

Fidenza PRU area stazione (Terragli)

Descrizione area progetto

Il processo che porta alla identificazione e allo sviluppo degli ambiti del PRU proviene direttamente dagli strumenti di pianificazione urbanistica redatti durante gli anni '90.

Nel piano del 1996 venivano impostate le linee guida per un nuovo approccio alla pianificazione, attento alla forma e alla dimensione dell'espansione della città, veniva ipotizzato il recupero e l'integrazione delle zone periferiche, realizzate durante il precedente piano, consolidando i limiti dell'urbanizzato, integrando il paesaggio agrario e ragionando contestualmente sulla qualità del centro urbano. In questo tipo di approccio vengono messi in cantiere progetti per un recupero urbano e una integrazione degli interventi del secondo dopoguerra, della ricostruzione degli anni Cinquanta e dei progetti degli anni Ottanta.

In sintesi, il "Piano Gabrielli" toccava i seguenti punti di sviluppo: recupero della forma *urbis*; recupero della centralità dell'asse della via Emilia; pedonalizzazione del centro storico; sviluppo del sistema delle piazze (concorso indetto nel 1988); recupero del polo conventuale Orsolino-Gesuiti. Nello specifico, per il centro storico della città, vengono attivati una serie di progetti di riqualificazione per la via Emilia e viene ampliata la zona pedonale. Queste prime azioni di rigenerazione urbana inducono una serie di interventi di tipo privato che riguardano la riqualificazione di edifici e di facciate aumentando la qualità complessiva e migliorando l'immagine della città.

Le tematiche di riqualificazione relative al centro storico e i punti di sviluppo espressi nel "Piano Gabrielli" diventano quindi la base naturale per lo sviluppo delle azioni proposte dal PRU. Il piano di riqualificazione urbana propone una serie di percorsi e di edifici in chiave unitaria (linguaggio e stile architettonico), ma articolati dal punto di vista morfologico utilizzando mix tipologico (edifici in linea, a torre, ecc.). L'area di interesse dell'intervento è compresa nel perimetro tra la ferrovia a nord, Via Cornini e Malpeli a sud, il sottopasso di Via Marconi a ovest e l'inizio di Via Carducci ad est.

Nel 1858, con la costruzione della Stazione ferroviaria, Fidenza diventa un importante scalo ferroviario e l'area de "I Terragli" subisce una profonda trasformazione, avviando la sua vocazione industriale e accentuando il suo allontanamento dal centro della città storica. Già dai primi decenni del secolo scorso "I Terragli" vengono identificati come importante punto di riferimento della economia

agricola in via di progressiva industrializzazione (presenza del mercato del bestiame, del consorzio agrario, ecc.).

Il programma di riqualificazione prevede il mantenimento e miglioramento della dotazione di servizi: il trasferimento dell'Istituto Scolastico Solari in una nuova e più funzionale sede; l'incremento della dotazione di parcheggi sotterranei pubblici e privati; la riqualificazione di Piazza della Stazione e dell'asse di Viale Gramsci tramite l'estensione di aree pedonali; la sistemazione di Via Carducci e Via Cornini e Malpeli come strada commerciale; la realizzazione di un tunnel di collegamento tra Via Carducci e Via Mazzini; l'edificazione, nell'area del Foro Boario, di palazzine ad uso abitativo e terziario; la costruzione di un albergo di città.

L'Amministrazione Pubblica è stata consapevole fin dall'inizio della difficoltà di definire in maniera univoca il crono-programma complessivo e la durata dei lavori di realizzazione delle opere. Il Comune si è trovato impreparato ad affrontare un programma complesso, in termini di gestione delle risorse economiche e di relazione con i soggetti privati. L'iniziale "intransigenza e rigidità" dimostrata dall'Amministrazione Pubblica, rispetto alle consegne dei privati e alla tempistica di esecuzione delle opere ha in qualche maniera influenzato il rapporto tra pubblico e privato.

Anche nei confronti dell'opinione pubblica locale le azioni di sensibilizzazione (partecipazione, *newsletter*, sito web programma, ecc.) non hanno evitato conflitti e critiche al programma.

In questo momento (aprile 2009) gli edifici dei Terragli sono completati, mentre sono in fase di ultimazione i lavori riguardanti gli spazi pubblici aperti, in particolare la Piazza



della Stazione, che dovrà fungere da interfaccia di collegamento tra la città storica e l'intervento, e il sistema dei sottopassi carrabili e pedonali.

