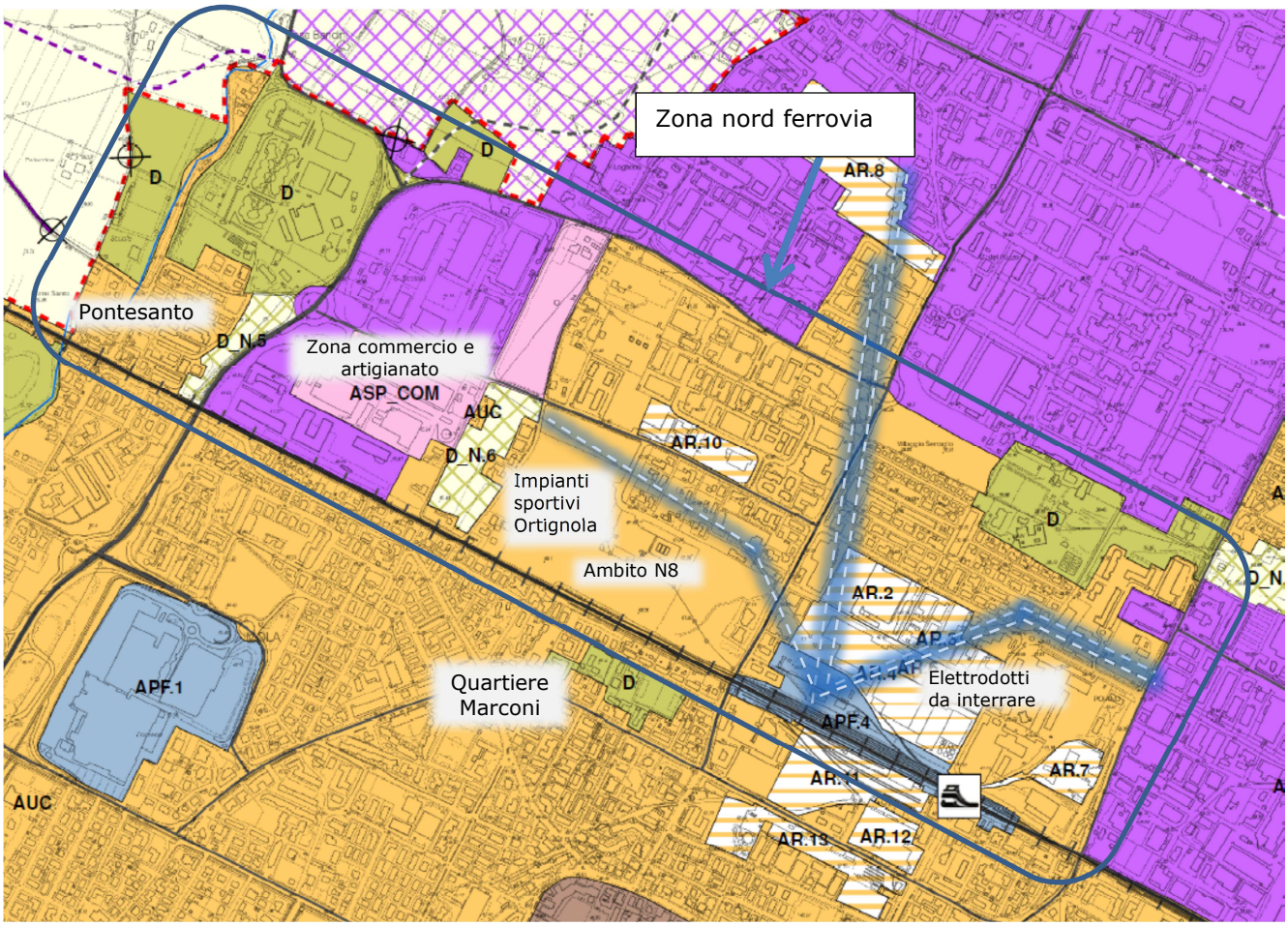
Il PSC e il Rue approvati con delibera C.C. n. 233 del 22/12/2015 rafforzano la previsione di riqualificazione dell'area nord ferrovia, introducendo l'ambito D_N.5 a Pontesanto per la realizzazione di un parco pubblico a servizio dell'abitato, confermando il PRU N8 e individuando nuovi ambiti da sottoporre a riqualificazione. Inoltre si prevede la possibilità (prima non contemplata dal PRG) di attuare anche solo parzialmente gli ambiti interessati dalle linee elettriche previo inserimento nel POC e contributo al progetto di interramento.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

INDIRIZZI PER LA REDAZIONE DEL POC

Con delibera n. 42 del 23/03/17, il Consiglio Comunale ha approvato il documento di indirizzi per la redazione del POC 2017-2022, che tra gli altri indica come obiettivi:

1. migliorare la sicurezza ed efficienza dei collegamenti ciclopedonali tra il centro città e le zone a nord della ferrovia;
2. promuovere l'interramento delle linee elettriche ad alta tensione che interessano il quadrante a destinazione residenziale della città a nord della ferrovia, anche attraverso l'assoggettamento ad un contributo di sostenibilità a carico degli ambiti di tipo AR (riqualificazione) posti in tale quadrante che verranno inseriti nel POC 2017-2022;
3. realizzare nuove dotazioni territoriali e infrastrutture per una mobilità sostenibile, tra cui l'ambito "D_N.5" nuova area verde pubblica a servizio della zona residenziale di Pontesanto con collegamento alla rete ciclopedonale di via Di Vittorio.



PSC Tavola 1

In particolare il Documento approvato indica come priorità:

"la realizzazione della nuova area verde pubblica di 15.600 mq circa a Pontesanto tra le vie Mazzanti, Cooperazione e Farolfi, identificata nel PSC con la sigla D_N.5. L'acquisizione dell'area consentirà inoltre di realizzare il collegamento ciclopedonale della via Mazzanti alla via Di Vittorio, in corrispondenza della rotatoria, tramite il sottopasso già precedentemente predisposto sotto alla via della Cooperazione".

Il PGTU

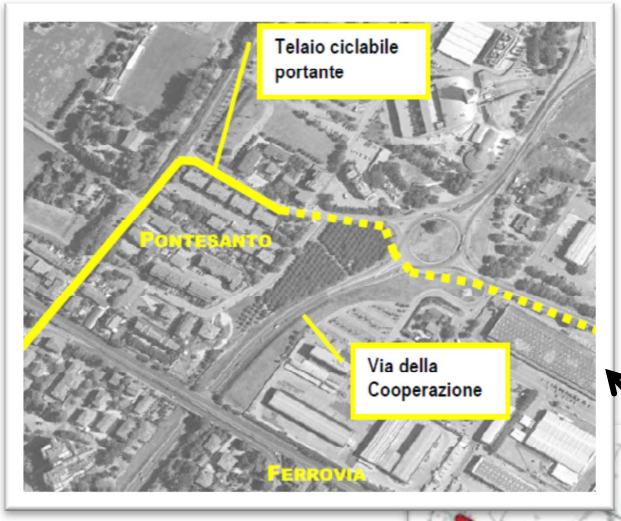
Il Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Imola approvato con delibera C.C. n. 49 del 30/3/2017 contribuisce al completamento della strategia di rigenerazione urbana della zona nord ferrovia, integrando gli

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

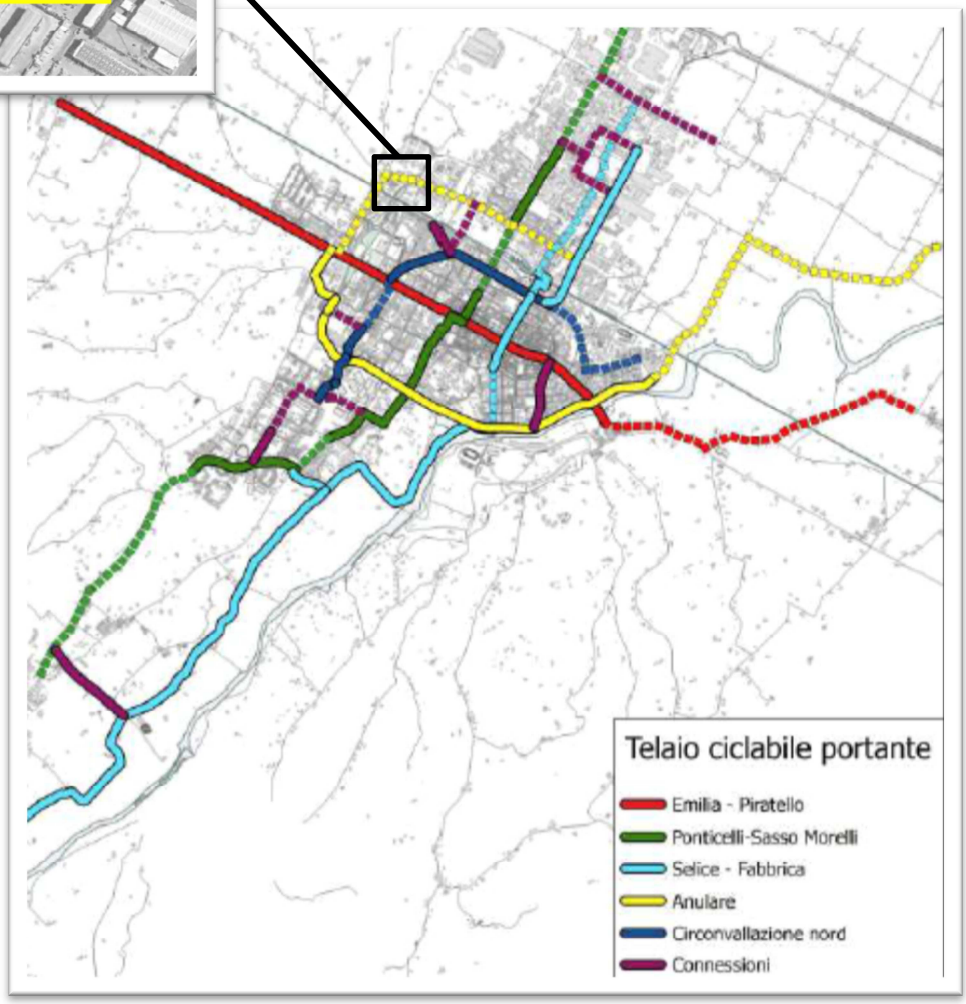
strumenti urbanistici generali comunali. Esso individua il completamento della rete ciclopedonale nella zona nord ferrovia con numerosi nuovi tratti che connettono le piste già esistenti.

