

## Una città strategica

Castel San Giovanni rappresenta per la sua collocazione geografica la **testa di ponte naturale della regione Emilia Romagna verso la Lombardia** e segnatamente verso l'area metropolitana milanese vista la vicinanza da Milano da cui dista 40 km.

Le potenzialità offerte dalla sua localizzazione all'interno di una fitta rete di infrastrutture di rilievo sovra locale come l'Autostrada A21 e la linea ferroviaria TO – PC – BS che attraversano in direzione Ovest – Est il suo territorio e lo inseriscono all'interno della maglia della Pianura Padana lungo una delle principali direttrici dello sviluppo a livello non solo nazionale stanno contribuendo a rendere la **città particolarmente attrattiva** soprattutto per gli insediamenti industriali legati al settore della logistica.

Accanto alla posizione strategica al livello di area vasta, il territorio del Comune di Castel San Giovanni, decentrato rispetto al territorio della Provincia di Piacenza presenta una serie di problematiche relative alla accentuazione del fenomeno di marginalizzazione e di isolamento che già connota il sistema piacentino rispetto al dinamismo caratteristico del Sistema Policentrico Regionale dell'Emilia Romagna.

Inoltre il territorio del Comune di Castel San Giovanni è caratterizzato anche da una **qualità ambientale diffusa** rappresentato, nella fascia di pianura dal Fiume Po e dalla terrazza alluvionale con il caratteristico fenomeno dei fontanili e nel retroterra collinare da paesaggi caratteristici ricchi di produzioni tipiche che se opportunamente valorizzate e inserite in un progetto comune di promozione offrono potenziali di grande sviluppo sia in funzione dell'attrazione turistica che della limitazione dei fenomeni di abbandono e relativo degrado del territorio rurale.

Anche il Fiume Po che pur presenta problematiche rilevanti relative all'inquinamento, anche nell'ambito del generale progetto di bacino per la sua valorizzazione, offre grandi potenzialità ai fini di un suo sfruttamento a scopi turistici ricreativi.

Il capoluogo presenta uno standard di **qualità della vita buono**, legato in generale ad una discreta qualità ambientale e ad una buona dotazione di servizi alla persona, anche se in alcuni casi si rende necessaria una loro riorganizzazione e implementazione (in particolare nel settore infanzia e social housing).

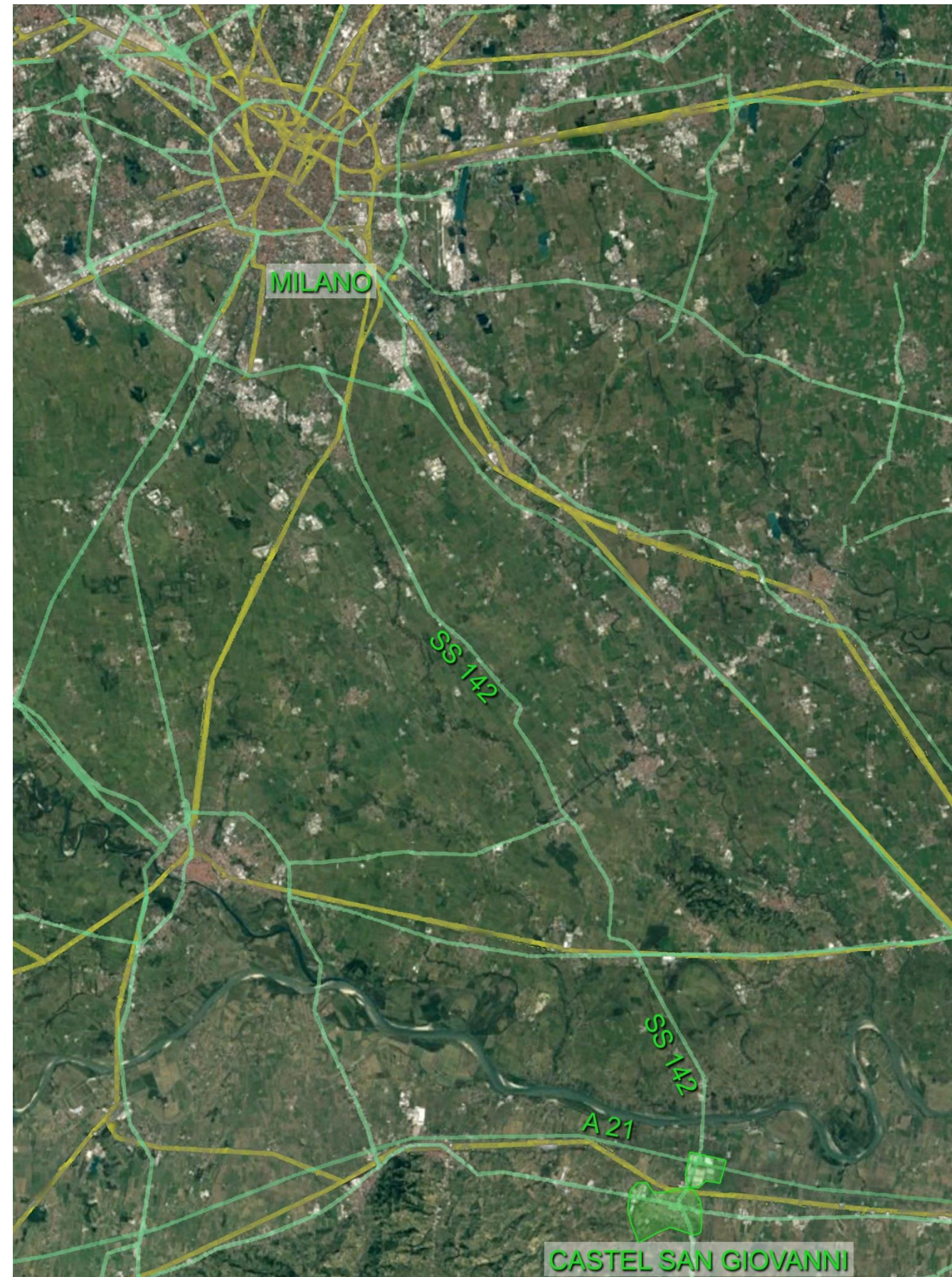
Limiti si riscontrano però nel settore produttivo dovuti soprattutto alla mancanza d'aziende di dimensioni medie, alla dismissione di alcune aziende importanti collocate ai margini del capoluogo e al ridimensionamento della Centrale Enel di La Casella.

In conseguenza della situazione sopra descritta si riscontrano carenze anche relativamente al settore dei servizi alla produzione che costringe le attività locali a doversi rivolgere altrove per usufruire dei servizi ad esse necessari.

Negli ultimi anni però, per far fronte alla debolezza dell'apparato produttivo, l'amministrazione comunale si è impegnata fortemente per perseguire l'obiettivo del rilancio di questo settore.

Ciò ha portato prima alla realizzazione del polo logistico e successivamente a potenziarlo sino a renderlo uno dei più ben attrezzati e gestiti di tutto l'intero Nord Italia.

Resta carente la rete infrastrutturale di collegamento sia agli assi stradali portanti che a quelli ferroviari, se è vero infatti che l'autostrada serve egregiamente il polo logistico è altrettanto vero che la mancanza di una vera tangenziale concentra il traffico su strade interne non più all'altezza della situazione, l'endemica lentezza della sistemazione della ex strada statale 412 di collegamento con Milano accentuato dalla intransitabilità dei mezzi pesanti sul ponte del Po, oggi al limite della transitabilità, penalizza fortemente le potenzialità sia produttive che turistiche.



REGIONE EMILIA-ROMAGNA ( r\_emiro )  
Giunta ( AOO\_EMR )  
allegato al PG/2018/0581602 del 17/09/2018 13:56:38



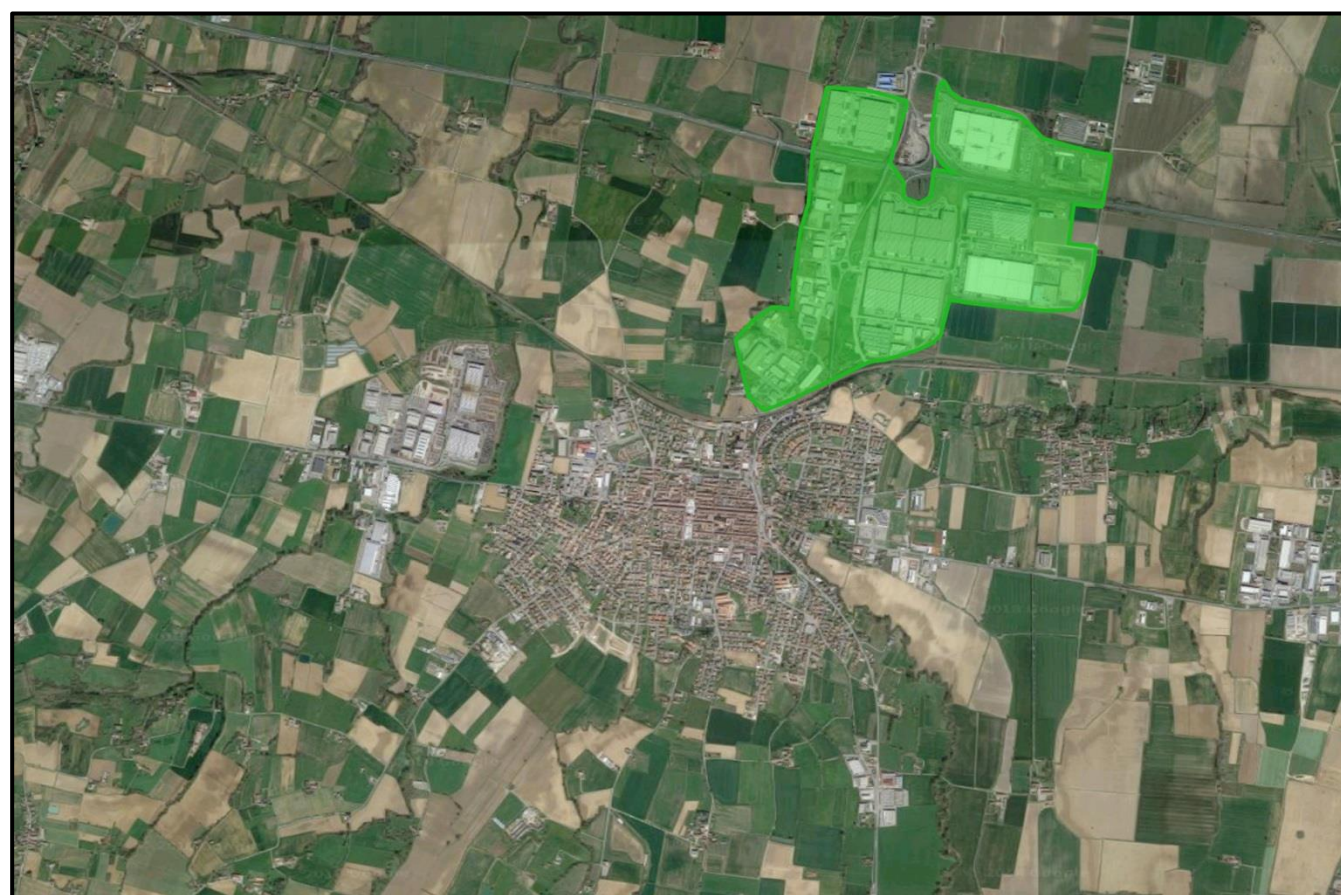
### Una città che cresce

La capacità espressa negli ultimi 20 anni, a partire dall'attuazione del programma d'area della Val Tidone, denominato "Azioni integrate per la Val Tidone e la Val Luretta", che prevedeva l'attivazione di strategie incentrate sulle specificità territoriali e socio-economiche rivolte al rafforzamento competitivo delle imprese e alla qualificazione del sistema ambientale, ha notevolmente inciso sulla capacità di crescita della città.

**La popolazione residente è cresciuta costantemente negli anni** passando dai 11.962 abitanti nel 2001 agli attuali 13.680 con una popolazione di immigrati extracomunitari del 20,6%.

La realizzazione del nuovo polo logistico per una superficie complessiva di circa un milione seicento mila metri quadrati di aree urbanizzate, con un numero di occupati che raggiunge nei momenti di punta il numero di **oltre quattromila addetti**, ha dato nuovo slancio all'economia locale che pur risentendo della crisi che si prolunga ormai da un decennio presenta un tasso di occupazione del 69,4% e quindi tra i più alti d'Italia.

La presenza sul territorio, nel polo logistico di Castel San Giovanni, dei marchi più importanti come Amazon, Leroy Merlin, Moncler, Geodis, Inditex (Zara) che hanno collocato qui la loro principale sede italiana fa presagire ulteriori importanti sviluppi.





## Analisi urbana e quadro diagnostico

L'analisi del contesto urbano che segue pur adottando una visione generale e complessiva del territorio è suddivisa tra i diversi sistemi (Insediativo, Infrastrutturale, Ambientale) in modo da garantire un'analisi che anche se schematica sia meno generalizzata e capace di cogliere, per ogni ambito tematico, le criticità/opportunità mettendole in relazione.