La realizzazione del PRU sposta naturalmente il baricentro della città verso la zona della Stazione, per la quale, ad oggi, non sono stati ancora attivati programmi di recupero e valorizzazione. L'unico intervento previsto riguarda, infatti, il collegamento (tunnel pedonale) sotto il fascio dei binari verso la zona della futura stazione delle corriere. Sempre in questo ambito sarà prevista la realizzazione del nuovo polo scolastico tecnico (agraria, ITIS, ecc.) ma, allo stato attuale, non sono ancora chiarite le questioni relative ai finanziamenti e alle responsabilità per la sua realizzazione.



Area progetto



Cenni storici

L'area di progetto, posta a cavallo tra la città consolidata e le infrastrutture della Stazione Ferroviaria, deve il suo nome all'essere stata in passato la zona in cui sorgevano una serie di terrapieni a sostegno della cinta fortificata eretta dai Farnese.

Dopo la demolizione della cinta muraria sui Terragli si sviluppa un quartiere popolare identificato, nei primi decenni del secolo scorso, come importante punto di riferimento della vita agricola.

Il Foro Boario era la sede del mercato settimanale del bestiame, in Via Malpeli aveva sede il Consorzio Agrario e, più in generale, questi quartieri dai Terragli si affacciavano sulla campagna.

Nei pressi della Stazione Ferroviaria, sorta nel 1858, si sviluppò un importante scalo ferroviario, che grazie all'equidistanza di Fidenza tra Milano e Bologna, divenne un importante punto di sosta e smistamento per le merci.

Con il tempo l'area ha subito una profonda trasformazione accentuando la sua natura industriale o ex industriale, in un ambiente disordinato, sempre meno fruibile nel contesto urbano.



Parte 1

Parte 2

Parte 3

Parte 4

Parte 5

Fidenza

PRU area stazione (Terragli) - lettura/analisi

Filone progettuale: Le aree industriali dismesse

Identificazione della rete degli ambiti (legge 19/1998):

Ambito 1- Zona centrale;
Ambito 2- Zona produttiva a nord della ferrovia;
Ambito 3- Ambito di ricucitura del tessuto di espansione residenziale

Criticità:

Ambito 1:

degrado urbano sottoutilizzazione dell'area della stazione;
degrado urbano dell'asse storico di via Emilia;
degrado del tessuto edilizio storico limitrofo all'area del Duomo.

Ambito 2:

emergenze urbane dovute alla dismissione delle industrie chimiche, petrolchimiche e carbochimiche;
inquinamento del suolo e del sottosuolo (piombo, residui lavorazione petrolchimico).

Ambito 3:

problemi legati all'espansione avvenuta tra gli anni '60 e la fine degli anni '80;
mancanza di un disegno urbano unitario;
scarsa qualità degli spazi pubblici;
monofunzionalità dell'area.

Visione strategica dell'insieme degli ambiti (legge n. 19/1998):

Recupero del tessuto urbano e bonifica dei siti inquinati.



Obiettivi generali presentati per l'insieme degli ambiti (legge n. 19/1998):

Miglioramento delle condizioni di salubrità e sicurezza;
Arricchimento della dotazione di servizi, del verde pubblico e delle opere infrastrutturali necessarie;
Riduzione della congestione urbana garantendo accessibilità nelle sue varie forme;
Realizzazione di offerta abitativa, in particolare per la locazione rivolta in primo luogo a particolari categorie sociali.

Risultati attesi per gli obiettivi (legge n. 19/1998):

Sistema insediativo:

incremento delle unità abitative;
nuove strutture per insediamenti commerciali, terziari o di servizio;
inserimento di attività produttive compatibili con la funzione residenziale.

Sistema economico:

capacità di attrazione di nuovi investimenti commerciali e/o terziari;
adeguamento delle attività produttive esistenti;
creazione di nuova occupazione.

Sistema ambientale:

incremento di verde pubblico;
bonifica dei suoli inquinati.

Sistema della mobilità:

nuove infrastrutture viarie o ripristino e rifunzionalizzazione di infrastrutture esistenti;
parcheggi pertinenziali e ad uso pubblico.

Sistema socio-culturale:

edilizia per categorie particolari;
servizi sociosanitari;
attrezzature culturali e per lo spettacolo;
attrezzature sportive e per il tempo libero;
insediamenti scolastici, universitari e per la ricerca;

interventi di recupero delle aree degradate con finalità di sicurezza sociale;
valorizzazione del patrimonio socio-culturale;
incremento di aree pubbliche.