In fase di formazione del Piano, anche a seguito degli incontri pubblici con i residenti, si è evidenziata la criticità del collegamento ciclopedonale tra l'abitato di Pontesanto e la via Di Vittorio a causa dell'attraversamento obbligato a raso della rotatoria terminale dell'asse attrezzato. La realizzazione dell'asse attrezzato ha di fatto separato dal punto di vista della mobilità lenta l'abitato di Pontesanto dalla zona dei servizi e delle attività commerciali adiacenti a nord della ferrovia, creando una cesura urbana tra parti della città. L'abitato di Pontesanto che conta 442 residenti al 31/12/2017 risulta piuttosto isolato.

Inoltre la presenza di traffico significativo sia automobilistico che pesante lungo gli assi viabilistici della zona nord ferrovia rende particolarmente percepita la mancanza di connessione tra le piste ciclabili esistenti.

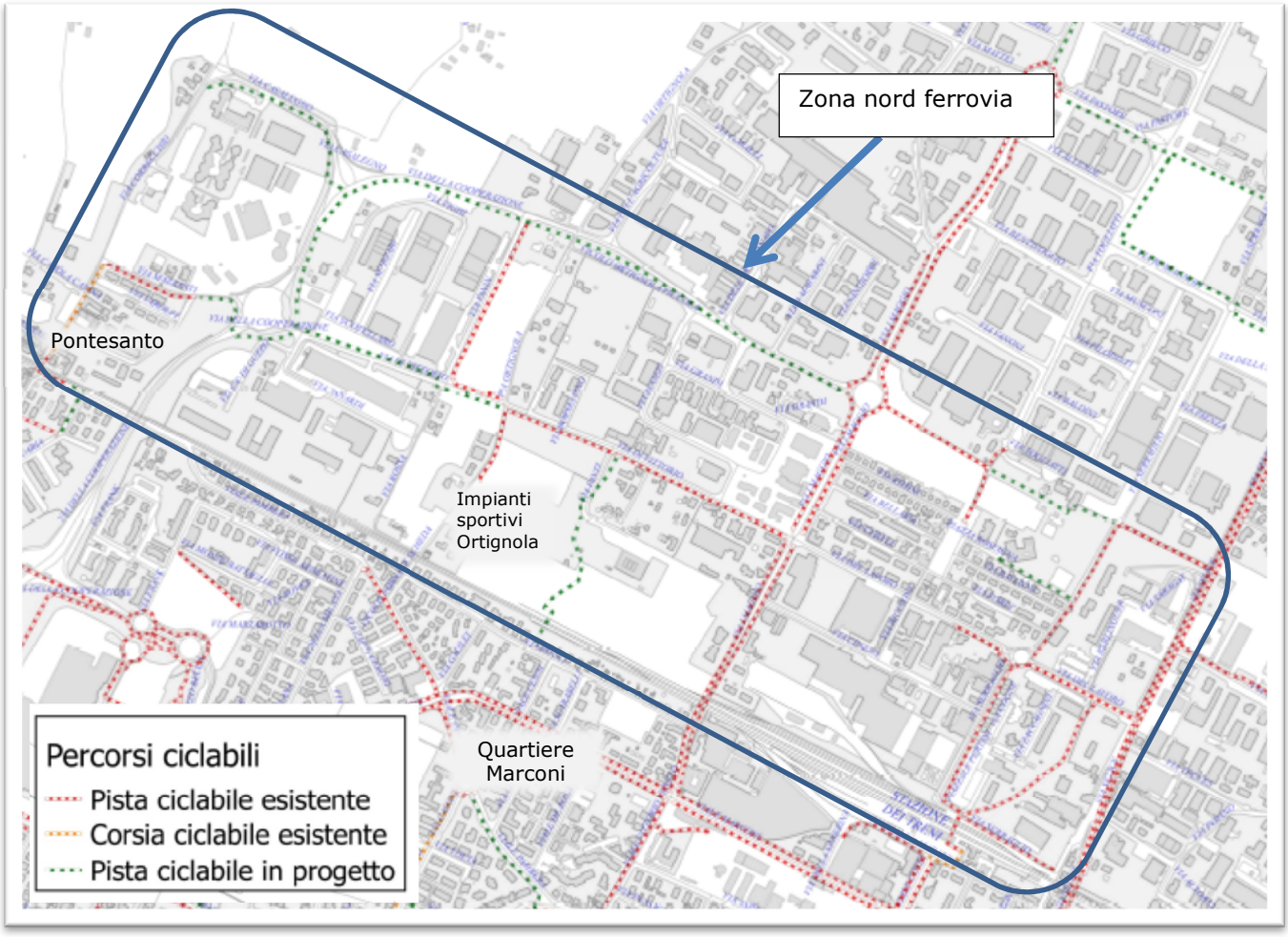


PGTU - Indirizzi strategici – Telaio ciclabile portante



REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

Il PGTU individua nella zona nord ferrovia delimitata da via Selice a est , la Ferrovia a sud, via Correcchio a ovest e via della Cooperazione a nord, a fronte di 6.680 m di piste esistenti, 3.347 m di nuovi collegamenti ciclabili da realizzare. Negli ultimi 18 mesi è stato realizzato il collegamento tra via I° Maggio e la nuova struttura sportiva Ortignola lungo via Di Vittorio (569 m), conferendo a questo tratto di strada un carattere più urbano. Resta da completare il tratto fino a Pontesanto e da realizzare interamente la pista lungo via della Cooperazione.