### Sistema insediativo

#### Settore residenziale

Per quanto riguarda il Sistema Insediativo dalle analisi compiute risulta che il Centro Storico e gli insediamenti di antica formazione con esso confinanti sotto il profilo della residenza sono soggetti ad un fenomeno di fuga orientata verso le nuove abitazioni isolate nei nuovi quartieri di espansione residenziale, mentre le vecchie abitazioni vengono trasformate e destinate per lo più ad attività di servizio. Nella maggior parte dei casi infatti all'interno del Centro Storico si assiste al degrado del tessuto urbanistico spesso frammentato e discontinuo con episodi isolati di recupero e a fenomeni di degrado edilizio dei fabbricati spesso abbandonati visti gli elevati costi delle ristrutturazioni in ambito urbano per i limitati spazi da sfruttare per attività di servizio alla residenza (verde privato, box auto ...).

#### Settore produttivo

Dopo aver passato in rassegna le problematiche legate alla residenza l'attenzione viene ora posta sul settore produttivo da sempre nodo cruciale per lo sviluppo di Castel San Giovanni ed evidenziato come limite strutturale anche dagli strumenti urbanistici sovraordinati. Infatti le uniche aree produttive, escludendo le varie attività artigianali disseminate sul territorio, sono quelle situate in località Campo d'oro e quelle situate a Nord dell'aggregato in Località Cà dei Tre Dì, le cui dimensioni, prevalentemente artigianato di piccole dimensioni, non sono tali da assorbire l'offerta occupazionale locale e comunque non sono in grado di attrarre dall'esterno risorse e di conseguenza ricchezza. La recente realizzazione dell'importante polo logistico all'uscita autostradale A 21 e il successivo insediamento di aziende di notevole importanza e dimensione rappresenta un'occasione importante per il rilancio dell'economia di Castel San Giovanni e può diventare un volano per lo sviluppo dell'intero aggregato urbano e la nascita di una serie di nuove attività legate all'indotto (come peraltro sta avvenendo).

#### Settore terziario - servizi

Per quanto riguarda il settore dei servizi alla residenza e alla persona Castel San Giovanni offre, insieme agli altri comuni della Val Tidone, una buona dotazione di strutture in diversi settori che vanno dalla sanità (ospedale civile e ambulatori specializzati, numerose case di cura per anziani pubbliche e private, servizi vari di assistenza), all'istruzione di ogni ordine e grado (asilo nido, asilo elementare media inferiore e superiore), allo sport (ogni disciplina), alla cultura (centro culturale, teatro comunale, cinema, manifestazioni varie) e al commercio (negozi, supermercati e centri commerciali). Per quanto riguarda invece l'ambito dei servizi alle imprese anche all'interno degli strumenti urbanistici elaborati a livello provinciale viene evidenziata la carenza di un idoneo apparato di attività e di professionalità in grado di fornire assistenza e supporto alle iniziative imprenditoriali. Questo costringe a dover ricercare altrove i supporti necessari allo svolgimento delle proprie attività perdendo così l'occasione di sfruttare le risorse locali in un processo virtuoso di crescita.

### Sistema della mobilità

La definizione delle problematiche emergenti e delle potenzialità offerte in questo settore scaturisce dall'analisi dei dati raccolti nella fase analitica e dalla loro rielaborazione che ha portato alla individuazione di un quadro che si compone di alcune tematiche fondamentali di seguito elencate e brevemente descritte.

#### La viabilità principale

L'Autostrada A21 Torino – Piacenza - Brescia che corre lungo il lato Nord del capoluogo in direzione Est – Ovest rappresenta senza dubbio una notevole risorsa in termini di fruibilità/accessibilità del territorio e di sviluppo del sistema produttivo soprattutto legato alla logistica anche in abbinamento al tracciato della linea ferroviaria TO – PC che scorre parallela ad essa.

Nodo cruciale legato alla presenza dell'infrastruttura autostradale rimane quello del suo svincolo di accesso che presenta notevoli problematiche legate sia alla sicurezza stradale sia alla inadeguatezza del casello e delle strutture di servizio soprattutto in funzione del notevole sviluppo delle contigue aree produttive. La viabilità principale di interesse sovra locale è rappresentata dall' ex SS 412 della Val Tidone e dalla ex SS 10 Padana Inferiore, che attraversano il territorio comunale e si incrociano nel capoluogo creando problematiche soprattutto in certi giorni e in certi orari. Le problematiche sopra riportate hanno portato in fase di elaborazione del PSC Comunale a prevedere una viabilità esterna basata su tratti di tangenziale che escluderanno il traffico di transito dalle zone cruciali della città. Tale viabilità richiede forti investimenti che però non possono basarsi sulle sole risorse comunali. Alle criticità su esposte si aggiunge la situazione critica del ponte sul fiume Po tra il capoluogo e Pieve Porto Morone (PV) che rappresenta la principale via di accesso all'area del milanese e del lodigiano ovvero i principali mercati di sbocco dei prodotti locali e i centri da cui provengono la gran parte dei turisti. La limitazione del transito su tale infrastruttura legata ai problemi strutturali della stessa rappresenta un limite oggettivo allo sviluppo locale e dell'intera Val Tidone.

#### Il centro storico e la viabilità locale

Per quanto concerne la maglia viaria del centro storico si possono segnalare alcune problematiche comuni ovvero: diffuso problema delle carreggiate strette soprattutto in corrispondenza del nucleo più antico del tessuto urbano; difficoltà di circolazione in molti punti a causa della sosta in carreggiata; volumi di traffico spesso non congruenti con le effettive capacità della rete. Le cause delle criticità viabilistiche nel centro storico possono essere ricercate in due motivazioni principali: la presenza di traffico di transito non direttamente interessato alla attestazione alle aree centrali e, soprattutto, il formarsi di correnti

"parassite" per la ricerca di stalli il più possibile vicini ai luoghi di destinazione. In questo caso gli interventi dovranno essere coordinati con una razionalizzazione anche della sosta. In particolare si rileva la situazione dell'asse principale di via Matteotti di interferenza tra la circolazione veicolare e la fruizione delle attività presenti.

Un'altra problematica individuata riguarda la rete viaria del comparto a destinazione prevalentemente residenziale a sud del centro storico. Si tratta di una maglia omogenea non gerarchizzata con strade di calibro ridotto in cui è stata riscontrata una circolazione veicolare con velocità, consentite dalla disciplina della circolazione, incompatibili con l'ambiente urbano attraversato e che genera un elevato tasso di sinistrosità in particolare lungo Via IV Novembre in prossimità delle aree residenziali e soprattutto nel tratto in cui questa incrocia via N. Sauro dove peraltro sono localizzati anche i servizi scolastici. Inoltre la realizzazione di un gran numero di strade pubbliche a fondo cieco e quindi di pertinenza quasi esclusiva alle abitazioni che su queste si affacciano comporta un alto onere manutentivo a carico della collettività che tuttavia non ne può sfruttare i benefici.

#### La sosta

Le indagini effettuate sulla sosta hanno portato alla definizione di un quadro conoscitivo dettagliato per quanto concerne sia l'offerta che la domanda. La domanda, sebbene generalmente assuma caratteristiche conseguenti alla distribuzione dell'offerta, ha un andamento in parte congruente ed in parte disomogeneo rispetto agli stalli disponibili. Situazioni di saturazione si riscontrano solamente nell'ambito del centro storico, in particolare lungo l'asse di via Matteotti, dove risulta diffusa la consuetudine di parcheggiare comunque vicino al luogo di destinazione, semmai sul lato destro in divieto, nonostante che esternamente alla circonvallazione si abbia una notevole capacità residua di stazionamento. Tale fenomeno, comune a molte realtà di provincia si verifica a causa della scarsa disponibilità dell'utenza a percorrere la relazione terminale del viaggio a piedi. In conseguenza si ha notevole incremento della sosta irregolare e congestione della sosta in centro e in prossimità delle aree commerciali. Un'ulteriore problematica riferibile al sistema della sosta è la difficoltà di individuazione delle aree di attestazione al centro. Non si ha infatti un'effettiva organizzazione dei percorsi che guidino alle aree di sosta dalle diverse direzioni di penetrazione al centro storico. Problemi si hanno per quanto concerne la sosta nel giorno di mercato in quanto le aree di vendita occupano un'area parcheggio con discreta offerta che vengono a mancare proprio in occasione della presenza di un ulteriore polo di attrazione. Alcune di queste peraltro presentano nelle altre giornate alti indici di occupazione. Un elemento di particolare importanza tra le problematiche emergenti in tema di sosta è quello relativo alla scarsa rotazione in molte aree del centro storico, dovuta in molta parte alla sosta di addetti delle attività presenti. Tali comportamenti, dei tutto impropri in aree a diretto contatto con le vie commerciali e di servizi, dovranno essere limitati in modo da rendere maggiormente fruibili per la sosta di breve periodo le aree esistenti.

#### L'utenza debole

I rilievi riferiti alla mobilità ciclo-pedonale sono stati condotti al fine di conoscere in primo luogo i poli attrattori di utenza e in secondo luogo la disponibilità di infrastrutture presenti sul territorio comunale. I lati critici riscontrati sono stati diversi ed occorre predisporre alcuni interventi atti a migliorare la situazione pregressa sia per quanto concerne i marciapiedi che le piste ciclabili. Le vie centrali e la viabilità minore sono in prevalenza dotate di marciapiedi, anche se di dimensioni limitate, appena sufficienti al passaggio in sicurezza dei pedoni. Si rileva poi una scarsa qualità degli spazi: in particolare piani di calpestio troppo spesso interrotti e mai raccordati agli accessi veicolari, itinerari di attraversamento agli incroci non coordinati, presenza di ostacoli sui marciapiedi. Come già evidenziato nei precedenti paragrafi una delle particolari problematiche riguarda la situazione di pericolosità in cui svolge la mobilità lungo le principali direttrici di traffico, scarsamente attrezzate sia per la mobilità dei pedoni che dei ciclisti.

#### Il trasporto pubblico

Le problematiche di maggior rilievo per i mezzi di trasporto pubblico possono essere riassunte in alcuni punti fondamentali. Le linee extraurbane presentano una frequenza abbastanza bassa che comunque effettua un servizio discreto soprattutto di carattere pendolare e scolastico. Per quanto concerne le interferenze con la viabilità si rileva che i percorsi presenti sul territorio non sono provvisti di golfi di fermata, fatta eccezione per alcuni casi in corrispondenza di carreggiate particolarmente ampie. L'attenzione maggiore si dovrà focalizzare sulla nazionalizzazione del punto principale di salita e discesa di Piazzale Gramsci, contestualmente a una ridefinizione generale degli spazi.

#### La mobilità ferroviaria

Il Comune di Castel San Giovanni, come già precedentemente menzionato è attraversato dalla linea ferroviaria Torino – Piacenza sulla quale si innestano altri rami ferroviari importanti a livello nazionale quali la linea Milano - Bologna grazie all'interscambio di Piacenza e la linea Milano - Genova grazie all'interscambio di Voghera che rendono questa infrastruttura di rilevanza nazionale sia per quanto riguarda il trasporto passeggeri che per quello delle merci. Dalle analisi emerge però la scarsa tendenza, riscontrata anche nelle interviste svolte in sede di elaborazione del PUT, all'utilizzo del mezzo ferroviario soprattutto per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri.

Questa tendenza che spesso si riscontra a livello nazionale e che si accentua sempre di più in seguito ai fenomeni diffusivi che caratterizzano la crescita della città odierna, nel caso di Castel San Giovanni risulta particolarmente accentuata per diversi motivi:

- la posizione decentrata della stazione rispetto al baricentro urbano e non localizzata lungo gli assi principali della viabilità;
- la mancanza nell'area della stazione ferroviaria stessa di efficienti servizi di supporto ai viaggiatori;
- il quasi totale assorbimento della domanda di trasporto pubblico da parte dei servizi su gomma più capillari nella distribuzione degli utenti a livello urbano;
- la mancanza del collegamento diretto con Milano (richiede il cambio di mezzo) destinazione principale degli spostamenti quotidiani a medio raggio.

Nonostante le problematiche sopra elencate resta comunque da considerare la presenza di tale infrastruttura come una potenzialità da sfruttare maggiormente al fine di incentivare l'utilizzo del mezzo ferroviario che offre numerosi vantaggi in termini di risparmio di risorse ambientali e di diminuzione della congestione veicolare. Va comunque precisato che la imminente realizzazione del sottopasso ciclo pedonale nella zona della stazione collegato direttamente al polo logistico sarà un incentivo forte all'utilizzo del treno per gli oltre 4.000 addetti che operano nell'area.



Per quanto riguarda invece il trasporto delle merci va sottolineato che è già esistente lungo il lato Nord della ferrovia in prossimità del suo incrocio con la ex SS 412 una piccola stazione di interscambio ferro / gomma con raccordo diretto all'interno del polo logistico. Tale infrastruttura purtroppo oggi è poco sfruttata vista la difficoltà di gestione dei rapporti con RFI. Si sottolinea però che anche recentemente il Comune e i soggetti gestori dell'area logistica hanno condiviso l'impegno per un maggior utilizzo del raccordo ferroviario per diminuire il traffico dei mezzi pesanti con enormi benefici ambientali.