Partnership costruite per gli ambiti di PRU:

Regione Emilia Romagna
Provincia di Parma
Comune di Fidenza

Azioni specifiche dei partner negli ambiti di PRU:

Le fasi di attuazione (time scale) per il PRU:

Le risorse economiche in gioco:

Quadro giuridico di riferimento:

L.R.19/98, L.R.30/96

Integrazione con gli strumenti urbanistici esistenti:

Parole chiave:

Governance del progetto
Approccio integrato al progetto
Costruzione della partnership
Sviluppo economico ed occupazione locale
Training
Riqualficazione urbana
Partecipazione
Costruzione del concetto di vicinato
Sicurezza urbana
Trasporti
Ambiente
Housing
Cultura
Giovani
Fasce protette

Ambiti PRU

Numero ambiti PRU:	1
Risorse regionali:	618.198,91
Risorse pubbliche locali:	2.055.498,46
Risorse private in opere pubbliche:	7.127.105,21
Risorse private in opere private:	39.576.092,17
Totale investimento ambiti:	49.376.894,75



Fidenza

PRU area stazione (Terragli) - lettura/analisi

Ambito: Zona centrale

PRU: Nuove centralità urbane o "I nuovi Terragli"

Comparto:

Descrizione dell'ambito:

Ambito composto da tre Programmi di Recupero Urbano:

Nuove centralità urbane – Il nodo della stazione ferroviaria come ampliamento dell'area centrale di Fidenza.

I grandi complessi, l'area sportiva e la ricomposizione della via Emilia;

Dall'area monumentale di piazza Duomo al recupero del Castrum Vetus.

Criticità dell'ambito:

degrado urbano nei pressi dell'area della stazione;

degrado urbano dell'asse storico della via Emilia;

degrado del tessuto edilizio storico limitrofo all'area del Duomo.

Visione strategica dell'ambito:

Viene proposta una operazione di riqualificazione urbana integrata attraverso la razionalizzazione dei collegamenti tra la città e la zona nord della ferrovia e la valorizzazione dell'asse storico della via Emilia.

Descrizione PRU - comparto:

L'area interessata è localizzata tra la stazione ferroviaria e il centro storico. Prima della realizzazione della stazione (1858) costituiva la frontiera Nord della città, affacciata sulla zona agricola immediatamente prospiciente. Vi trovarono localizzazione il foro boario e il consorzio agrario.

Criticità PRU - comparto:

Accessibilità alla città;
congestione del traffico.

Visione strategica PRU – comparto:

Il PRU mira al complessivo miglioramento del contesto urbano, attraverso una trasformazione radicale dell'assetto viario e l'edificazione di un'area destinata ad accogliere edifici commerciali, alloggi privati e servizi al cittadino. Il programma si propone di trasformare l'area in un nuovo "polo ordinatore" con il compito di simboleggiare e comunicare Fidenza come "un centro capace contemporaneamente di attrarre e fornire attività e servizi".

Obiettivi generali per il PRU - comparto:

Miglioramento e/o incremento della dotazione di servizi presenti nel perimetro del PRU;

miglioramento della mobilità locale;

miglioramento della accessibilità all'area centrale della città;

costruire una risposta coerente al bisogno abitativo di alloggi in locazione.

Risultati attesi:

Incrementare la dotazione di parcheggi pubblici e pertinenziali;

migliorare l'accessibilità all'area attraverso una nuova soluzione viabilistica per la zona della stazione;

incrementare l'offerta abitativa in affitto attraverso la realizzazione di edilizia agevolata;

incrementare l'offerta turistica/ricettiva con la realizzazione di una struttura alberghiera, il cosiddetto "albergo di città", sulla piazza della stazione.

Partnership costruita per il PRU - comparto:

Regione Emilia Romagna
Provincia di Parma
Comune di Fidenza

Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.
Fidentia S.r.l.

Sig. Bergamaschi Massimiliano

Azioni dei singoli partner per il PRU - comparto:

Regione Emilia Romagna:

Impegno finanziario a sostegno del PRU.

Provincia di Parma:

approvare con decreto l'Accordo di Programma in questione in variante al PRG del Comune di Fidenza secondo le procedure previste dall'art. 40 della L.R. 20/2000.