PGTU – Mappa dei percorsi ciclabili

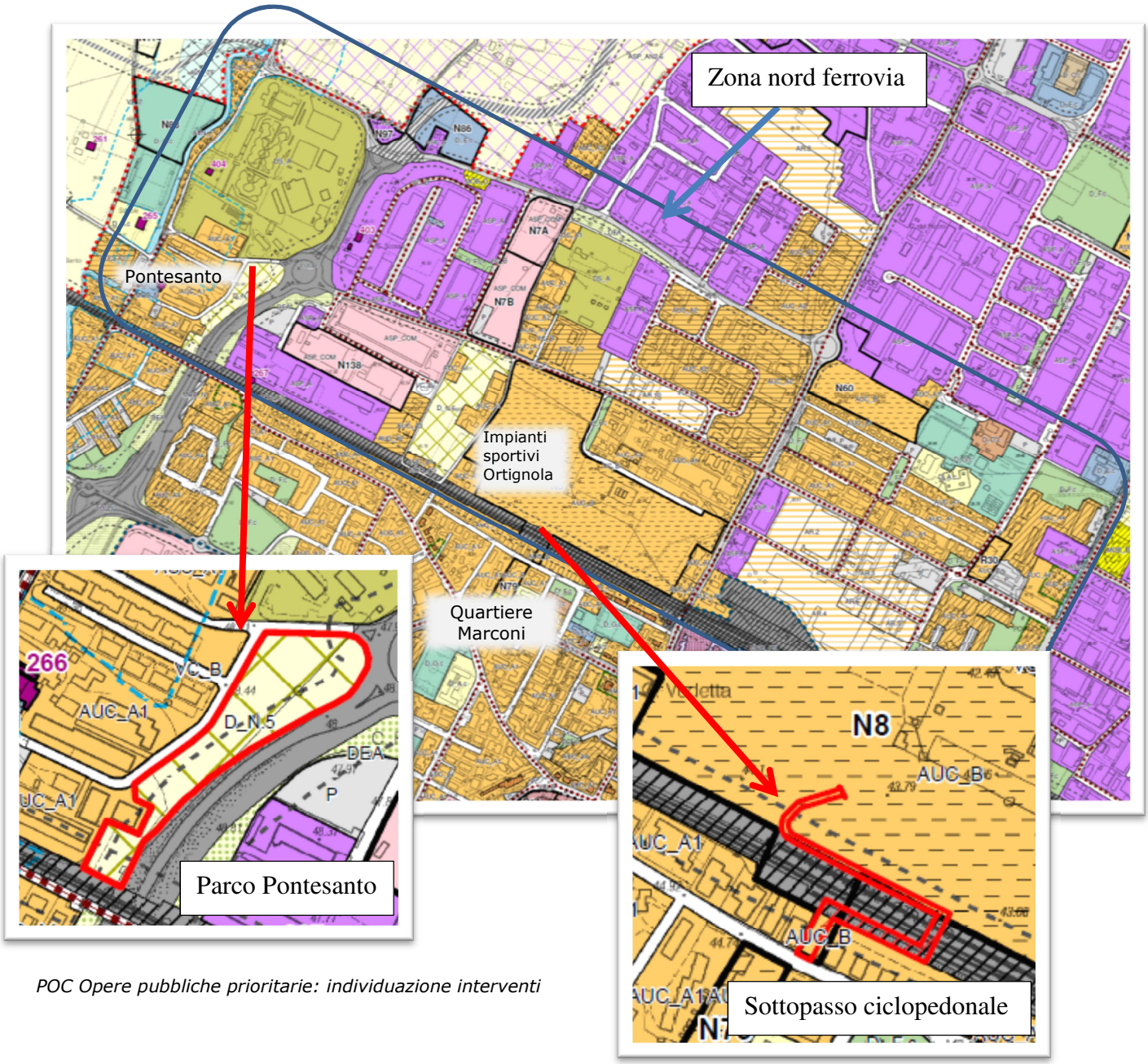
IL POC

Con delibera C.C. n.183 del 21/12/2017 è stato approvato un POC di carattere tematico, denominato "OPERE PUBBLICHE PRIORITARIE" (d'ora in avanti "POC tematico"), coerentemente al citato Documento di indirizzi e alle disposizioni di cui alle Leggi Regionali 20/2000 e 37/2002, al fine di localizzare alcune opere di preminente interesse pubblico, con conseguente apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, tra le quali si evidenziano quelle riguardanti la zona nord ferrovia ovvero:

- Riqualificazione urbana area nord Ferrovia – sottopasso ciclopedonale ferrovia;
- Parco Pontesanto (Ambito D_N.5).

Si precisa che il progetto del sottopasso ciclopedonale che collega il quartiere Marconi con l'area nord ferrovia è stato ammesso con DPCM 6 dicembre 2016 al finanziamento a valere sul "Fondo per l'attuazione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie".

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59



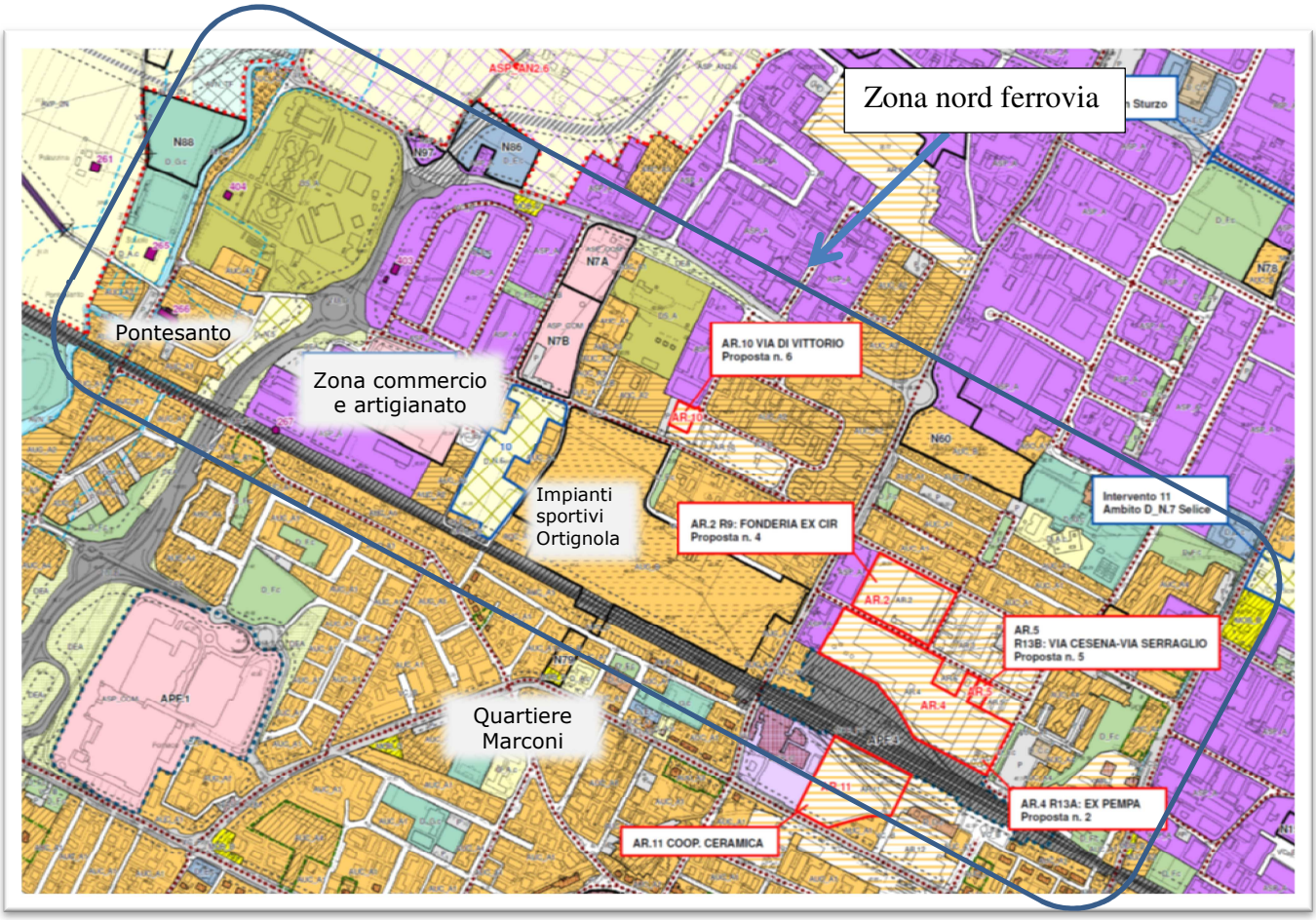
POC Opere pubbliche prioritarie: individuazione interventi

Con delibera C.C. n. 184 del 21/12/2017 è stato adottato il POC 2017-2022, di carattere generale, (d'ora in avanti "POC generale") che ha i seguenti obiettivi strategici:

- incentivare il recupero e la riqualificazione urbana finalizzati ad un minore consumo del suolo, favorendo la formazione di un ambiente urbano ad elevate prestazioni;
- promuovere la rigenerazione delle aree dismesse in coerenza con gli usi ammessi dal Rue per gli Ambiti consolidati, favorendone le ricadute positive a scala urbana;
- attuare progetti di mandato per la realizzazione di infrastrutture e dotazioni di interesse pubblico e per la rigenerazione ambientale del territorio.

A seguito di avviso pubblico sono state inserite nel POC generale adottato 5 aree di riqualificazione urbana poste in prossimità della linea ferroviaria, con destinazione residenziale e di servizi e sono stati sottoscritti Accordi ex art. 18 L.R. 20/2000 con i soggetti proprietari interessati. L'attuazione di tali ambiti comporterà tra l'altro la riqualificazione delle connessioni viabilistiche esistenti che attualmente risultano non completamente adeguate in termini di servizio alle differenti categorie di utenti (in particolare via del Lavoro, via Cesena, via Riccione).

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59



Quadro ambiti inseriti nel POC 2017-2022 adottato - zona nord ferrovia

Per la completa riqualificazione delle aree ex artigianali poste a nord della ferrovia il Documento di indirizzi del POC ha posto le condizioni per la sostituzione, con tratte interrate, delle linee aeree che si dipartono dalla stazione ferroviaria e attraversano in diverse direzioni il quadrante nord della città. Il beneficio derivante dall'interramento non riguarderà esclusivamente gli ambiti attualmente interessati dalle linee, ma tutte le aree di riqualificazione nonché produttive e terziarie limitrofe.

Pertanto, considerato che la realizzazione dell'interramento deve necessariamente prevedere una compartecipazione pubblico-privato e un coordinamento da parte dell'Amministrazione comunale, per la complessità e onerosità dell'operazione, nell'Avviso pubblico è stato definito un contributo economico a carico degli ambiti posti a nord della linea ferroviaria che intendono partecipare al POC generale, finalizzato a creare un fondo per l'interramento di 5 linee elettriche.

Complessivamente la somma garantita dai privati per l'opera di interramento, in base agli ambiti inseriti nel POC generale adottato, ammonta a Euro 1.490.182,00. Gli Accordi ex art. 18 contengono l'obbligo di versamento degli importi al momento dell'approvazione del progetto definitivo dell'opera pubblica di interramento dei tratti di elettrodotti sopra citati.

Il POC generale adottato conferma inoltre la previsione del Parco Pontesanto.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

IL PAES

La realizzazione e riqualificazione di tratti di piste ciclabili costituisce l'Azione n.1 del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile approvato con delibera C.C. n. 207 del 26/11/2015.

Nel complesso la strategia di rigenerazione urbana della zona nord ferrovia interessa tutti gli strumenti urbanistici comunali vigenti e adottati.