### **Sistema ambientale**

Anche se l'orientamento è quello rivolto alla tutela e valorizzazione del territorio manca tuttavia una politica unitaria che inquadri gli interventi in questo settore e li indirizzi verso una politica comune di tutela e valorizzazione del locale.

Per quanto riguarda il Capoluogo le uniche aree a verde pubblico sono quelle a standard delle nuove espansioni residenziali totalmente isolate e scollegate tra di loro senza formare un insieme articolato e organico che porti alla creazione di corridoi ecologici e di percorsi di una certa rilevanza. Totalmente assente poi risulta quindi essere il legame tra il nucleo abitato e le aree agricole di frangia viste solo come futura meta dell'espansione residenziale e non come possibili cunei verdi da mantenere ai fini del riequilibrio ecologico e del legame con il territorio.

### **Quadro complessivo**

Come si desume dalla breve analisi di cui sopra e nonostante gli interventi già realizzati la situazione del capoluogo presenta ancora diverse criticità legate a diversi aspetti connessi tra loro e schematizzabili in:

- abbandono progressivo del patrimonio edilizio del centro storico;
- presenza di immobili pubblici nel centro storico da riqualificare e rifunzionalizzare;
- episodi (seppur circoscritti) di degrado del patrimonio edilizio privato;
- mancanza di un adeguato sistema di parcheggi per autoveicoli nel centro storico;
- mancanza di adeguati collegamenti tra le aree a verde pubblico e il centro storico;
- perdita di attrattività del centro storico per le attività commerciali;
- inadeguato sistema della mobilità legato essenzialmente agli attraversamenti del centro città delle due arterie stradali principali (via Emilia e ex strada statale 412)
- mancanza di adeguati collegamenti pedonali e ciclabili con il nuovo polo logistico.

Le aree interessate alla rigenerazione urbana sono collocate nel centro storico e nelle zone di frangia del territorio urbanizzato sono individuate nei piani urbanistici comunali come aree da riqualificare la collocazione delle aree da rigenerare è ben accessibile e la loro riqualificazione aumenta la vivibilità di tutto il contesto urbano di contorno.



Degrado patrimonio edilizio pubblico



Degrado patrimonio edilizio privato



Perdita di attrattività per attività commerciali



Mancanza adeguato sistema di parcheggi

## Una città che si rigenera

Castel San Giovanni vanta una lunga tradizione di politiche legate ai **temi del recupero e riqualificazione urbana che parte dalla fine degli anni 90** e che si è concretizzata nella condivisione di un percorso (insieme agli altri comuni dell'Associazione intercomunale della Bassa Val Tidone) che ha portato alla perimetrazione di ambiti da sottoporre a riqualificazione urbana ai sensi della Legge regionale 19/98.

In particolare il Comune di Castel San Giovanni, riconoscendo l'importanza del tema del recupero del centro storico e dei tessuti ad esso limitrofi soprattutto nella parte nord, come volano per lo sviluppo dell'aggregato urbano, ha perimetrato l'area oggetto di riqualificazione con atto del Consiglio Comunale n. 74 in data 6/12/1999.

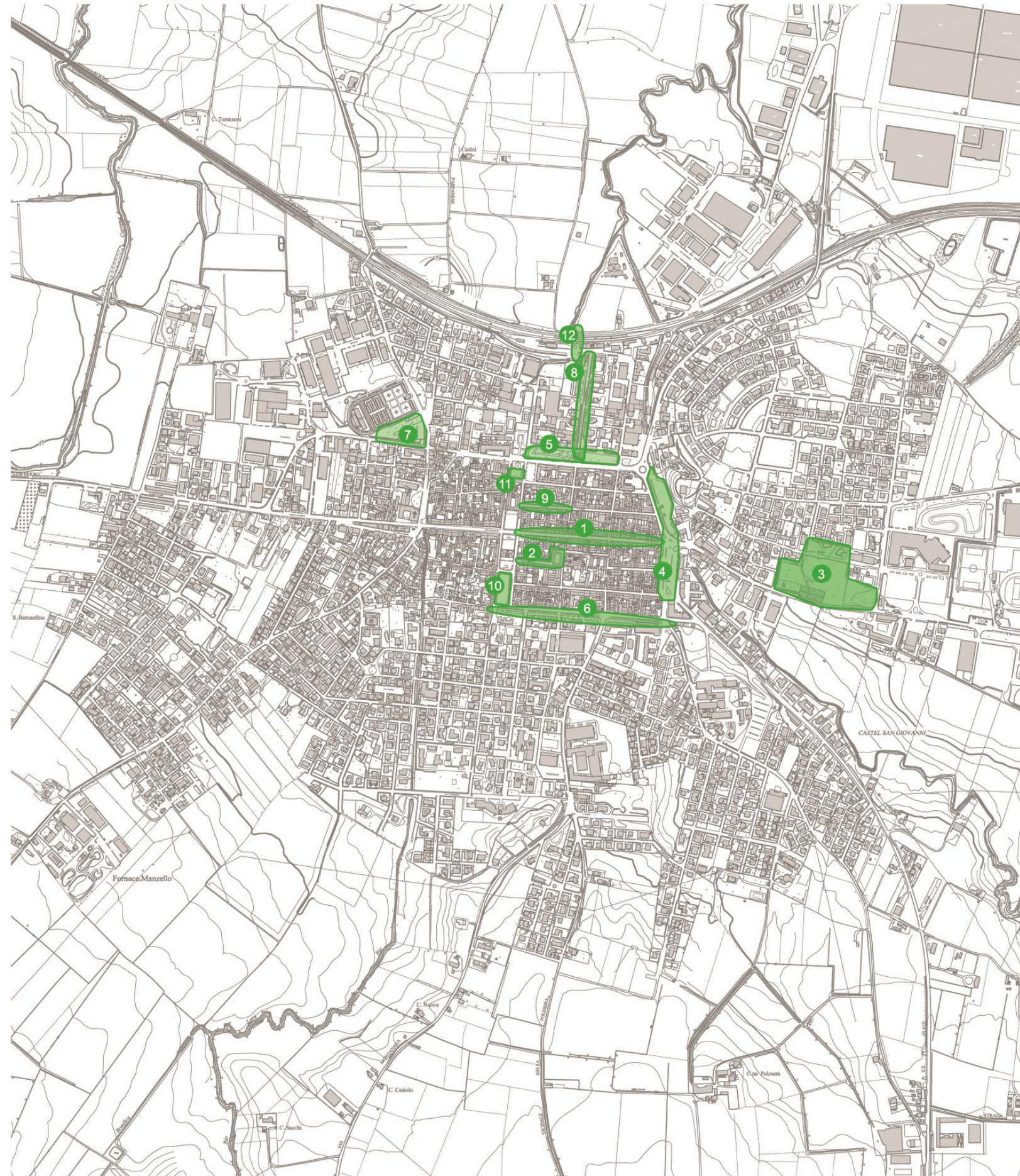
Inoltre sempre credendo nel tema della riqualificazione il Comune ha proseguito sulla strada intrapresa aderendo, questa volta in modo singolo, al bando per i programmi innovativi in ambito urbano denominati "Contratti di quartiere II" nell'anno 2004 proponendo una serie di interventi pubblici e privati mirati al recupero del centro storico e delle aree limitrofe in linea con quanto già previsto nel 1999.

Nell'anno 2008 ha partecipato al bando Regionale per il programma di riqualificazione urbana per alloggi a canone sostenibile ottenendo il finanziamento per la realizzazione di 12 alloggi nell'area del PRU n.3 di via Pellegrini intervento poi realizzato integralmente.

Nonostante le proposte avanzate non si siano tutte tradotte in finanziamenti regionali il Comune, credendo fortemente nella necessità di investire nella riqualificazione dello spazio pubblico e nel recupero del suo patrimonio immobiliare all'interno di una **strategia e di un progetto unitario** in grado di attivare sinergie anche con gli operatori privati ha promosso nel corso degli ultimi 10 anni numerosi interventi tra quelli proposti nelle precedenti richieste di finanziamento che hanno portato indubbi benefici a livello urbano.

INTERVENTI GIÀ ATTUATI		
DENOMINAZIONE	ANNO DI REALIZZAZIONE	COSTO DI REALIZZAZIONE
1 Riqualificazione pavimentazione Corso Matteotti	2005	€ 600.000,00
2 Riqualificazione Via Verdi	2008	€ 130.000,00
3 Riqualificazione Villa Braghieri e del suo parco	2002	€ 2.000.000,00
4 Riqualificazione Piazzale Gramsci	2005	€ 600.000,00
5 Riqualificazione Giardini Via Fratelli Bandiera	2007	€ 200.000,00
6 Riqualificazione Viale Amendola	2012	€ 360.000,00
7 Riqualificazione area antistante cimitero	2016	€ 130.000,00
8 Riqualificazione viale Repubblica	2016	€ 190.000,00
9 Riqualificazione via Bixio	2017	€ 130.000,00
10 Riqualificazione Piazza Olubra	2017	€ 70.000,00
11 Riqualificazione Piazza del Castello	2017	€ 30.000,00
12 Realizzazione sottopasso ferrovia	in corso con contributo del Comune derivante da perequazione	€ 4.400.000,00





Interventi realizzati



### Aggiornamento della strategia per la riqualificazione urbana

In linea con la strategia già elaborata sul finire degli anni 90 il Comune di Castel San Giovanni intende **perseguire una strategia di riqualificazione del suo nucleo più antico** all'interno di una progettualità di ampio respiro che sappia inquadrare gli interventi pubblici e privati all'interno di un quadro unitario e coerente con obiettivi chiari e definiti ed esiti programmati.

La **strategia aggiornata** prevede inoltre che venga **data risposta ad esigenze che sono emerse nel corso degli ultimi anni** in relazione al grande sviluppo industriale dell'area che ha portato enormi vantaggi, soprattutto in termini occupazionali e di introito di risorse da destinare ad investimenti pubblici, ma ha contribuito ad aggravare la pressione sulla rete viabilistica locale e a generare una crescente domanda di infrastrutture dedicate all'utenza debole (pedoni e ciclisti).

Pertanto dalle analisi del contesto locale sono stati individuati i seguenti **obiettivi strategici generali** che costituiscono la base su cui è stata elaborata la strategia di rigenerazione urbana:

1. recuperare il patrimonio edilizio pubblico inserendo nuove attività (o razionalizzando quelle esistenti) che rappresentino poli di attrazione e attivino processi di rigenerazione diffusa;
2. riqualificazione del tessuto connettivo pubblico del centro storico (strade, piazze, verde) con l'obiettivo di aumentare la qualità del contesto urbano rendendolo maggiormente attrattivo e attivare processi virtuosi di recupero del patrimonio edilizio privato.
3. riportare residenti nel centro storico al fine di evitare il degrado del patrimonio edilizio privato e di rivitalizzare il tessuto anche sotto il profilo sociale;
4. riqualificare l'immagine urbana e il rafforzamento dell'identità dei luoghi, da raggiungere con specifici piani o progetti tematici (piani di valorizzazione commerciale, riqualificazione e messa in rete degli spazi collettivi pedonali o da pedonalizzare saltuariamente);
5. razionalizzazione e aumento degli spazi di sosta pubblici e privati in centro storico soprattutto nelle zone a più alta vocazione commerciale in modo da aumentarne l'attrattività e la competitività;
6. aumentare e qualificare il sistema dei servizi pubblici sia in termini di infrastrutture che di prestazioni al fine di aumentare lo standard quantitativo e qualitativo degli stessi nella consapevolezza che la qualità urbana e sociale è fortemente legata agli standard delle dotazioni territoriali.
7. aumentare il patrimonio di edilizia residenziale sociale in modo da rispondere alla crescente domanda di sostegno anche di nuove fasce di popolazione a seguito della perdurante crisi economica;
8. migliorare le relazioni fruttive tra le varie porzioni dell'ambito urbano soprattutto tra le aree a maggior attrazione di popolazione e i nodi di interscambio con il sistema dei trasporti pubblici (parcheggi scambiatori, fermate TPL, stazione ferroviaria ecc.) da perseguire mediante il potenziamento della rete di percorsi ciclopedonali;
9. implementare la rete ciclopedonale locale estendendola verso i comuni confinanti e connettendola alla rete sovralocale al fine di incentivare l'uso di sistemi di mobilità sostenibile e inserirsi in itinerari sovralocali che possono aumentare la fruizione turistica del territorio;
10. realizzare gli interventi di adeguamento della rete viabilistica esistente in modo da evitare il sovraccarico della rete a livello urbano (soprattutto di mezzi pesanti) che genera situazioni di criticità sia in termini di congestione veicolare sia di pressione ambientale ed inquinamento.

La tabella che segue individua sinteticamente gli **indicatori** ritenuti significativi al fine di misurare l'efficacia delle azioni proposte e i relativi **target di risultato attesi** nel medio periodo.