Comune di Fidenza:

approvare il PRU "Nuove centralità urbane: il nodo della stazione come ampliamento dell'area centrale di Fidenza", adeguare il PRG vigente in funzioni delle variazioni previste dal PRU (limiti dell'area di intervento, potenzialità edificatoria, parametri urbanistico/edilizi, rispetto dell'assetto morfologico, tipologico e compositivo), monitorare le varie fasi di sviluppo del lavoro e garantire tutte le azioni (trasferire attività, demolire, bonificare, realizzare opere, ecc.) di supporto alla costruzione del progetto.

Rete ferroviaria Italiana s.p.a.:

aderire al PRU nonché alla realizzazione degli interventi di riqualificazione sulle aree di sua proprietà senza oneri a suo carico né diritto ad indennità da parte dei realizzatori per incrementi, miglioramento ecc. Alla fine del processo del PRU verificare le possibilità di allargamento del perimetro del programma con il con l'avvio di una seconda fase.

Fidentina S.r.l.:

realizzare il complesso della nuova scuola, una serie di alloggi pubblici, un nuovo edificio con destinazione pubblica e tutte le infrastrutture di supporto alla circolazione (sottopassi, spazi pubblici, ecc.).

Bergamaschi Massimiliano:

corrispondere, in considerazione della volumetria attribuita alla proprietà la somma pari a 335.696,98 al Comune di Fidenza e realizzare il fabbricato insistente sull'area di sua proprietà nel rispetto di quanto previsto dal PUA.

Stralci d'attuazione

Edifici privati in Piazza Stazione:

Inizio lavori	28.03.2003
Fine lavori	21.04.2008

Sottopasso viario:

Inizio lavori	28.03.2003
Fine lavori	31.06.2008

Nuovo edificio scolastico:

Inizio lavori	Non dichiarato
Fine lavori	Non dichiarato

Edifici destinati a residenze ERP:

Inizio lavori	Non dichiarato
Fine lavori	Non dichiarato

Interventi area ex Foro Boario:

Inizio lavori	Primavera 2007
Fine lavori	Non dichiarato

Nuovo spazio pubblico Piazza Stazione:

Inizio lavori	01.09.2008
Fine lavori	Non dichiarato

Fidenza

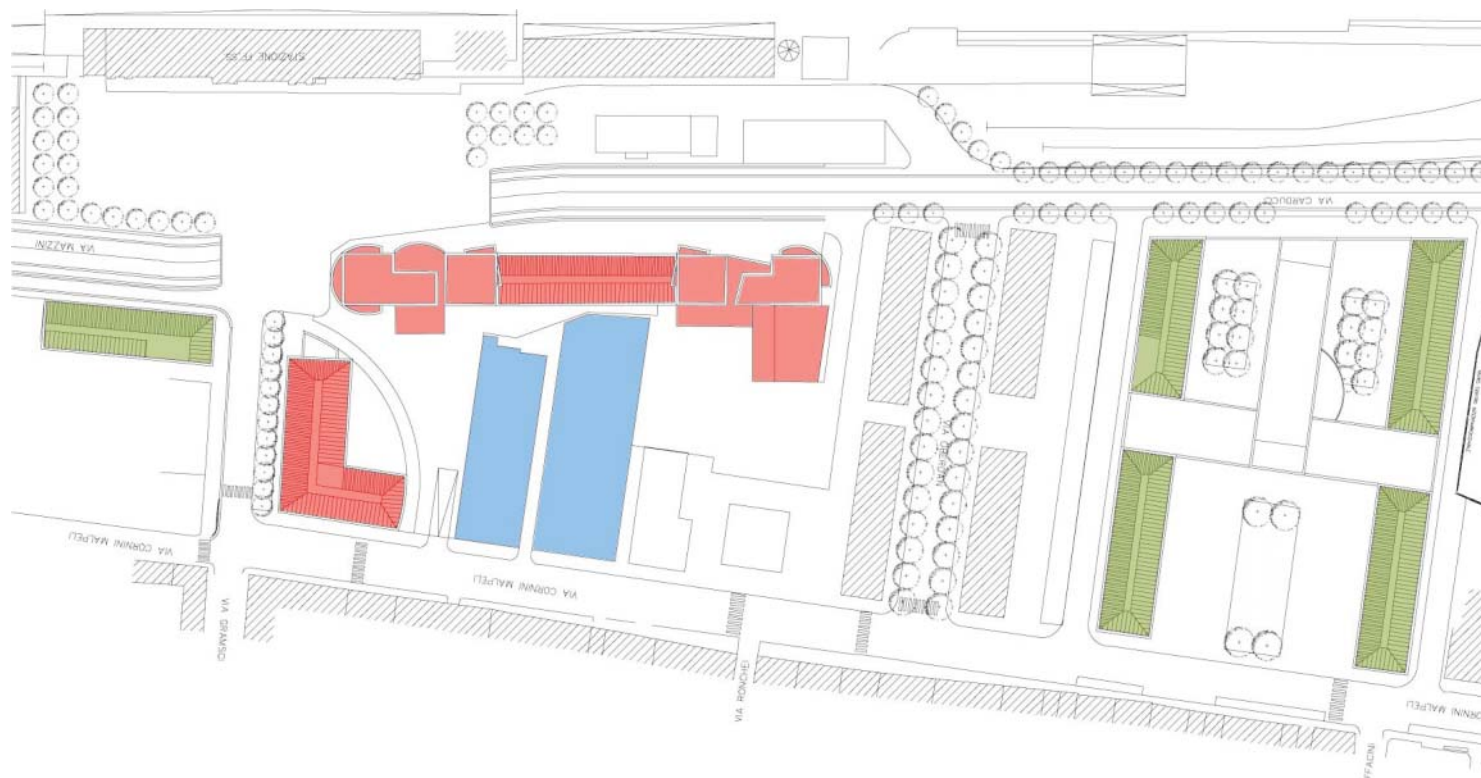
PRU area stazione (Terragli) - lettura/analisi