SINTESI DELLE PROBLEMATICHE DA RISOLVERE

Riqualificazione aree dismesse

Nella zona nord ferrovia sono presenti circa 11 ettari di aree dismesse a originaria funzione artigianale/produttiva, che costituivano la prima espansione industriale di Imola.

Gli impianti non più in funzione sono stati in parte demoliti ma restano aree "estranee" all'interno della città, sottratte alla fruizione dei cittadini e inutilizzate. La fattibilità della trasformazione di tali aree in zone residenziali con dotazioni pubbliche e servizi è condizionata dalla presenza di diversi elettrodotti gestiti da TERNA spa che si dipartono dalla ferrovia in varie direzioni. Tale presenza se da un lato desta preoccupazione per la salute, risulta anche disincentivante rispetto agli investimenti di riqualificazione edilizia nella zona.

L'interramento dei tratti di linee interferenti, che garantirebbe la completa rigenerazione della zona, costituisce un impegno economico importante che deve inevitabilmente coinvolgere le istituzioni pubbliche oltre ai soggetti privati interessati.

Connessioni nord-sud

La presenza della linea ferroviaria a breve distanza dal centro storico costituisce naturalmente una barriera fisica molto significativa rispetto all'accessibilità della zona nord della città. Sono presenti 3 sottopassi per il traffico automobilistico e pesante (via della Cooperazione, via I° Maggio, via Graziadei), un sottopasso con pista ciclabile in via Selice e 2 sottopassi ciclopedonali dedicati, uno in corrispondenza della stazione ferroviaria (che svolge anche la funzione di accesso ai binari) e l'altro tra l'abitato di Pontesanto e il quartiere Zolino.

Gli ambiti di riqualificazione inseriti nel POC generale adottato risultano prossimi al sottopasso ciclopedonale della stazione ferroviaria e a quelli veicolari di via Selice e via I° Maggio, mentre allontanandosi da questa zona centrale, la permeabilità ciclopedonale diminuisce. Risulta essenziale un terzo sottopasso ciclopedonale in posizione intermedia come previsto nel POC tematico già approvato in corrispondenza della nuova struttura sportiva Ortignola. Il sottopasso veicolare di via della Solidarietà risulta inoltre poco funzionale per la presenza di una sola corsia per senso di marcia.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

In **Blu** sottopassi esistenti (linea continua = veicoli pesanti – linea tratteggiata = passaggi ciclopedonali)
In **Rosso** sottopassi ciclopedonali di progetto

Connessioni est-ovest

L'asse via di Vittorio – via del Lavoro, nato come viabilità di una zona periferica, risulta solo in parte adeguato alle varie tipologie di utenza. In alcuni tratti mancano le piste o corsie ciclabili mentre altre strade che servivano aree dismesse risultano ora sottoutilizzate. Nel complesso il tessuto urbano non risulta collegato in modo omogeneo e risente di interventi parziali ancorchè di buona qualità.

Dotazione di verde pubblico e connessione ciclopedonale dell'abitato di Pontesanto

Il nucleo abitato (442 residenti) posto a ovest della città in prossimità della ferrovia e del Rio Correcchio confina con il più ampio quartiere Zolino ma anche con il sistema principale della viabilità e con l'area del nuovo impianto di cogenerazione presso la sede HERA. Tale zona richiede pertanto una particolare attenzione al sistema delle dotazioni di verde pubblico con funzione anche di "filtro" ambientale e richiede una diversificazione dei collegamenti ciclopedonali con il resto della città, attualmente garantiti solo dal sottopasso ciclabile di via Pambera verso il quartiere Zolino, mentre è difficoltoso l'attraversamento in rotatoria di via della Cooperazione per raggiungere la zona commerciale e di servizi pubblici di via Di Vittorio.

ELEMENTI PER LA RISOLUZIONE DELLE PROBLEMATICHE

Accordi art. 18 per l'inserimento nel POC generale di aree di riqualificazione urbanistica

Nel POC generale adottato con delibera C.C. n.184 del 22/12/2017, a seguito di manifestazioni di interesse pervenute dai soggetti privati proprietari, sono stati inseriti 5 ambiti di riqualificazione urbanistica che riguardano la zona nord ferrovia o immediatamente adiacenti la stazione ferroviaria:

- AR.4 R13A EX PEMPA
- AR.2: R9 FONDERIA EX CIR
- AR.5 R13B VIA CESENA VIA SERRAGLIO
- AR.10 VIA DI VITTORIO

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

- AR.11 COOP. CERAMICA

Complessivamente i primi quattro ambiti posti a nord della ferrovia interessano una superficie territoriale di circa 6,6 ettari, mentre l'ambito AR11 posto a ridosso della stazione lato sud interessa altri 2,2 ettari.

Sono stati sottoscritti con ciascun soggetto proprietario gli Accordi ai sensi dell'art.18 della L.R. 20/2000. Ogni accordo esplicita gli aspetti di rilevante interesse pubblico ottenuti a seguito nell'inserimento nel POC generale di ciascuna area e contiene come allegati:

- Il Disegno Urbanistico Concertato dell'area oggetto di intervento.

- La relazione descrittiva dell'intervento che contiene gli obiettivi e i contenuti della proposta;

- Il cronoprogramma dell'intervento con riferimento alla realizzazione sia delle parti private che delle dotazioni territoriali e infrastrutture connesse.

Gli accordi, conformemente a quanto previsto dal PSC, prevedono la possibilità di attuare parte degli interventi edilizi nelle aree libere dagli elettrodotti, al fine di dare avvio alla rigenerazione e rendere economicamente sostenibile l'intervento. Gli ambiti interessati godono di particolari condizioni di favorevole accessibilità al trasporto pubblico (vicinanza alla stazione ferroviaria e all'autostazione) e pertanto, in un'ottica di riduzione del consumo di suolo, risulta prioritario incentivare la riqualificazione di queste aree già urbanizzate. Alcune aree sono già state liberate dagli impianti dismessi.

Fondo per l'interramento degli elettrodotti

Il beneficio derivante dall'interramento non riguarderà esclusivamente gli ambiti attualmente interessati dalle linee, ma tutte le aree di riqualificazione nonché produttive e terziarie limitrofe. Pertanto, considerato che la realizzazione dell'interramento deve necessariamente prevedere una compartecipazione pubblico-privato e un coordinamento da parte dell'Amministrazione comunale, per la complessità e onerosità dell'operazione, nell'Avviso pubblico propedeutico alle manifestazioni di interesse per il POC generale è stato definito un contributo economico a carico degli ambiti posti a nord della linea ferroviaria che intendono partecipare al POC, finalizzato a creare un fondo per l'interramento di 5 linee elettriche.

Complessivamente la cifra di partecipazione dei soggetti privati per le aree inserite nel POC adottato ammonta a Euro 1.490.182,00. Gli Accordi ex art. 18 già sottoscritti contengono l'obbligo di versamento degli importi al momento dell'approvazione del progetto definitivo dell'opera pubblica di interramento dei tratti di elettrodotti sopra citati. Tale obbligo viene garantito con apposite fidejussioni.

Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica PRU "N8:nord ferrovia"

Il PSC e il Rue hanno confermato il Piano di iniziativa pubblica "N8: nord ferrovia" (individuato anche come PRU ai sensi della L.R. 19/98) che interessa un'area dismessa (ex macello comunale e isola ecologica) di circa 12 ettari in parte di proprietà pubblica in parte privata, già oggetto di convenzionamento con i soggetti proprietari di aree interne all'ambito per la realizzazione di edilizia residenziale in parte a prezzo calmierato. Il Comune ha realizzato nell'area la nuova struttura sportiva Ortignola che costituisce un polo di attrazione significativo anche per l'appetibilità della zona in termini di residenza e insediamento di altre attività di servizio alla persona.

Il progetto planivolumetrico approvato nel 2011 è attualmente oggetto di revisione su richiesta dei soggetti privati al fine di individuare tipologie e disposizione più consone alle attuali esigenze del mercato favorendo al contempo una maggiore fruibilità delle aree verdi in connessione con la struttura sportiva. La modifica non comporta necessità di varianti al PSC in quanto trattasi di sola variazione al disegno planimetrico di una porzione dell'area complessiva.

Bando periferie per la realizzazione del sottopasso ambito N8

Tramite il cd. "Bando Periferie" (Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei Comuni capoluogo di Provincia - D.P.C.M. del 25/05/2016) il Comune di Imola è risultato assegnatario di una quota di finanziamento per la realizzazione del sottopasso ciclopedonale tra l'ambito N8 e il Quartiere Marconi a sud della ferrovia. L'intervento in oggetto costituisce uno dei punti di collegamento ciclopedonali più importanti della rete ciclopedonale della città di Imola in quanto viene a trovarsi in posizione mediana tra

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

il sottopasso ciclopedonale a Ovest di "Pontesanto e il sottopasso a Est in corrispondenza della stazione ferroviaria, i quali sono posti ad una distanza di oltre 2 Km e pertanto il nuovo collegamento favorirebbe in maniera efficace il collegamento tra il quartiere Marconi a Sud della ferrovia e la nuova area dell'ambito N8 e di tutto il quartiere esistente posto a Nord della ferrovia.

E' stato approvato il progetto esecutivo in linea tecnica e sono in corso le procedure espropriative e la definizione delle tempistiche di intervento con RFI.