Indicatore	Unità di misura	Descrizione	Target - Obiettivo di qualità
Popolazione residente	n° abitanti	Valuta l'attrattività del territorio comunale	+ 150/200
Popolazione residente nel centro storico	n° abitanti	Valuta l'attrattività del centro storico	+ 20/30
Aumento delle attività commerciali nel centro storico	n° attività commerciali	Valuta l'attrattività del centro storico e della rete commerciale	+ 5/10
Riduzione costi gestione uffici comunali	€	Valuta la redditività dell'investimento di razionalizzazione uffici pubblici	- 10%
Aumento degli spazi di sosta a servizio del centro storico	n° posti auto	Valuta la dotazione di spazi di sosta a servizio del centro storico	+ 20/30
Dotazione di servizi a livello urbano	mq/abitante	Valuta la dotazione di servizi	>30 mq/abitante
Aumento dotazione piste ciclabili	km	Valuta lo sviluppo della realizzazione di infrastrutture per lo sviluppo sostenibile	> 1 km
Addetti polo logistico che utilizzano mobilità ciclopedonale e/o TPL per accesso all'area	n° addetti		+ 50
Realizzazione di interventi sulla rete di mobilità principale	m	Valuta la qualità infrastrutture e il livello traffico urbano	+ 500
Diminuzione del traffico pesante a livello urbano	% mezzi pesanti	Valuta il livello traffico urbano e la riduzione di emissioni	+ 10%

Di particolare importanza sarà la successiva **fase di monitoraggio** che andrà impostata a seguito dell'attuazione degli interventi e che dovrà verificare e misurare nel tempo l'efficacia degli interventi relativamente a ciascun indicatore.



Gli interventi e le azioni previste nella strategia di rigenerazione urbana del capoluogo di Castel San Giovanni devono concorrere al **raggiungimento degli obiettivi** sopra individuati e descritti che in sintesi riguardano:

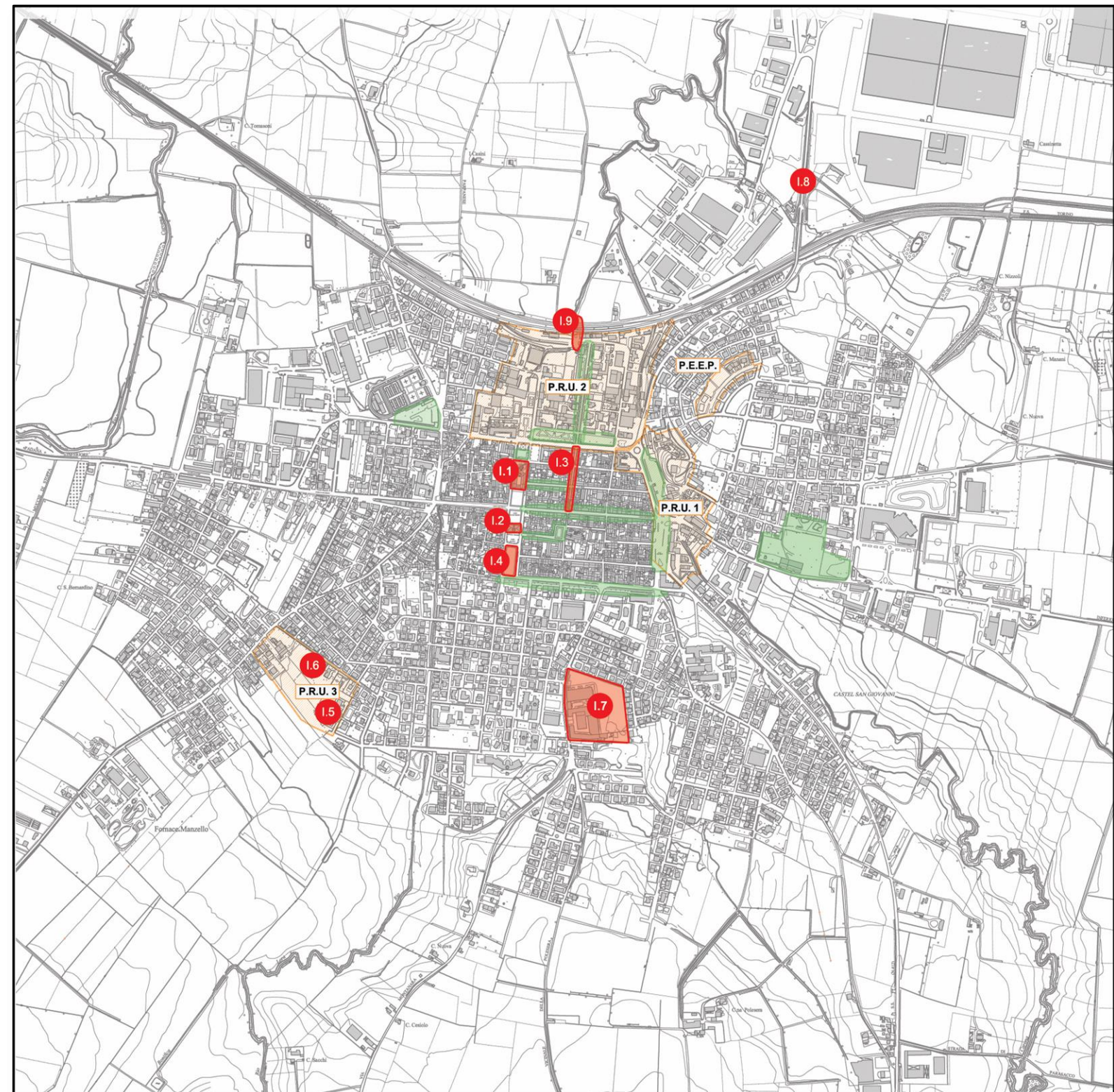
- Valorizzazione del patrimonio edilizio pubblico nel centro storico
- Riqualificazione del tessuto connettivo pubblico del centro storico
- Razionalizzazione e aumento degli spazi di sosta in centro storico
- Aumento e qualificazione del sistema dei servizi pubblici
- Aumento del patrimonio di edilizia residenziale sociale
- Potenziamento della rete di percorsi ciclopedonali
- Interventi di adeguamento della rete viabilistica esistente

Pertanto gli **interventi e le azioni** previste nella **Strategia di rigenerazione urbana** elaborata sono:

- I.1 Restauro e rifunzionalizzazione della ex scuola Card. Casaroli da adibire a palazzo comunale;
- I.2 Restauro e rifunzionalizzazione per usi sociali dell'attuale sede municipale (casa delle associazioni);
- I.3 Riqualificazione di via Mazzini;
- I.4 Realizzazione parcheggio interrato in Piazza Olubra;
- I.5 Realizzazione nuovo asilo nido comunale;
- I.6 Raggiungimento della quota prevista di Edilizia Residenziale Sociale;
- I.7 Riqualificazione area privata denominata "Ex manifattura Tabacchi";
- I.8 Realizzazione percorso ciclopedonale a servizio del Polo logistico-produttivo;
- I.9 Realizzazione sottopasso ferrovia presso stazione (in corso);
- I.10 Realizzazione tangenziale nord-est;
- I.11 Realizzazione circonvallazione sud;

La planimetria a fianco individua graficamente tutti gli interventi di riqualificazione già realizzati negli ultimi anni all'interno delle aree oggetto di perimetrazione P.R.U. e i nuovi interventi che compongono la **Strategia per la rigenerazione urbana**.

Come si evince dalla planimetria **gli interventi sono tutti collocati all'interno di ambiti già individuati e perimetrati come P.R.U.** (ai sensi passate normative/bandi regionali) **a conferma della continuità del progetto strategico di rigenerazione portato avanti dal Comune.** Inoltre tutti i progetti proposti sono correlati tra loro e con gli interventi attuati negli ultimi anni dal Comune in modo da **comporre un quadro progettuale unitario ed organico** finalizzato al **raggiungimento degli obiettivi** precedentemente esposti.



Perimetro PRU

Interventi precedentemente realizzati

Interventi da realizzare



Gli **interventi** che compongono la strategia vengono di seguito descritti in modo sintetico con l'ausilio di planimetrie ed immagini specificando il livello di approfondimento progettuale attuale.

Si precisa che anche in relazione alla scarsità delle risorse economiche Comunali e pubbliche in generale gli interventi proposti potranno essere realizzati solo attraverso una complessa azione di coinvolgimento di soggetti pubblici e privati (come peraltro già avvenuto diverse volte negli ultimi anni nel Comune di Castel San Giovanni).

### I.1 – Restauro e la rifunionalizzazione della ex scuola Card. Casaroli da adibire a palazzo comunale

L'intervento in esame è quello su cui si concentra la massima attenzione e la richiesta del finanziamento.

Attualmente gli uffici del Comune sono collocati nel fabbricato posto a sud della piazza XX Settembre. Tali uffici sono scomodi e insufficienti a contenere tutti i servizi cui è preposta far fronte l'Amministrazione Comunale, tant'è che: polizia municipale, lavori pubblici e urbanistica sono provvisoriamente collocati nell'edificio a nord della piazza ex scuola Card. Casaroli. Altri servizi sono sparsi nella città creando diseconomie e perdite di tempo da parte del personale.

La ex scuola elementare Cardinal Casaroli situata sul lato nord della piazza è utilizzata, in modo del tutto precario, (Impianti provvisori, accesso difficoltoso per i disabili ecc.) per meno di un terzo delle sue potenzialità e si sta lentamente deteriorando. La rigenerazione di tutto l'ambito centrale è condizionato dal recupero di questo fabbricato nel quale possono essere collocati tutti i servizi Comunali, e nel quale può essere ricavata una sala civica che oltre al Consiglio Comunale sopperisca all'esigenza d'avere uno spazio al servizio della cittadinanza nel cuore della città.

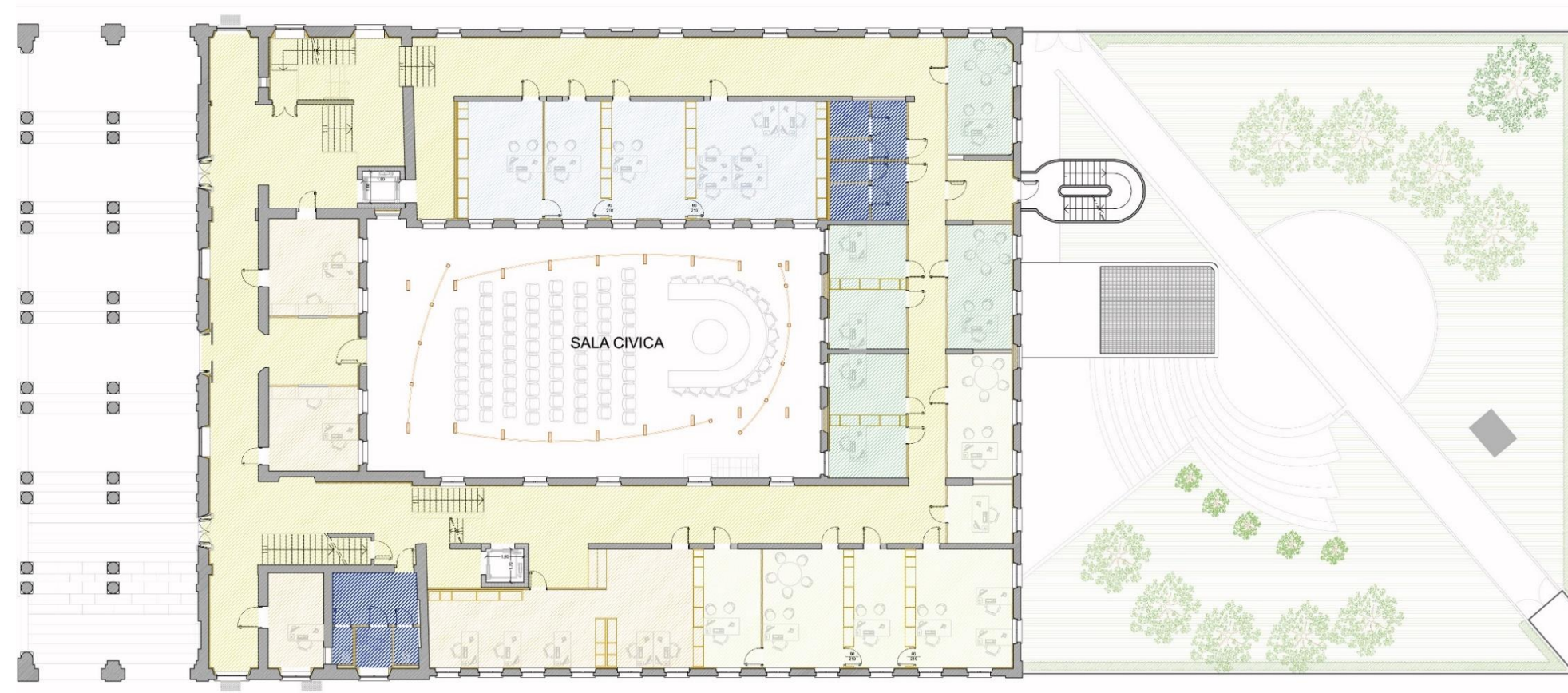
Riqualificazione, rifunionalizzazione, miglioramento sismico ed efficientamento energetico dell'ex scuola Card. Casaroli in Piazza XX settembre al fine di ottenere la sede unica del Comune di Castel San Giovanni, fungeranno da **volano per la riqualificazione del cuore della città**, poiché oltre alla nuova sede degli uffici comunali sul lato opposto della piazza saranno collocate le sedi delle molte associazioni di volontariato, i giardini saranno resi fruibili dal pubblico e l'atteso spostamento del distributore ENI attestato su via F.lli bandiera consentirà di aumentare gli stalli per la sosta in un nuovo parcheggio.