Funzioni/Struttura urbana

La trama urbana interessata dal programma di riqualificazione riguarda una parte di tessuto consolidato a cavallo tra la linea della ferrovia e il centro storico della città. Luogo per la localizzazione delle infrastrutture di interfaccia con la zona agricola (Foro Boario, magazzini, Consorzio Agrario, scalo merci, ecc.) con il passare del tempo l'area si trasforma in zona marginale e di difficile fruizione urbana.

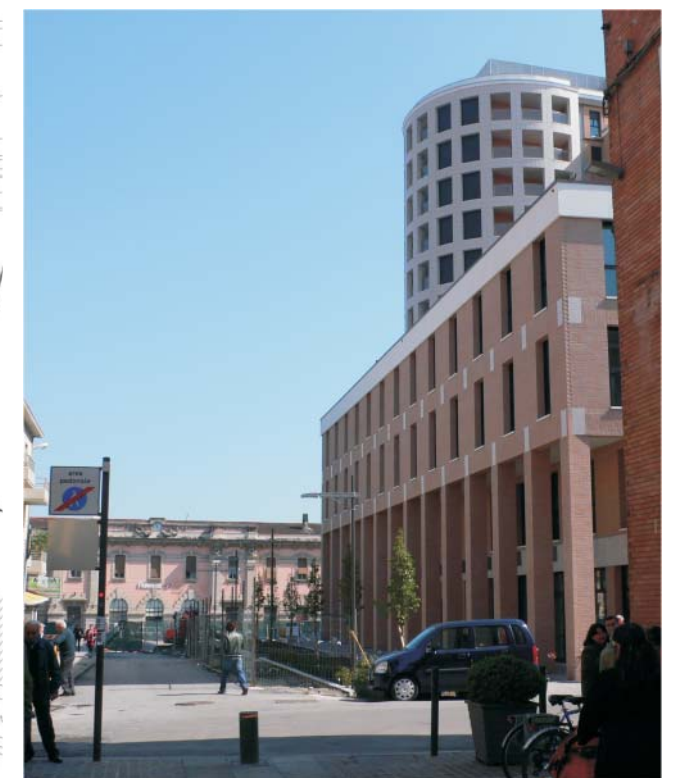
In particolare, la zona interessata dagli edifici dei nuovi Terragli, originariamente era caratterizzata dalla presenza di una serie di edifici industriali (capannoni, magazzini, ecc.) nel cuore dell'isolato, e da un bordo esterno formato da edifici destinati a residenza (schema sotto). Questo tipo di mix funzionale caratterizzava la zona per un duplice uso; intenso durante la giornata per le funzioni legate agli edifici industriali e debole al termine delle attività lavorative.