Convenzione HERA "Centrale di Cogenerazione"

In adempimento alla convenzione tra HERA spa e il Comune di Imola del 20/12/2006 (cd. "Impianto di cogenerazione"), Hera spa ha l'obbligo di realizzare a proprie spese, su aree messe a disposizione dal Comune di Imola, un'area verde attrezzata di almeno 10.000 mq. L'area individuata nel POC tematico approvato coincide con l'ambito D_N.5 a Pontesanto che interessa una superficie catastale di 10.281 mq, oltre a porzioni di strade esistenti ai margini per un totale di circa 14.000 mq.

ANALISI SWOT:

PUNTI DI FORZA

- Coerenza con gli strumenti urbanistici generali e di settore (PSC, POC, PGTU)
- Presenza di una rete ciclopedonale estesa a tutte le parti della città discretamente accessibile e oggetto di costante potenziamento e aggiornamento
- Esistenza di buone pratiche consolidate relativamente alla mobilità sostenibile (Pedibus, C'entroin bici, Mi muovo in bici…)
- Proprietà pubblica di alcune aree da riqualificare
- Presenza di servizi importanti in prossimità delle aree da riqualificare (nuova piscina e palestra comunale Ortignola, Centro Sociale "La Stalla", Area sportiva e scuola d'infanzia Pontesanto, Uffici comunali e circondariali in via Cogne),
- Garanzie finanziarie pari a € 1.226.700,00 già depositate dai privati per l'interramento degli elettrodotti, su un contributo complessivo dei privati inseriti nel POC pari a € 1.490.182,00.

PUNTI DI DEBOLEZZA

- Necessità di ricorrere parzialmente ad espropri di soggetti privati.

OPPORTUNITA'

- Accordi già stipulati con i soggetti privati proprietari delle aree da riqualificare inserite nel POC;
- Convenzione HERA "Centrale di Cogenerazione";
- Bando periferie: ottenuto il finanziamento del sottopasso ciclopedonale ferroviario dell'ambito N8;
- Concertazione con i privati proprietari delle aree incluse nell'ambito N8 di una variante al Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica, per accelerarne il completamento in conformità al RUE e al PSC.

ELEMENTI ESTERNI DI MINACCIA

- Incertezza sui tempi di reperimento di risorse pubbliche per completare il fondo per l'interramento degli elettrodotti che interferiscono con le aree da riqualificare;
- Tempi lunghi per i processi decisionali e le risposte necessarie da parte di Enti esterni (RFI, Terna spa).

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

2. Piano di azione: obiettivi ed indicatori

In base all'analisi effettuata si delinea il seguente Piano di Azione:

Bisogni ai quali si intende rispondere:

1) Recupero alla città delle aree dismesse a ridosso della ferrovia per funzioni residenziali e di servizio;
2) Adeguate Connessioni ciclopedonali tra la zona nord ferrovia e il centro storico;
3) Percorribilità est-ovest per l'utenza debole della zona nord ferrovia;
4) Efficacia dei collegamenti viabilistici nord-sud;
5) Migliori condizioni di salubrità e di percezione del benessere urbano nella zona nord ferrovia;
6) Creazione di un'area di verde pubblico con funzione di filtro e mitigazione ambientale per l'abitato di Pontesanto.

Contesti di riferimento:

1) insediamenti urbani misti da ricomporre e densificare intorno ad assi di viabilità primari e relative infrastrutture (linee ferroviarie, asse attrezzato e viabilità afferente);
2) tessuti urbani frammentati e spazi marginali contigui ai perimetri delle aree urbane vocati alla definizione di bordi urbani, alla realizzazione di infrastrutture verdi di connessione tra urbano ed extraurbano (cinture verdi, reti ecologiche, etc…)

Obiettivi strategici:

1) promuovere la rigenerazione delle aree dismesse, favorendone le ricadute positive a scala urbana e riducendo la domanda di consumo di suolo;
2) migliorare la sicurezza ed efficienza dei collegamenti ciclopedonali tra il centro città e le zone a nord della ferrovia;
3) realizzare nuove dotazioni territoriali e infrastrutture per una mobilità sostenibile.

Risultati attesi:

1) riappropriazione alla vita della città delle aree dismesse (riqualificazione urbana) del PSC e inserite nel Rue e POC generale. L'indicatore è costituito dagli ettari di superficie oggetto di PUA nella zona nord ferrovia interna al territorio urbanizzato.
2) Incremento della percorrenza in sicurezza per la mobilità lenta. L'indicatore è costituito dal conteggio dell'utenza e dal monitoraggio dell'incidentalità per ciclisti e pedoni nell'intera zona nord ferrovia.
3) Miglioramento della salubrità e del benessere urbano. Gli indicatori sono la quantità di nuove aree verdi rese fruibili e di assi stradali riqualificati.

In base al quadro diagnostico del paragrafo 1 e a quanto sopra riassunto si individuano i seguenti interventi ed azioni costitutivi della strategia di rigenerazione urbana per l'area nord ferrovia:

Interventi della Strategia per la Rigenerazione Urbana:

I.1) Sottopasso ciclopedonale ferrovia tra l'ambito "N8: nord ferrovia" e il quartiere Marconi in direzione del centro storico. Il risultato atteso è l'incremento dell'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti da e per il quartiere Marconi e il centro storico e la struttura sportiva Ortignola. L'intervento è in fase di attuazione e beneficia di finanziamento statale (cd. Bando periferie). I soggetti coinvolti sono il Comune di Imola, RFI, la Città Metropolitana (in qualità di coordinatore dei progetti), la Presidenza del Consiglio dei Ministri (in qualità di erogatore del finanziamento).

I.2) Rigenerazione ambientale dell'abitato di Pontesanto con realizzazione del Parco Pontesanto tra via Farolfi e via della Cooperazione e collegamento alla via Di Vittorio tramite sottopassaggio ciclopedonale di via della Cooperazione. Il risultato atteso è il miglioramento del benessere urbano nell'abitato di Pontesanto e l'incremento degli spostamenti a piedi o in bicicletta per i residenti verso la zona commerciale e di servizi della via Di Vittorio. L'intervento è oggetto di richiesta di finanziamento. I soggetti coinvolti sono il Comune e Hera spa (in qualità di cofinanziatore per la realizzazione del parco). Le aree sono in piccola parte di proprietà comunale e per il resto da assoggettare a esproprio conformemente al POC tematico approvato.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

I.3) Completamento della pista ciclopedonale lungo via Di Vittorio tra la rotatoria di via della Cooperazione e la struttura sportiva Ortignola. Il risultato atteso è il miglioramento della sicurezza per l'utenza debole e l'incremento degli spostamenti a piedi o in bicicletta nella zona nord ferrovia. Le aree sono di proprietà comunale. Qualora in fase di progettazione di dettaglio si renda necessario utilizzare la fascia di rispetto stradale si valuterà il ricorso a variante al POC per l'apposizione del vincolo espropriativo.

I.4) Rigenerazione di via del Lavoro tra via I° Maggio e via Serraglio: l'intervento prevede la messa in sicurezza e il miglioramento dell'efficienza dell'asse stradale tramite creazione di pista ciclopedonale alberata su un lato e riorganizzazione degli incroci e della sezione stradale con utilizzo dei margini delle aree adiacenti dismesse da riqualificare. L'intervento è strettamente connesso all'attuazione degli ambiti di riqualificazione urbana AR.2 e AR.4 inseriti nel POC generale adottato, in quanto i soggetti attuatori hanno assunto l'obbligo congiunto di intervenire sulla viabilità esistente adiacente gli ambiti. Il risultato atteso è la riqualificazione dell'asse stradale, il miglioramento della sicurezza per l'utenza debole e l'incremento degli spostamenti a piedi o in bicicletta nella zona nord ferrovia. I soggetti coinvolti sono il Comune di Imola e i privati proprietari delle aree dismesse da riqualificare inserite nel POC generale adottato (ambiti AR.2 e AR.4).

I.5) Rigenerazione di via Cesena tramite creazione di pista ciclopedonale alberata su entrambi i lati e riorganizzazione della sezione stradale e degli incroci con utilizzo dei margini delle aree adiacenti dismesse da riqualificare. L'intervento è strettamente connesso all'attuazione degli ambiti di riqualificazione urbana AR.2, AR.4 e AR.5 inseriti nel POC generale adottato, in quanto i soggetti attuatori hanno assunto l'obbligo congiunto di intervenire sulla viabilità esistente adiacente gli ambiti. Il risultato atteso è la riqualificazione dell'asse stradale, il miglioramento della sicurezza per l'utenza debole e l'incremento degli spostamenti a piedi o in bicicletta nella zona nord ferrovia. I soggetti coinvolti sono il Comune di Imola e i privati proprietari delle aree dismesse da riqualificare inserite nel POC generale (ambiti AR.2, AR.4 e AR.5).