L'Amministrazione comunale **sta facendo redigere il progetto esecutivo per la rigenerazione di tutto il complesso** prevedendone la **realizzazione per stralci funzionali** e inserendo a bilancio già le prime somme destinate all'operazione. **Il primo stralcio funzionale è oggetto della richiesta di finanziamento fondi FSC come meglio descritto in seguito.**





SCHEMA FUNZIONALE PIANO TERRA



AREE FUNZIONALI

-  POLIZIA MUNICIPALE
-  ISTRUZIONE E SPORT
-  SOCIALE
-  AFFARI GENERALI
-  SALA CONSIGLIO
-  SERVIZI IGIENICI
-  DISTRIBUZIONE

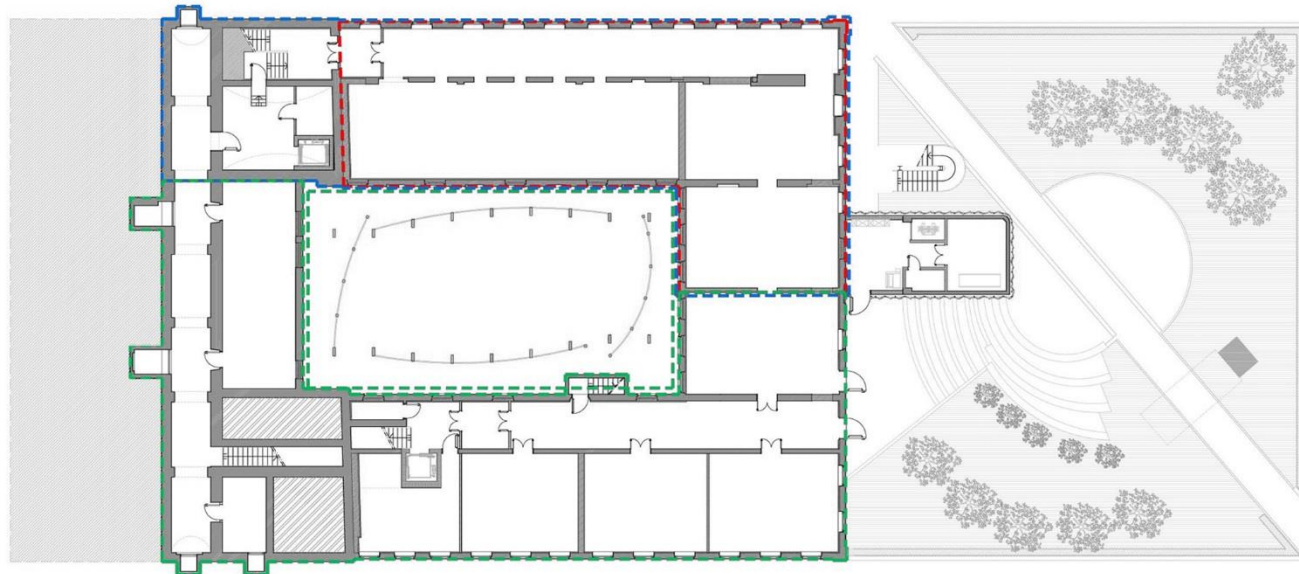
SCHEMA FUNZIONALE PIANO PRIMO



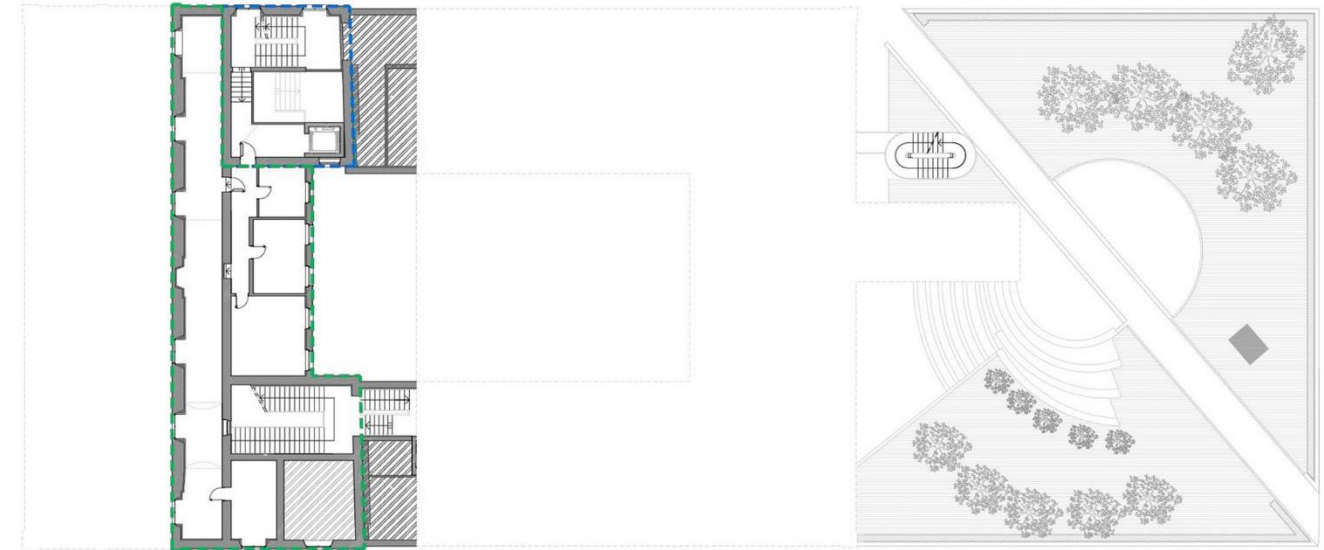
AREE FUNZIONALI

-  URBANISTICA
-  LAVORI PUBBLICI
-  SVILUPPO ECONOMICO
-  AFFARI GENERALI
-  ECONOMICO FINANZIARIO
-  AMMINISTRATORI
-  AREA STAMPE
-  SERVIZI IGIENICI
-  DISTRIBUZIONE

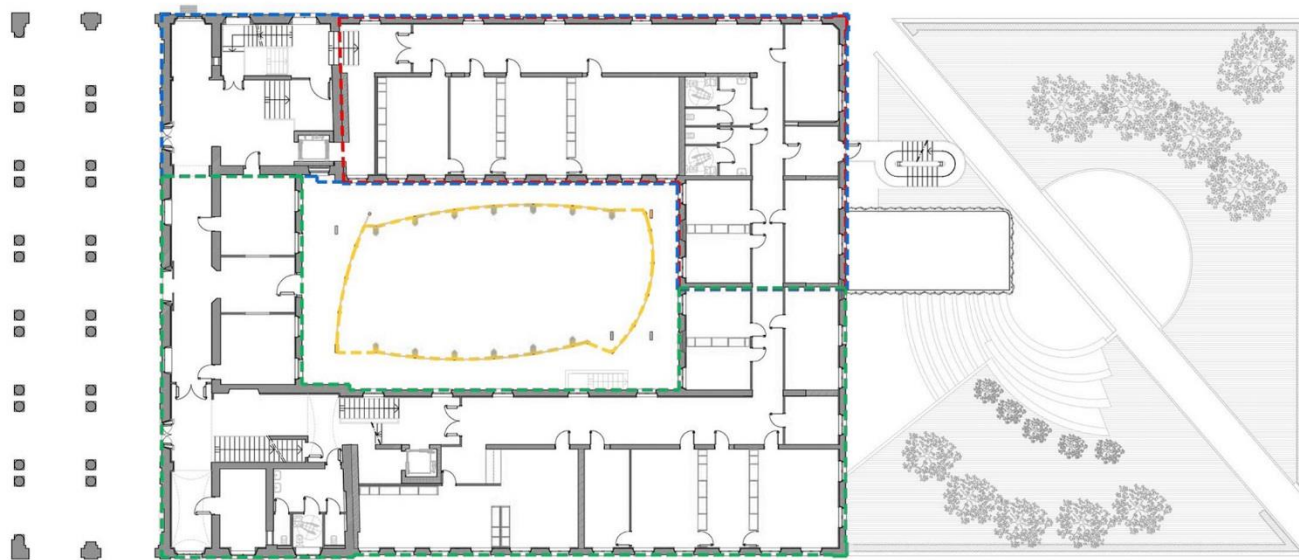




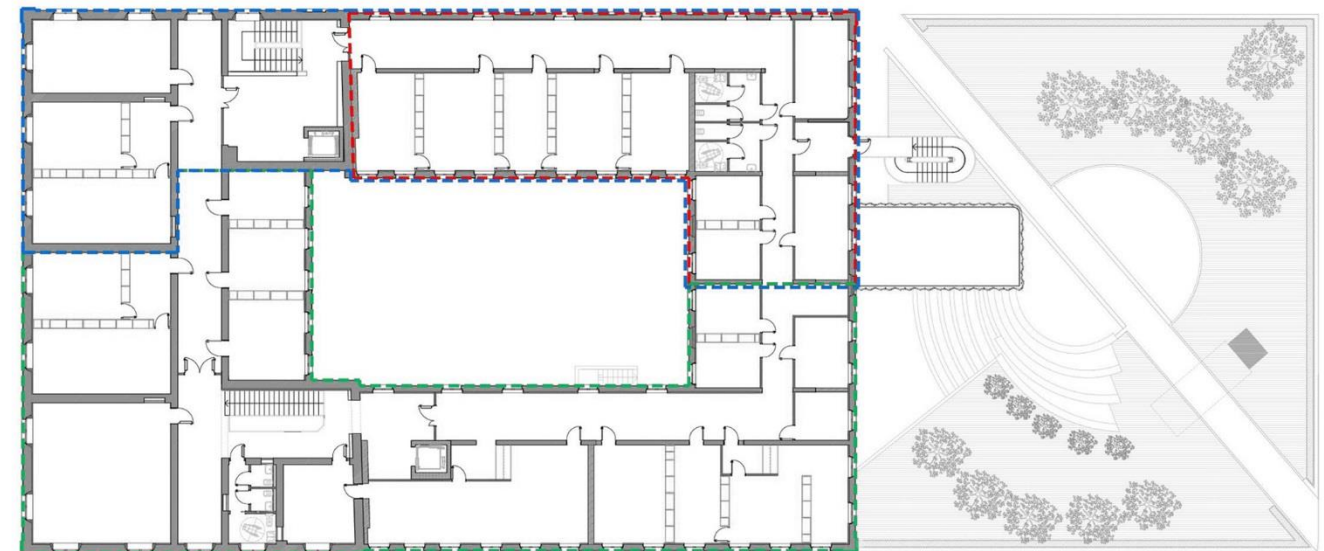
Pianta piano seminterrato



Pianta piano ammezzato



Pianta piano rialzato



Pianta piano primo

	<b>COSTO</b>	<b>DATA ULTIMAZIONE</b>
<b>Stralcio 1</b>	€ 580.000,00	20/12/2019
<b>Stralcio 2</b>	€ 1.420.000,00	20/12/2020



### I.2 – Restauro e rifunzionalizzazione per usi sociali dell'attuale sede municipale (casa delle associazioni);

L'edificio attualmente ospita parte degli uffici del Comune che, in seguito al restauro dell'ex. Scuola Casaroli, saranno trasferiti nella nuova sede a nord della piazza XX settembre. Nell' ex sede municipale saranno collocate le sedi delle numerose associazioni di volontariato presenti sul territorio in modo da creare una vera e propria "casa delle associazioni" dando loro una sede di prestigio nella zona più nobile della Città.