Il nuovo assetto propone una serie di funzioni (terziario, uffici, commercio, residenza, ecc.) che permettono un uso differenziato dell'area nelle diverse fasce orarie del giorno, garantendo e aumentando la percezione della sicurezza urbana. Il progetto previsto per l'area è caratterizzato anche dal recupero funzionale e morfologico della piazza antistante la stazione ferroviaria. Questo tipo di approccio (insediamento di nuove funzioni e la rivitalizzazione degli spazi esistenti) sposta inevitabilmente il baricentro della città verso la stazione. Tale problema è stato risolto, o si sta tentando di risolverlo, estendendo a tutto il tessuto urbano della città storica il concetto di riqualificazione degli spazi pubblici. Rispetto a questo approccio molte delle strade storiche della città sono state riqualificate e le attività commerciali che vi si affacciano hanno sfruttato questa opportunità per riqualificare la propria immagine (foto sotto).



L'area della riqualificazione urbana (schema a sinistra e foto sotto) prima dell'intervento previsto dal PRU. Le funzioni previste dal nuovo assetto urbano (schema sotto a sinistra).

- Terziario, commercio, residenza
- Edifici riqualificati di iniziativa privata
- Edifici di prossima costruzione



Fidenza

PRU area stazione (Terragli) - lettura/analisi

Spazi pubblici/conessioni

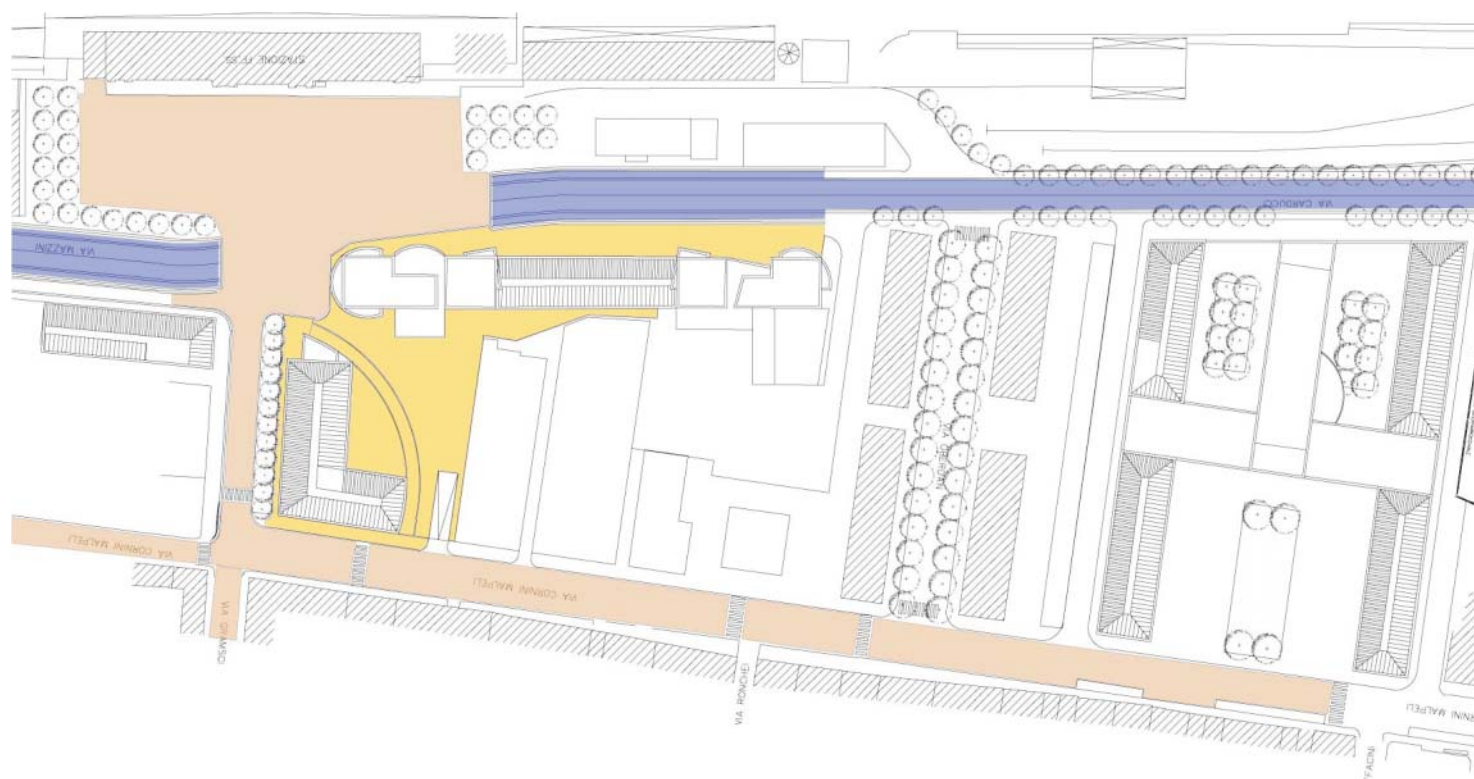
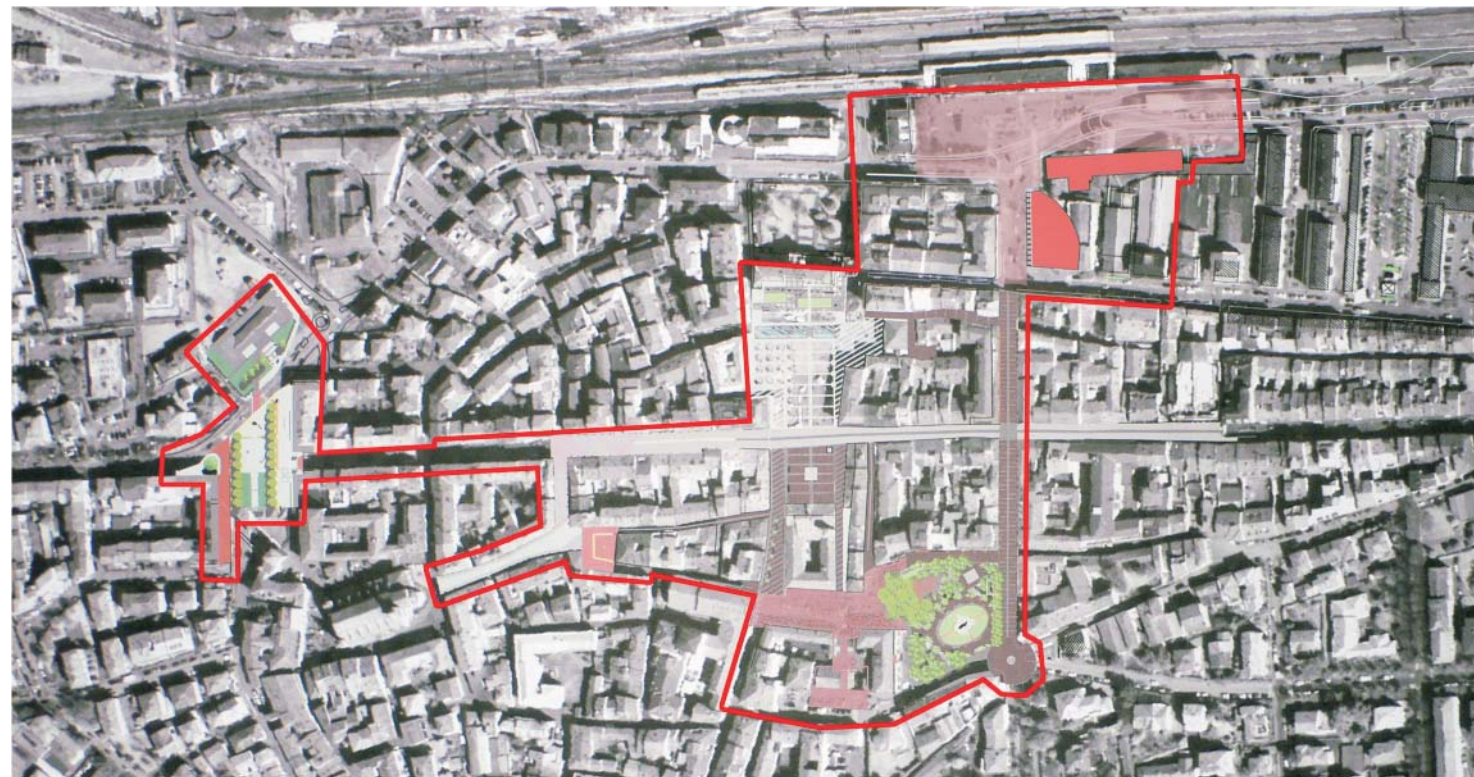
Il sistema degli spazi pubblici è ancora in fase di realizzazione (piazza della stazione, sottopasso carrabile, riqualificazione dei percorsi limitrofi, ecc.) ma è possibile comunque leggere quali saranno le gerarchie e le regole alla base del progetto.

Il PRU dell'area stazione si inserisce all'interno di una visione strategica molto più ampia, rispetto alla sola area di progetto identificata. Esiste infatti una relazione molto stretta fra le azioni che hanno caratterizzato gli interventi che hanno preceduto questo programma e quelle previste per il luogo in esame.