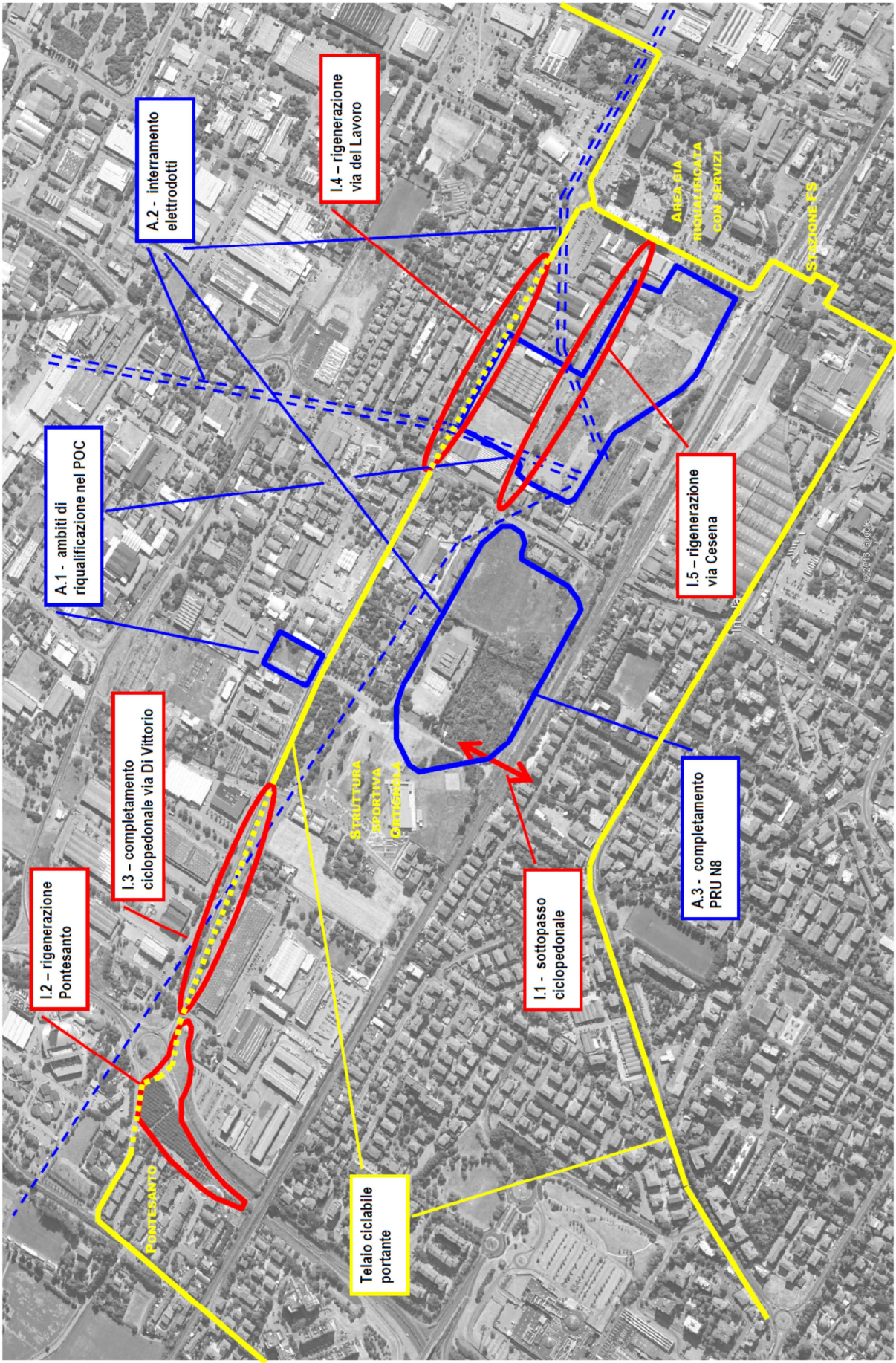
Azioni della Strategia per la Rigenerazione Urbana:

A.1) Approvazione del POC generale per gli ambiti di riqualificazione di proprietà privata: nel POC generale adottato sono inseriti numerosi ambiti di riqualificazione tra i quali 5 si collocano a ridosso o in prossimità della linea ferroviaria. Negli Accordi art. 18 con i privati proprietari di tali ambiti, l'Amministrazione si è impegnata a pervenire all'approvazione del POC generale entro il 31/12/2018, al fine di consentire (risultato atteso) la presentazione dei PUA o dei Permessi di Costruire convenzionati previsti per l'attuazione dei 5 ambiti di riqualificazione inseriti nel POC. L'indicatore è il numero di PUA e/o PdC convenzionati presentati.

A.2) Ottenimento dello studio di fattibilità per l'interramento degli elettrodotti di competenza di Terna spa dalla ferrovia fino a via I° Maggio e via Selice: a seguito dei contatti già avviati, la società che gestisce le linee elettriche ad alta tensione presenti sulla zona nord ferrovia fornirà una valutazione tecnico-economica relativa ai tratti di elettrodotti da mantenere in esercizio tramite interramento e di quelli eventualmente da dismettere ed eliminare, con relativi costi. Il risultato atteso è la definizione della spesa complessiva necessaria per il completamento della rigenerazione delle aree nord ferrovia e valutare il contributo pubblico necessario. Il costo dello studio di fattibilità indicato da Terna spa è già stato previsto a Bilancio. L'indicatore è l'avvenuta ricezione dello studio di fattibilità da parte di Terna spa.

A.3) Completamento del PRU N8: concertazione con i proprietari privati di una variante al Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica "N8: nord ferrovia" conforme al PSC, che preveda una distribuzione planimetrica e una scelta tipologica per gli edifici residenziali più adeguata alle attuali esigenze del mercato immobiliare rispetto a quanto previsto nel primo piano approvato nel 2011. Il risultato atteso è il completamento del Piano di riqualificazione urbana dell'ambito N8. L'indicatore è la superficie attuata e l'incremento di dotazioni pubbliche all'interno dell'ambito.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59



Città di Imola – Strategia per la Rigenerazione Urbana: Azioni e Interventi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

3. Interventi ed azioni

DETTAGLIO INTERVENTI

I.1) Sottopasso ciclopedonale ferrovia tra l'ambito "N8: nord ferrovia" e il quartiere Marconi in direzione del centro storico.

Il progetto di realizzazione del sottopasso si inserisce nel quadrante Nord Ovest della città di Imola e costituirà un importante collegamento della rete delle piste ciclabili della città, tale da collegare le aree urbane densamente abitate a Sud della ferrovia, con le aree oggetto di riqualificazione urbanistica poste a Nord della ferrovia stessa e con la zona industriale della città. Tale nuova infrastruttura metterà inoltre in collegamento il quartiere Marconi e il centro storico con la nuova struttura sportiva comunale Ortignola già realizzata nell'ambito "N8 Nord ferrovia".

Il progetto, favorendo di fatto i collegamenti delle zone urbanizzate sui due lati della ferrovia, contribuisce a promuovere l'uso di mezzi alternativi alle autovetture, favorendo una mobilità sostenibile sui percorsi casa scuola e casa lavoro oggi completamente non risolti se non mediante l'utilizzo delle autovetture private.

Il nuovo sottopasso che collegherà il quadrante Centro e Nord Ovest della città con le zone oltre la ferrovia permetterà di poter utilizzare la mobilità ciclabile casa lavoro mediante percorsi protetti in sede propria, contribuendo ad uno spostamento modale a favore del mezzo leggero.

Non ultimo si rileva inoltre che la realizzazione di detta infrastruttura, sul lato Sud della ferrovia permette di collegarsi direttamente con la Via Bucci e con l'attigua Via Cenni dove è sita la Scuola Primaria Marconi, di riferimento e di stradario delle attigue zone residenziali esistenti e di nuova realizzazione a Nord della ferrovia, realizzando di fatto quel necessario collegamento sulle direttrici di spostamento casa scuola che porteranno ulteriori benefici in termini di decongestionamento della viabilità circostante la scuola in un contesto di ulteriore sviluppo urbanistico.

Si è verificato inoltre, mediante i dati raccolti nell'analisi conoscitiva del Nuovo Piano Urbano del Traffico della città di Imola che gli interventi realizzati negli ultimi 15 anni volti a favorire la moderazione del traffico e la mobilità sostenibile, mediante la realizzazione di nuove piste ciclabili e il collegamento in rete di quelle esistenti hanno consentito di raggiungere risultati significativi, poiché si è evidenziata una marcata riduzioni sia degli incidenti che dei feriti e dei morti per oltre il 50%. Ciò porta a concludere che anche questo progetto risulta di forte potenzialità rispetto alle attese di miglioramento della sicurezza e conseguente riduzione dell'incidentalità.

La posizione scelta è quella che consente la maggiore vicinanza alla struttura sportiva Ortignola e alle scuole del quartiere Marconi, con la minima interferenza rispetto agli edifici esistenti lungo la ferrovia a sud.

Costo totale dell'intervento : € 1.500.000,00 di cui € 1.200.000,00 derivanti dal finanziamento statale (cd. Bando periferie), € 300.000,00 da risorse locali. E' stato approvato il progetto esecutivo in linea tecnica in data 22/12/2017. Sono in corso le procedure espropriative e la definizione delle tempistiche di intervento con RFI.