Attuale sede del municipio



Ex Scuola Cardinal Casaroli

### I.3 – Riqualificazione di via Mazzini

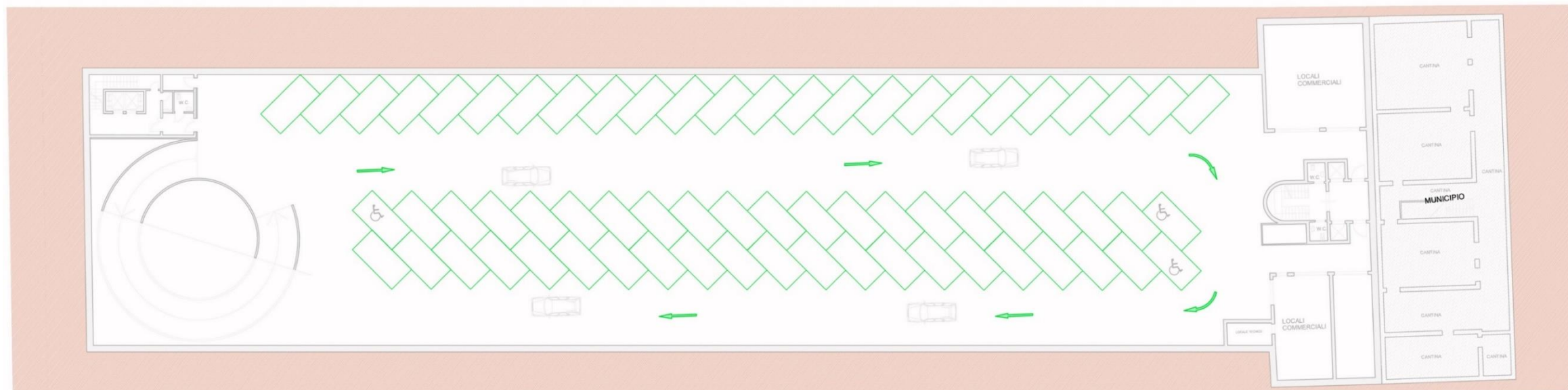
L'intervento riguarda la riqualificazione di una delle vie principali del centro storico che collega la stazione ferroviaria alla piazza della chiesa maggiore. Tale asse viario è importante a livello urbano anche in virtù delle diverse attività commerciali presenti. Un primo intervento sulla porzione che collega Corso Giacomo Matteotti il già stato ultimato ma resta da realizzare tutta la porzione che va dal suddetto Corso fino a viale Fratelli Bandiera. L'opera, attualmente non progettata, è volta alla valorizzazione e recupero del tessuto connettivo del centro storico intervenendo sulle pavimentazioni attualmente non in buono stato di conservazione con la finalità di accrescere la qualità dello spazio pubblico.



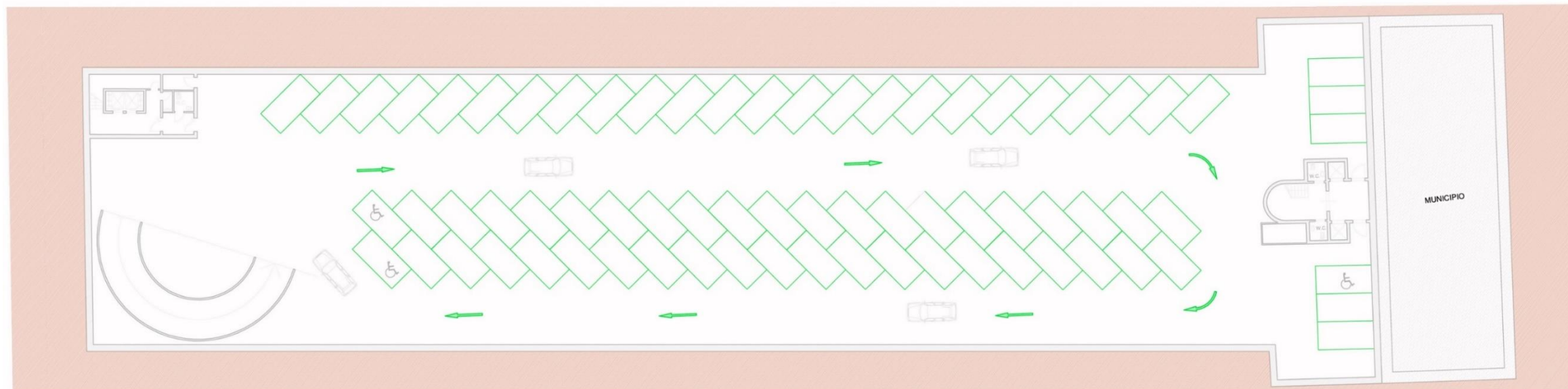


**I.4 – Realizzazione parcheggio interrato in Piazza Olubra**

Piazza Olubra, collocata nel centro storico della città a ridosso dell'attuale sede comunale, nei giorni feriali è adibita a parcheggio pubblico ed ospita una parte delle bancarelle dei mercati settimanali che si svolgono nei giorni di domenica e giovedì e che attraggono un gran numero di visitatori. L'intervento in progetto prevede la realizzazione di un parcheggio interrato a due piani da 138 posti auto in parte a rotazione e in parte privati da cedere prioritariamente ai proprietari degli immobili del centro storico che spesso ne sono totalmente sprovvisti. Il parcheggio interrato progettato sarà raggiungibile anche durante lo svolgimento dei mercati settimanali rendendoli così maggiormente attrattivi. Il progetto L'intervento ha come finalità il potenziamento dell'offerta di sosta nel centro storico nella convinzione che la disponibilità di posti auto rappresenti un notevole valore aggiunto ed un incentivo alla fruizione dell'area. Inoltre tale intervento consente ai residenti di dotarsi di un posto auto sopperendo così ad una carenza che spesso rappresenta un disincentivo alla residenza in centro.



SCHEMA PROGETTUALE  
 PIANTA - PRIMO PIANO INTERRATO



SCHEMA PROGETTUALE  
 PIANTA - SECONDO PIANO INTERRATO

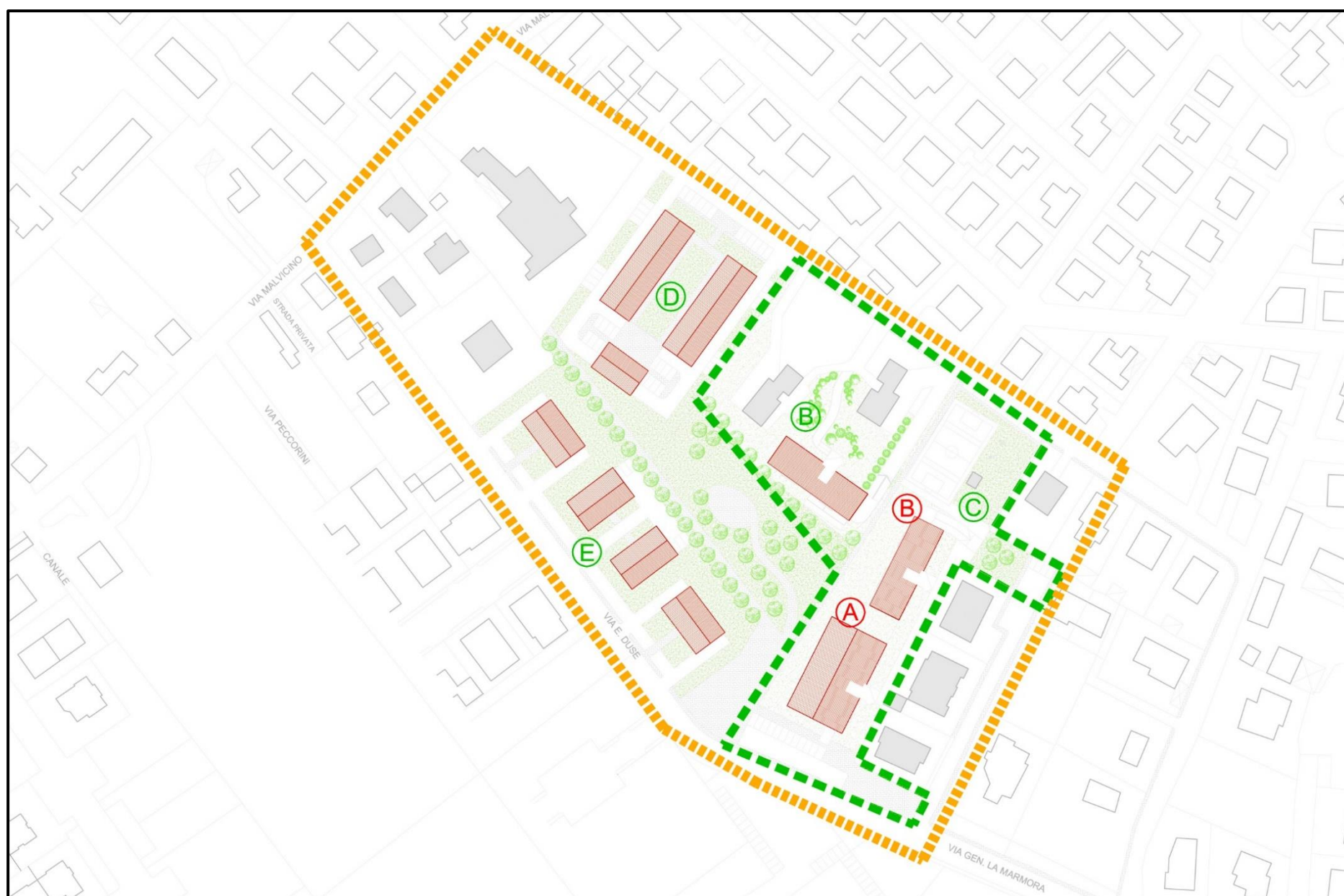


**I.5 – Realizzazione nuovo asilo nido comunale**



Il P.R.U. n. 3 di “San Bernardino” portato avanti dall’Amministrazione Comunale nel passato aveva come obiettivo quello di potenziare l’offerta di servizi per i minori e di aumentare la disponibilità di edilizia sociale. Il progetto, di seguito riportato in stralcio, prevedeva la realizzazione del nuovo asilo nido Comunale. Tale progetto non seguito a causa del mancato finanziamento ma rimane tuttavia un obiettivo prioritario visto l’aumento della popolazione e la presenza di nuove importanti attività produttive che rendono necessaria una struttura di questo tipo. Non va esclusa la possibilità di coinvolgere nel progetto anche le aziende locali.

**I.6 – Raggiungimento della quota prevista di Edilizia Residenziale Sociale;**



In abbinamento al progetto del nuovo asilo nido il P.R.U. n. 3 di “San Bernardino” prevedeva di incrementare la dotazione di alloggi sociali visto che l’aumento della popolazione residente e il perdurare della crisi economica portano ad un crescente aumento della domanda di residenze sociali. La recente realizzazione dei dodici alloggi per l’affitto nell’area del P.R.U. n.3 non ha certo risolto i problemi anzi ha dimostrato, in ragione della immediata risposta degli utenti, quanto sentito sia il problema. Il progetto prevedeva di concludere la riqualificazione del comparto mediante la realizzazione di altri 24 alloggi di social housing da realizzare eventualmente anche con l’ausilio di soggetti privati (fondamentale risulta però il cofinanziamento pubblico). Il progetto non è stato realizzato ma viene confermato come centrale all’interno della strategia di rigenerazione urbana.







**LEGENDA**

-  PERIMETRO DEL P.R.U. N° 3
-  PERIMETRO AREA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PER ALLOGGI A CANONE SOSTENIBILE

**INTERVENTI DA REALIZZARE**

-  REALIZZAZIONE DI ASILO NIDO PER 64 BAMBINI
-  REALIZZAZIONE DI 24 ALLOGGI PER SOCIAL HOUSING

**INTERVENTI REALIZZATI**

-  REALIZZAZIONE DI 12 ALLOGGI PER L’AFFITTO
-  RIQUALIFICAZIONE AREA, OPERE DI URBANIZZAZIONE
-  EDILIZIA PRIVATA - AREA BORTOLOTTI
-  EDILIZIA PRIVATA - IMMOBILE ELMI