I.2) Rigenerazione ambientale dell'abitato di Pontesanto

L'intervento riguarda un'area di circa 14.000 mq collocata a margine della più recente zona residenziale di Pontesanto, delimitata a ovest dalla via Farolfi, a est dalla via della Cooperazione (c.d. Asse Attrezzato), a nord dalla via Mazzanti e a sud dalla linea ferroviaria Bologna-Otranto.
L'intervento prevede:

1. la realizzazione di un parco sistemato a verde attrezzato nella parte più prossima alle abitazioni e sistemato a bosco nella parte adiacente la viabilità principale, tramite sostituzione del frutteto esistente (cachi) con specie nobili più adatte alla piantumazione in gruppi e alla creazione di una fascia di mitigazione acustica e dell'inquinamento atmosferico;
2. la realizzazione di posti auto lungo la via Farolfi per la fruizione dell'area verde e per adeguare la disponibilità di parcheggio alle esigenze della zona residenziale;

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

3. il collegamento ciclopedonale tra via Mazzanti e via Di Vittorio, realizzando le rampe a est e a ovest di via della Cooperazione e mettendo in funzione il sottopasso già predisposto sotto via della Cooperazione, con un precedente intervento di adeguamento della rotatoria esistente. La sistemazione della sezione del tratto di via della Cooperazione adiacente il parco, consentirà il raddoppio della corsia nel sottopassaggio della ferrovia per dare continuità al doppio attestamento in rotatoria.

L'intervento risponde all'esigenza di migliorare e mettere in collegamento le dotazioni territoriali di una zona residenziale con carattere di margine rispetto alla zona nord ferrovia di Imola, ancorchè coesa e dotata di servizi di buona qualità (scuola d'infanzia, Centro sportivo). La funzione del parco è sia quella di creare un filtro rispetto all'asse attrezzato sia quella di migliorare il benessere urbano e la disponibilità di luoghi di aggregazione per i residenti (Pontesanto conta 442 residenti al 31/12/2017). Essenziale per garantire la sicurezza degli spostamenti a piedi e in biciletta verso la zona dei servizi risulta poi la realizzazione dell'attraversamento ciclabile sotto via della Cooperazione (asse attrezzato) che mette fine a un certo isolamento del nucleo abitato rispetto alla città. Infatti attualmente l'unico collegamento ciclopedonale di Pontesanto avviene verso il quartiere Zolino a sud della Ferrovia con un sottopasso ciclabile. Inoltre l'attraversamento della rotatoria a piedi o in bicicletta risulta molto rischioso specialmente nelle ore di punta.
Questa esigenza era stata evidenziata fin dalle fasi conoscitive della formazione del Piano del Traffico, durante gli incontri pubblici svolti con i cittadini e le associazioni. Tale intervento contribuisce al completamento del telaio ciclabile portante individuato nel PGTU vigente. La fluidificazione del transito in via della Cooperazione realizzabile con sola segnaletica orizzontale permetterà di ridurre l'inquinamento locale per l'abitato di Pontesanto migliorando la salubrità ambientale.
La maggior parte delle aree necessarie per l'intervento sono di proprietà privata e pertanto oggetto di esproprio. Il POC tematico approvato con delibera C.C. n.183 del 21/12/2017 ha apposto il vincolo preordinato all'esproprio su tali aree (circa 10.280 mq) e i proprietari hanno ricevuto personale comunicazione dell'avvenuta apposizione del vincolo. L'area che ospiterà la rampa di arrivo della pista ciclopedonale su via Di Vittorio è già di proprietà comunale.
Il costo dell'intervento è stimato in € 760.225,03 come risulta dal quadro economico dal progetto di fattibilità tecnica ed economica.

<u>Piano economico e finanziario dell'intervento:</u>

- € 465.225,03 finanziati con risorse locali
- € 295.000,00 tramite richiesta di contributo di cui al Bando Rigenerazione Urbana.

Le risorse locali comprendono:
- € 157.000,00 a carico di Hera spa per la progettazione dell'intervento e per realizzazione dell'area verde, in forza della convenzione del 20/12/2006 (cd. "Impianto di cogenerazione") che deve essere adempiuta da parte di Hera entro 6 mesi dalla messa a disposizione delle aree da parte del Comune;
- € 308.225,03 a carico del Comune di Imola, derivanti dagli introiti dovuti alla monetizzazione del verde pubblico in interventi disciplinati dal RUE.
L'intervento riguarderà le annualità 2019 e 2020.
La clausola convenzionale con Hera spa consente di avere una garanzia certa sulla fattibilità di parte dell'intervento (il parco): l'ottenimento del finanziamento con il Bando Rigenerazione Urbana consentirebbe il completamento dell'intervento di rigenerazione progettato. Il progetto potrà essere realizzato per stralci (area verde, parcheggi, pista ciclopedonale).

I.3) Completamento pista ciclopedonale via Di Vittorio

L'intervento consiste nella realizzazione lungo via Di Vittorio di un tratto di pista ciclopedonale in sede propria di circa 400 m tra il punto in cui terminerà la pista compresa nell'intervento I.3 precedentemente descritto e la via Ortignola dove si connette con la pista esistente che conduce alla struttura sportiva Ortignola. L'intervento contribuisce al completamento del telaio ciclabile portante individuato nel PGTU vigente e mette in sicurezza la percorrenza di via Di Vittorio per ciclisti e pedoni attualmente costretti a restare in carreggiata per questo tratto. Il risultato atteso è il miglioramento della sicurezza per l'utenza debole e l'incremento degli spostamenti a piedi o in bicicletta nella zona nord ferrovia.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

Le aree sono di proprietà comunale e interessano la banchina stradale della via Di Vittorio, attualmente utilizzate per la sosta lungo strada da eliminare. Qualora in fase di progettazione di dettaglio si rendesse necessario utilizzare la fascia di rispetto stradale si attiverà la procedura di variante specifica al POC per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.
Il costo dell'intervento è stimato in € 150.000,00 circa da finanziare con risorse proprie dal Comune, in attuazione del PGTU.

I.4) Rigenerazione via del Lavoro

L'intervento prevede la riqualificazione della sede stradale di via del Lavoro con completamento della pista ciclopedonale sul lato sud (circa 350 m), rinnovo del marciapiede sul lato nord e ridefinizione del filare alberato sul lato sud. Questo asse stradale è utilizzato sia per l'attraversamento della zona nord ferrovia che per l'accesso ad abitazioni e attività artigianali e commerciali e risulta ad oggi non più adeguato al volume di traffico e tipologia di utenza (marciapiede stretto, sosta tra le alberature in mancanza di aiuole definite, mancanza di pista ciclabile). E' necessario inoltre riorganizzare l'incrocio con via I° Maggio (un asse viabilistico fondamentale) tramite rotatoria o tramite doppio attestamento all'incrocio in modo da limitare l'incolonnamento e la conseguente emissione di gas di scarico in prossimità di abitazioni.
Per questo intervento risulta necessario l'utilizzo dei margini delle aree dismesse da riqualificare lungo via del Lavoro, in particolare l'ambito individuato con la sigla AR.2 alla cui attuazione l'intervento è strettamente connesso in quanto i soggetti proprietari hanno assunto l'obbligo di intervenire sulla viabilità esistente. L'Ambito è inserito nel POC generale adottato con delibera C.C. n. 184 del 21/12/2017. L'Accordo art. 18 L.R. 20/2000 approvato con delibera G.C. n. 245 del 28/11/2017 che contiene gli impegni dei privati è stato siglato in data 30/5/2018 per l'ambito AR.2 e in data 8/5/2018 per l'ambito AR.4.

Il costo dell'intervento è stimato in € 300.000,00 da finanziare con risorse dei soggetti privati sottoscrittori dell'Accordo art. 18.

I.5) Rigenerazione via Cesena

L'intervento prevede la riqualificazione della sede stradale di via Cesena, la cui sezione è attualmente molto ampia, in quanto la strada è nata a servizio delle prime zone industriali adiacenti la ferrovia, e viene utilizzata anche come parcheggio. La via Cesena è attualmente sottoutilizzata ma costituisce l'asse portante degli ambiti di riqualificazione più estesi (AR.2 e AR.4) che si affacciano su di essa. L'intervento prevede il restringimento della carreggiata e la creazione di una pista ciclopedonale alberata su entrambi i lati con accessi definiti a parcheggi in sede propria. Oltre alla sede stradale attuale, vengono interessati i margini delle aree dismesse da riqualificare AR.2, AR.4 e AR.5 inseriti nel POC adottato, dei quali i soggetti attuatori hanno assunto l'obbligo congiunto di intervenire sulla viabilità esistente adiacente gli ambiti. Il risultato atteso è la riqualificazione dell'asse stradale, il miglioramento della sicurezza per l'utenza debole e l'incremento degli spostamenti a piedi o in bicicletta nella zona nord ferrovia.

L'Ambito è inserito nel POC generale adottato con delibera C.C. n. 184 del 21/12/2017. L'Accordo art. 18 L.R. 20/2000 approvato con delibera G.C. n. 245 del 28/11/2017 che contiene gli impegni dei privati è stato siglato in data 30/5/2018 per l'ambito AR.2, in data 8/5/2018 per l'Ambito AR.4 e in data 9/2/2018 per l'ambito AR.5.
Il costo dell'intervento è stimato in € 700.000,00 da finanziare con risorse dei soggetti privati sottoscrittori degli Accordi art. 18.

Per gli Accordi art. 18 stipulati per gli ambiti da riqualificare si rimanda all'allegato 1 del POC generale adottato con delibera C.C. n.184 del 21/12/2017.

DETTAGLIO AZIONI

A.1) Approvazione del POC generale 2017-2022

Il POC generale 2017-2022 è stato adottato dal Comune di Imola con Delibera C.C. n.184 del 21/12/2018. Questo POC generale (a differenza del primo POC tematico che riguardava solo 4 opere pubbliche prioritarie)

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

contiene un nucleo di ambiti di proprietà privata per cui il PSC prevede la riqualificazione tramite interventi di ristrutturazione urbanistica. Gli Accordi art. 18 L.R. 20/2000 sottoscritti con i privati proprietari di questi ambiti inseriti nel POC adottato contengono oltre agli impegni dei privati, l'impegno dell'Amministrazione a pervenire all'approvazione del POC generale entro il 31/12/2018, al fine di consentire la successiva presentazione dei PUA o dei Permessi di Costruire convenzionati. Pertanto l'azione individuata costituisce il presupposto per l'auspicato avvio degli interventi di recupero delle aree dismesse a ridosso della linea ferroviaria.
L'iter di approvazione è in fase avanzata: si è concluso il periodo delle osservazioni e la conferenza di servizi per l'ottenimento dei pareri necessari, sono state inviate alla Città Metropolitana di Bologna le integrazioni richieste per la formulazione delle riserve e la conclusione della VALSAT. La fase di controdeduzione per pervenire all'approvazione è stimata in circa 3 mesi ed essendo a carico degli uffici interni dell'Amministrazione, non si rilevano criticità particolari.

A.2) Studio di fattibilità per l'interramento degli elettrodotti di competenza di Terna spa

Questa azione è finalizzata alla definizione della spesa complessiva necessaria per mettere i soggetti attuatori privati nelle condizioni di completare la rigenerazione delle aree nord ferrovia. Il contributo economico al fondo per l'interramento derivante dagli interventi privati è già noto e in parte già garantito con le fidejussioni presentate al momento della sottoscrizione degli Accordi ex art.18 L.R. 20/2000: lo studio consentirà di valutare il contributo pubblico necessario da mettere in campo sia attraverso risorse proprie dell'ente locale che attraverso la ricerca di altri fonti pubbliche di finanziamento.
Con Terna spa, gestore delle linee, sono già da tempo avviati contatti che hanno portato alla definizione di un contributo di circa € 20.000,00 (oltre Iva e spese accessorie per un totale stimato di € 26.000,00) necessario da parte del Comune per ottenere da Terna spessa la valutazione tecnico-economica relativa ai tratti di elettrodotti da mantenere in esercizio tramite interramento e di quelli eventualmente da dismettere ed eliminare, con relativi costi. Il costo di questo studio di fattibilità è già stato previsto a Bilancio. Si stimano alcuni mesi necessari per la redazione dello studio da parte di Terna spa e pertanto la definizione del quadro delle risorse complessive necessarie si completerà entro il 2019.

A.3) Concertazione PRU "N8: Nord ferrovia"

L'area inclusa nel perimetro del PRU N8 comprende aree di proprietà pubblica e aree di proprietà di operatori economici privati (imprese di costruzione) che hanno stipulato nel 2013 la convenzione urbanistica per la realizzazione delle opere di urbanizzazione.
Il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica vigente è stato attuato solo parzialmente per la parte pubblica (realizzazione del nuovo complesso sportivo Ortignola) mentre i privati hanno chiesto la concertazione di una variante al progetto dell'ambito che preveda una distribuzione planimetrica e una scelta tipologica per gli edifici residenziali più adeguata alle attuali esigenze del mercato immobiliare rispetto a quanto previsto nel piano approvato nel 2011. La modifica è comunque conforme al PSC e pertanto non si rilevano particolari criticità nel procedimento.
E' stato già avviato un tavolo tecnico di concertazione che consenta di coordinare la fase di progettazione pubblico/privato e l'iter di approvazione.

Si prevede l'espletamento dell'azione entro il primo quadrimestre del 2020. Questa azione è propedeutica al completamento del Piano di riqualificazione urbana dell'ambito N8.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

4. Fattibilità e governance

Gli interventi e le azioni della strategia delineata sono conformi agli strumenti urbanistici vigenti e adottati, sia di carattere generale (PSC, RUE, POC) che di settore (PGTU).

Per l'intervento I.2, oggetto della richiesta di contributo del Bando Rigenerazione Urbana, è stata già avviato l'iter espropriativo: i soggetti privati interessati dall'esproprio sono stati avvisati dell'avvenuta approvazione del POC tematico riguardante il Parco Pontesanto. Nel periodo di pubblicazione del POC tematico non sono pervenute osservazioni in merito, pertanto si può ragionevolmente prevedere un limitato rischio di contestazioni nel corso del procedimento. Le risorse necessarie per gli espropri saranno inserite nel prossimo Bilancio e coincidono sostanzialmente con la quota di finanziamento comunale che deriva dalle risorse già introitate con la monetizzazione del verde negli interventi puntuali disciplinati dal RUE. Questo fattore consente di garantire la fattibilità almeno del Parco (il cui onere di progettazione e realizzazione è a carico di Hera spa per obbligo convenzionale) indipendentemente dall'ottenimento del finanziamento del Bando Rigenerazione Urbana, indispensabile invece per il completamento dell'intervento di rigenerazione, comprensivo del collegamento ciclopedonale (in aree totalmente pubbliche) e dei parcheggi (parte su aree stradali pubbliche, parte in aree private da espropriare).

In tema di proprietà delle aree, gli interventi riguardano aree sia pubbliche che private. Oltre alle procedure di esproprio descritte, l'acquisizione delle aree al patrimonio comunale avverrà in base a convenzioni urbanistiche per l'attuazione degli ambiti di riqualificazione inseriti nel POC generale , in adempimento agli Accordi art. 18 L.R. 20/2000 tra privati e Comune, già stipulati con atti notarili nel corso del primo semestre del 2018:

- Ambito AR.2 stipulato il 30/5/2018
- Ambito AR.4 stipulato l'8/5/2018
- Ambito AR.5 stipulato il 9/2/2018

I tempi di realizzazione degli interventi I.4 ed I.5 sono parzialmente condizionati dall'avvio dell'interramento degli elettrodotti che interessano gli ambiti obbligati a compartecipare agli interventi. Pertanto i tempi di inizio intervento indicati nel cronoprogramma possono essere soggetti a variazioni. In alternativa, potranno essere realizzati interventi in riduzione che agiscano sulle sole aree stradali già di proprietà pubblica con opere di adeguamento di portata più limitata.

CRONOPROGRAMMA GENERALE DELLA STRATEGIA

ID *Azione/Intervento*	**2019**			**2020**			**2021**			**2022**			**2023**		
quadrimestre	I°	II°	III°	I°	II°	III°	I°	II°	III°	I°	II°	III°	I°	II°	III°
I.1															
I.2															
I.3															
I.4															
I.5															
A.1															
A.2															
A.3															

Relativamente alle risorse finanziarie che l'Amministrazione Comunale intende mettere in campo, oltre a quanto già descritto per gli espropri dell'intervento 3, si evidenzia che sono già previste a bilancio la quota di € 26.000,00 per lo studio di fattibilità dell'interramento degli elettrodotti e la quota di € 300.000,00 per il

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59

sottopasso ciclopedonale dell'ambito N8. Per l'intervento 3 (completamento pista ciclopedonale via Di Vittorio) in alternativa al reperimento di risorse proprie, si ricercheranno fondi specifici per lo sviluppo della mobilità ciclabile da parte dell'ufficio comunale preposto.

Il ruolo attivo dell'Amministrazione Comunale risulta fondamentale per la gestione degli interventi e delle azioni della strategia. Per l'azione 3 (Concertazione PRU N8) è già attivato un tavolo di progettazione condivisa con le proprietà delle aree incluse nell'ambito N8 al fine di rendere più efficace il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica: l'Amministrazione assume il ruolo di coordinare le istanze e tradurre in termini di redazione progettuale i contributi dei privati. La presenza all'interno del Comune di un ufficio Pianificazione Urbanistica e di un ufficio Progetti Europei rende possibile dedicare risorse a questa e alle altre azioni della strategia che richiedono l'iniziativa pubblica e l'interfaccia con altri Enti e Società (ad es. Terna spa, Hera spa), anche per gestire eventuali misure correttive e modifiche che si rendessero necessarie. L'Amministrazione inoltre si avvale della società in house Area Blu spa per la progettazione, gestione delle gare e direzione lavori degli interventi di iniziativa pubblica; Area Blu spa gestisce inoltre i rapporti con RFI per la definizione della tempistica e delle condizioni di intervento per la realizzazione del sottopasso ciclopedonale N8.

Per l'efficacia della strategia si ritiene importante il coinvolgimento della cittadinanza, in particolare è necessario informare e formare i residenti relativamente all'implementazione delle opportunità per gli spostamenti casa-lavoro-servizi tramite la rete ciclopedonale in alternativa all'uso dell'auto privata. Pertanto saranno previsti degli incontri pubblici, in analogia con quanto messo in atto nella fase di redazione del Piano Urbano del Traffico, finalizzati alla promozione della mobilità sostenibile e al monitoraggio dell'efficacia degli interventi realizzati.

Imola, 7 settembre 2018

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2018/0577173 del 13/09/2018 12:53:59