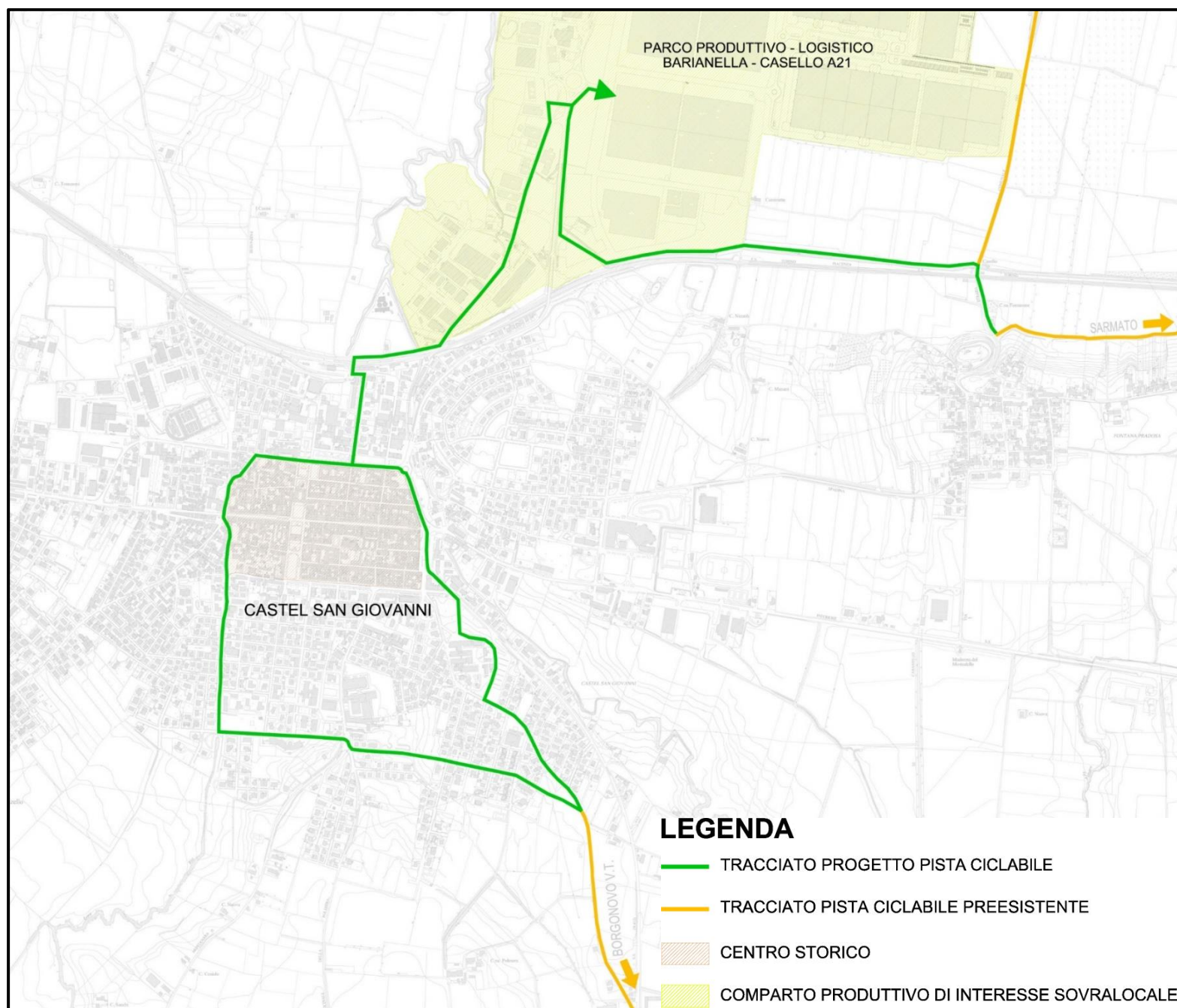


**I.7 – Riqualificazione area privata denominata “Ex manifattura Tabacchi”**

L’area in oggetto è situata a Sud del centro in una area prevalentemente residenziale ma prossima al “campus scolastico” comprendente l’asilo, le scuole elementari, le scuole superiori e la palestra comunale. L’area, di grandi dimensioni, risulta degradata e pertanto si rende necessaria, per l’avvio del processo di riqualificazione, la presenza di operatori privati disposti ad investire in questo ambito urbano che, vista la sua posizione strategica, può diventare un’ottima occasione di recupero sia a scopi abitativi che di servizio con ricadute molto importanti sul patrimonio pubblico.

**I.8 – Realizzazione percorso ciclopedonale a servizio del Polo logistico-produttivo**

Il progetto prevede la realizzazione del collegamento tra il capoluogo, ed in particolare centro storico e stazione ferroviaria, con l’area del polo produttivo logistico posto a ridosso del casello dell’A21. Questo intervento è reso possibile dalla realizzazione del sottopasso ferroviario in corso di realizzazione che ha visto un investimento significativo da parte del Comune per risolvere un problema decennale. Il progetto prevede quindi il collegamento delle aree produttive al capoluogo con un tracciato che si sviluppa per circa 3 km e si connette con i percorsi cicloturistici del Fiume Po e dei fontanili. Si prevede inoltre di estendere la rete ciclabile anche a livello urbano in modo da connettere i diversi percorsi e creare finalmente un sistema organico di viabilità ciclopedonale. Nel progetto verranno coinvolti anche le aziende presenti nell’area interessate all’incentivo di forme di mobilità alternativa e sicura per l’accesso degli addetti alle aziende.

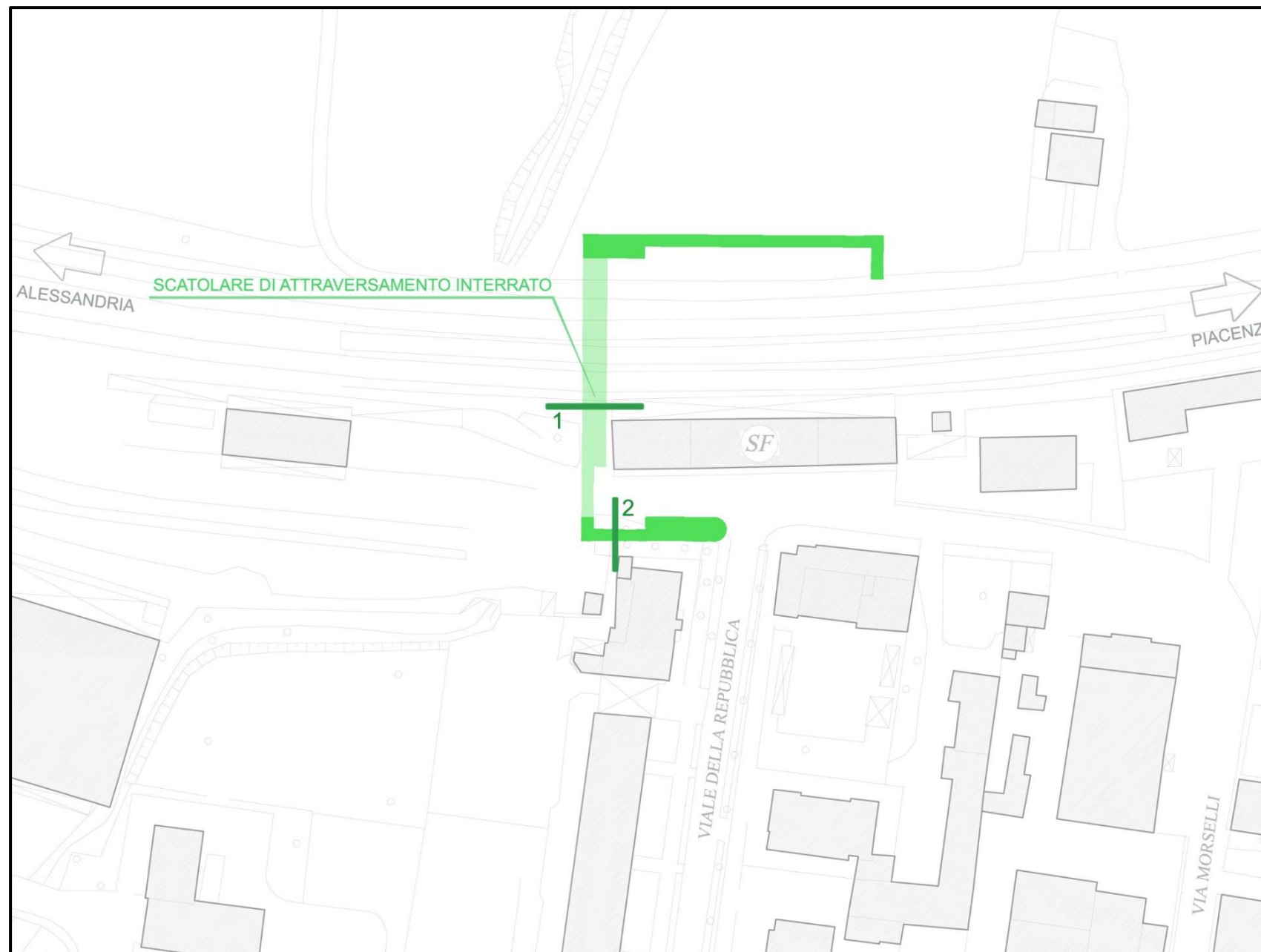




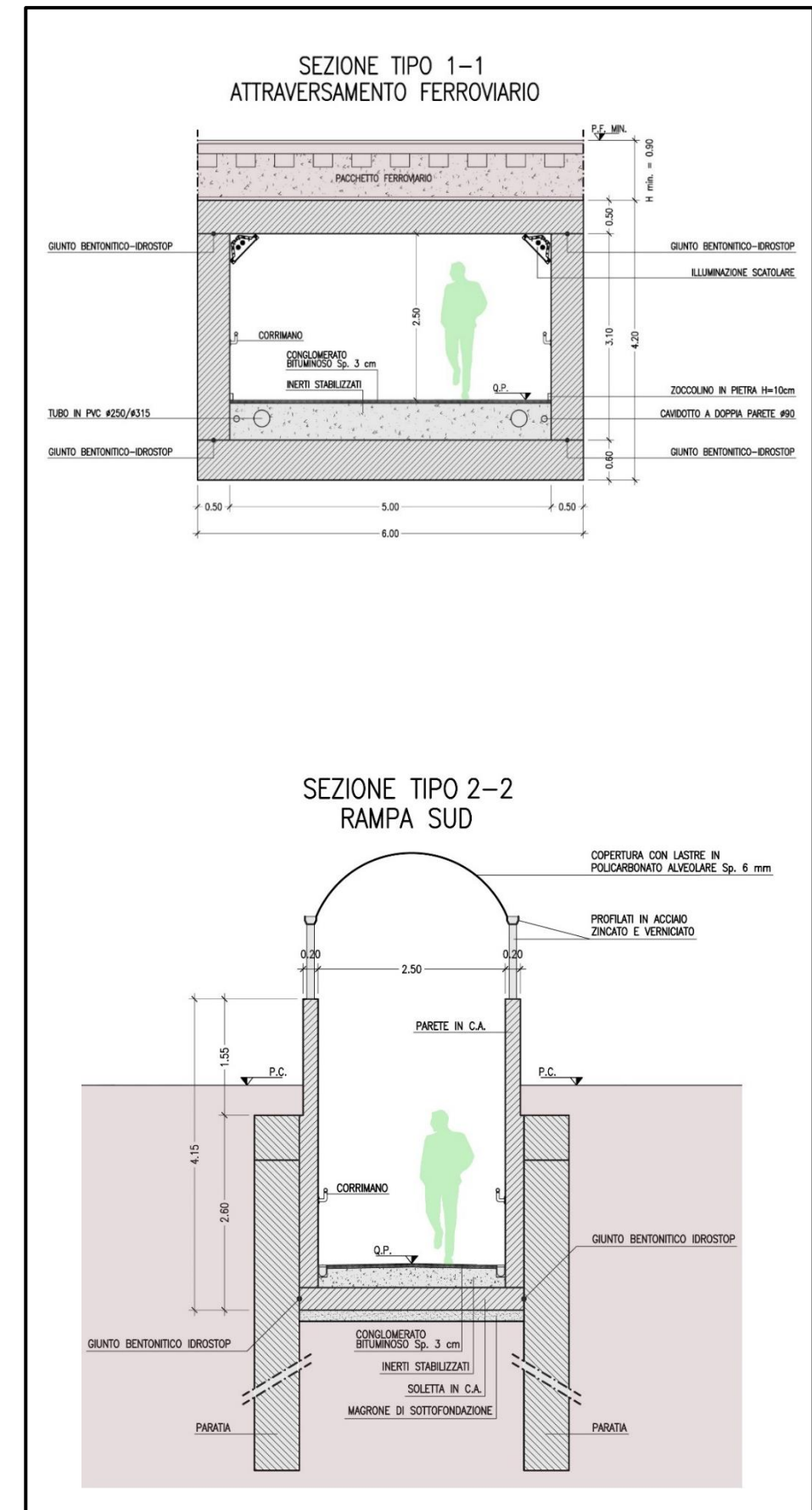
### I.9 – Realizzazione sottopasso ferrovia presso stazione (in corso di realizzazione)

La realizzazione del sottopasso che permette il passaggio protetto dei binari e di collegare le aree industriali e il polo logistico con la città rappresenta un obiettivo raggiunto che il Comune persegue da decenni e che finalmente, anche con un notevole investimento comunale, derivante da perequazione, sta prendendo forma. Come già detto tale intervento consente la realizzazione della pista ciclopedonale a nord della ferrovia con benefici sia sulla sicurezza degli utenti sia sull'ambiente con l'auspicata riduzione del traffico veicolare per l'accesso degli addetti alle aziende.

Nell'area della stazione recentemente l'Amministrazione Comunale ha concluso i lavori per la riqualificazione del viale di accesso e dei giardini di viale F.lli Bandiera. A questo punto assume un ruolo determinante il recupero dei numerosi immobili ed aree di proprietà privata che risultano degradati e fatiscenti soprattutto lungo Via Allende, una delle principali vie di accesso al capoluogo. Tali aree già inserite nel P.R.U. n. 1 nonostante la loro ottima collocazione non sono state purtroppo oggetto di intervento.



Estratto Progetto Sottopasso ferroviario



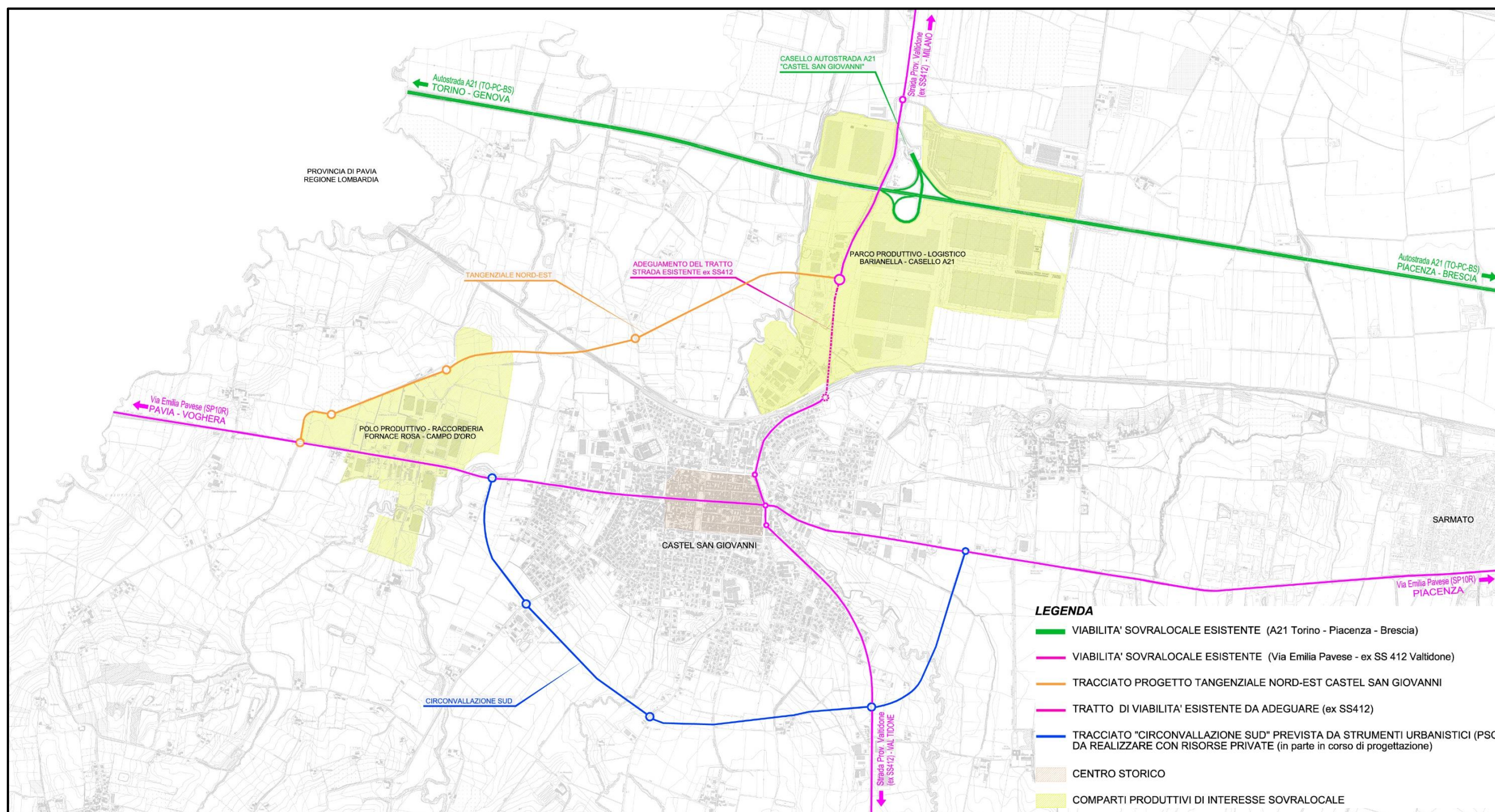


**I.10 – Realizzazione tangenziale nord-est**

La realizzazione della tangenziale nord-est rappresenta uno obiettivo prioritario del Comune al fine della diminuzione del traffico di attraversamento, soprattutto pesante che grava sull'aggregato urbano. Pertanto il Comune si è già attivato, per quanto nelle sue possibilità, utilizzando risorse derivanti da perequazione, per predisporre il progetto definitivo di questa infrastruttura che per essere realizzata ha bisogno di ingenti investimenti pubblici. Si ritiene che agendo sul concessionario del tratto autostradale della TO-PC (concessione in scadenza) in occasione del rinnovo/riassegnazione della concessione si possa inserire l'opera tra quelle da realizzare nel breve periodo.

**I.11 – Realizzazione circonvallazione sud**

La realizzazione completa della circonvallazione sud, altra opera strategica per il ridisegno del sistema viabilistico locale, è completamente demandata dal PSC vigente all'attuazione degli interventi di nuova urbanizzazione della fascia periurbana a sud dell'abitato. Un importante tratto del tracciato è già entrato nella convenzione per la realizzazione dell'urbanizzazione del comparto denominato ANIR02.





La Strategia per la rigenerazione urbana descritta nei paragrafi precedenti è stata elaborata combinando l'esigenza di programmare un insieme di interventi coordinati capaci di innescare processi virtuosi con la possibilità di realizzare gli stessi. Il tema della **fattibilità** è infatti prioritario per predisporre un progetto strategico che sia aderente alle reali necessità locali e alle possibilità di reperire il finanziamento per la realizzazione delle opere.

Innanzitutto si precisa che **tutti gli interventi previsti nella Strategia sono coerenti con la pianificazione territoriale ed urbanistica comunale e sovralocale nonché con le norme di settore.**

Gli interventi individuati sono in **continuità** con gli indirizzi e le politiche per la riqualificazione portate avanti negli ultimi 20 anni a Castel San Giovanni ed attualizzate all'oggi. Risulta difficile stabilire un grado di priorità degli interventi in quanto **la Strategia è un complesso articolato di interventi in diversi settori le cui ricadute positive sono il risultato di una somma di interventi.** Il grado di priorità risulta quindi strettamente correlato alla **fattibilità economica** degli interventi proposti alcuni dei quali, pur essendo di rilevante importanza ma di grande impegno economico, richiedono finanziamenti da soggetti di livello superiore. L'intervento oggetto della richiesta di finanziamento Regionale è denominato nella strategia complessiva **"1.1 - Restauro e la rifunzionalizzazione della ex scuola Card. Casaroli da adibire a palazzo comunale - primo stralcio funzionale"** è immediatamente realizzabile una volta ottenuto il finanziamento in quanto il livello della progettazione (progetto esecutivo ai sensi del D.Lgs. 50/16) lo rende immediatamente appaltabile e realizzabile.

Relativamente al tema della **governance** il Comune di Castel San Giovanni si è dimostrato negli ultimi anni capace di: coordinare, con risorse interne, progetti significativi, gestire rilevanti interventi di infrastrutturazione, instaurare con soggetti privati e con istituzioni pubbliche **rapporti di partnership virtuosa** che hanno portato alla stipula di importanti accordi finalizzati alla realizzazione di opere di rilevante interesse pubblico:

- con R.F.I. è stato stipulato l'accordo per la realizzazione sottopasso ferroviario (con un importante compartecipazione comunale derivante da perequazione);
- con Allied S.p.a., azienda privata che opera nel settore della raccorderia, è stato stipulato un accordo, già attuato, per la progettazione definitiva della tangenziale nord-est;
- con Vailog S.r.l., società che ha sviluppato tutto il comparto logistico, sono stati siglati diversi accordi che hanno portato a realizzare/finanziare numerosi interventi e opere pubbliche in parte già concluse. Sono in corso contatti per ulteriori finanziamenti di opere pubbliche sul territorio comunale;
- con Vailog S.r.l. si è concluso l'accordo che prevede la progettazione esecutiva del recupero complessivo dell'ex scuola Casaroli e la realizzazione di un primo stralcio funzionale di € 175.000 per la messa in sicurezza sismica dell'edificio;
- con i soggetti attuatori dell'intervento di urbanizzazione del comparto ANIR2 si è concluso l'accordo che prevede la realizzazione primo tratto circonvallazione sud.

Si ritiene pertanto che **il Comune abbia tutti gli strumenti per gestire la Strategia di rigenerazione in tutte le fasi** come peraltro è già avvenuto in passato nell'ambito della partecipazione ai bandi PRU ecc. e dell'erogazione di contributi Regionali.

Per **qualificare la Strategia** e renderla efficace si prevedono alcune **azioni di supporto** tese essenzialmente al coinvolgimento della popolazione e degli operatori nei vari settori interessati:

- incontri pubblici di illustrazione della Strategia agli stakeholder locali per coinvolgerli nel progetto;
- monitoraggio continuo delle possibilità di finanziamento derivanti da legislazioni regionali, statali, comunitarie;
- coinvolgimento di soggetti privati ed aziende con la finalità di coinvolgerli nel processo di rigenerazione ed eventualmente reperire risorse per la realizzazione degli interventi programmati;
- monitoraggio degli esiti degli interventi realizzati in relazione agli obiettivi prefissati utilizzando i target e gli indicatori precedentemente individuati (eventualmente aggiornandoli in corso d'opera);

Il costo di tali azioni data la dimensione comunale e le scarse risorse disponibili dovrà essere limitatissimo e basarsi essenzialmente sulle attive partecipazioni di amministratori e dipendenti comunali.

Il **cronoprogramma della Strategia** prevede interventi immediati ma si sviluppa nel medio periodo (vedere timing interventi nella tabella sotto riportata). L'articolazione temporale degli interventi appare credibile sebbene essa sia completamente dipendente dalle risorse economiche da destinare agli stessi. Tuttavia si confida nella capacità già dimostrata dall'Ente di accedere a diversi canali di finanziamento delle opere (coinvolgendo anche i soggetti privati).

La tabella riassuntiva che segue individua tutti gli interventi che compongono la Strategia di rigenerazione definendone costi, livello della progettazione, termine ipotizzato per la realizzazione delle opere, risorse economiche disponibili (o le possibili forme di finanziamento attivabili anche con il coinvolgimento di soggetti privati).



**QUADRO DI SINTESI DEGLI INTERVENTI CHE COMPONGONO LA STRATEGIA DI RIGENERAZIONE**

INTERVENTO	COSTO	PROPRIETA'	STATO PROGETTO	DATA ULTIMAZIONE	RISORSE DISPONIBILI
I.1 <b>Restauro e rifunzionalizzazione della ex scuola Card. Casaroli da adibire a palazzo comunale</b> <b>PRIMO STRALCIO INTERVENTO OGGETTO DELLA RICHIESTA DI FINANZIAMENTO FSC</b>	€ 580.000,00 primo stralcio funzionale € 2.000.000,00 progetto definitivo complessivo	immobile pubblico	progetto esecutivo primo stralcio funzionale progetto definitivo complessivo in corso la progettazione esecutiva complessiva da ultimare entro settembre 2018	2020	Intervento oggetto della richiesta di finanziamento per € 405.000,00 con quota di competenza comunale pari a € 175.000,00 (quota del 30% su totale di € 580.000,00 costo complessivo progetto esecutivo primo stralcio funzionale come previsto dal bando) disponibile e a bilancio e coperta da convenzione già sottoscritta con soggetto privato (allegata alla documentazione). Possibile reperimento, a breve, di una ulteriore quota significativa di finanziamento da destinare al progetto derivante da perequazione per interventi di ampliamento all'interno del polo logistico (accordi in via di definizione)
I.2 <b>Restauro e rifunzionalizzazione per usi sociali dell'attuale sede municipale (casa delle associazioni)</b>	€ 1.200.000,00	immobile pubblico	non progettato	2022	Non finanziato - da finanziare con risorse pubbliche
I.3 <b>Riqualificazione di via Mazzini</b>	€ 230.000,00	area pubblica	progetto esecutivo	2020	Non finanziato - da finanziare con risorse pubbliche
I.4 <b>Realizzazione parcheggio interrato in Piazza Olubra</b>	€ 3.000.000,00	area pubblica	non progettato	2023	Non finanziato - da finanziare con risorse pubbliche o eventualmente attraverso lo strumento della finanza di progetto
I.5 <b>Realizzazione nuovo asilo nido comunale</b>	€ 1.400.000,00	area pubblica	progetto preliminare	2022	Individuazione soggetto privato che si faccia promotore intervento con contributo pubblico (Regionale) ed eventuale cofinanziamento aziende private interessate (forme da definire)
I.6 <b>Raggiungimento della quota prevista di Edilizia Residenziale Sociale</b>	€ 2.900.000,00	area pubblica	progetto preliminare	2022	Individuazione soggetto privato che si faccia promotore intervento con eventuale contributo pubblico (Regionale)
I.7 <b>Riqualificazione area privata denominata "Ex manifattura Tabacchi"</b>	€ 10.000.000,00	area privata	non progettato	2025	Non finanziato - da finanziare con risorse private
I.8 <b>Realizzazione percorso ciclopedonale a servizio del Polo logistico-produttivo</b>	€ 800.000,00	area pubblica	progetto preliminare	2020	In fase avanzata di discussione la realizzazione dell'intervento da parte degli sviluppatori degli interventi di ampliamento del polo logistico (accordi in via di definizione)
I.9 <b>Realizzazione sottopasso ferrovia presso stazione (in corso di realizzazione)</b>	€ 4.400.000,00	area pubblica	opera in corso di realizzazione	2020	Opera appaltata con contributo comunale di € 400.000,00
I.10 <b>Realizzazione tangenziale nord-est</b>	€ 11.398.572,11	aree private	progetto definitivo	2022	Non finanziato - da finanziare con risorse pubbliche (o private nel caso di inserimento dell'opera all'interno degli investimenti legati al rinnovo/riassegnazione della concessione autostradale A21
I.11 <b>Realizzazione circonvallazione sud</b>	€ 15.000.000,00	aree private	progetto preliminare	2025	Intervento da attuare a cura dei soggetti che urbanizzeranno le aree residenziali periurbane sud (in corso attuazione primo stralcio intervento all'interno del comparto PSC/POC ANIR2)