La riqualificazione della piazza centrale di Fidenza, con la nuova pavimentazione prevista per il tracciato della Via Emilia e per i percorsi del centro storico, sono da intendere come una serie progetti legati da una visione incrementale del concetto di riqualificazione, pensato come un sistema e non come singole occasioni.

Anche il programma del PRU si inserisce all'interno di questa visione diventandone parte attiva, non solo dal punto di vista delle scelte formali e funzionali, ma anche dal punto di vista della sostenibilità economica (riutilizzo degli oneri di urbanizzazione del PRU) per gli interventi pubblici pensati per il resto del centro storico.

La fase successiva a quella della conclusione del PRU dovrà prevedere una serie di scelte strategiche indirizzate al rafforzamento di quelle previste dal programma. La realizzazione del sottopasso ferroviario (a nord della stazione) verso il sistema dei parcheggi, del nuovo polo scolastico e della stazione delle corriere non dovrà risolversi solo tramite una risposta tecnica (sottopasso) ma dovrà realizzare un vero luogo (spazi, attività, funzioni, ecc.) che si pone come interfaccia tra la città storica e quella consolidata, le città dell'Alta Velocità e il territorio circostante.



Il sistema della riqualificazione (schema a sinistra) ipotizzato e realizzato per il centro storico di Fidenza. L'area del PRU della Stazione appare come un importante tassello che si inserisce all'interno delle scelte strategiche previste dagli interventi precedenti.



- Spazi semipubblici previsti dal progetto
- Spazi pubblici, piazza stazione e percorsi
- Sedime del sottopasso carrabile



Fidenza

PRU area stazione (Terragli) - lettura/analisi

Analisi SWOT - Processo

Punti di forza

Esistenza di un programma strategico di riqualificazione del centro precedente al PRU.

Continuità di visione strategica tra i progetti precedenti ed il PRU.

Intenso rapporto di collaborazione tra pubblico e privato.

Presenza di un soggetto privato economicamente forte.

Inaugurazione entro il 2009 della fermata TAV.

Attivazione di processi e programmi di finanziamento successivi, comunali, privati, ma anche provinciali e regionali.

Alti costi di urbanizzazione.

Punti di debolezza

Mancanza di un crono-programma preciso.

Mancanza di un piano finanziario.

Complessità e onerosità del progetto eccessive rispetto alla capacità e alle competenze possedute dal Comune.

Atteggiamento rigido da parte del pubblico verso il privato.

Gestione di una parte degli interventi (sottopasso pedonale della ferrovia) da parte della FER.

Realizzazione degli spazi aperti e pubblici a seguito della realizzazione degli edifici.

Mancata attivazione di processi partecipativi.

Osservazioni

Il PRU di Fidenza rappresenta, tra quelle analizzate, un'esperienza complessa ma positiva. Uno degli aspetti caratteristici, che ha distinto la gestione di questo Comune, è stata la capacità di inserire il programma in una visione strategica di pianificazione e riqualificazione urbana avviata precedentemente, che ha consentito un'attivazione più veloce ed efficace delle azioni e dei progetti.

Il Comune, dopo una prima fase conflittuale, è stato in grado di attuare una collaborazione proficua ed importante con i soggetti privati, che grazie al loro apporto finanziario hanno contribuito alla realizzazione dei diversi progetti previsti dal PRU. Un altro sostegno economico è giunto dal ricavo degli alti costi di urbanizzazione delle aree di Fidenza.

Gli esiti positivi, ottenuti grazie all'apporto delle diverse fonti di finanziamento e dalla buona *partnership* tra pubblico e privato, sono comunque da confrontare con i rischi, che il processo di attuazione del PRU ha messo in campo, soprattutto per la mancanza di un piano finanziario preciso, a causa della quale le risorse sono state insufficienti per l'attuazione dell'intero progetto.

Analisi SWOT - Progetto

Punti di forza

Inserimento del progetto urbano dell'area di riqualificazione in una strategia alla scala della città.

Inserimento di funzioni diversificate per aumentare il grado di mix funzionale nell'area.

possibilità di innescare progetti nelle aree limitrofe (stazione ferroviaria, sottopassaggio binari, ecc.).

Punti di debolezza

Dimensione degli edifici non rispettosa della grana dell'edificato limitrofo all'area di progetto.

Ritardo nel completamento degli spazi pubblici, elementi fondamentali per la definizione degli intenti del progetto verso i cittadini.

Osservazioni

Il progetto riguardante l'area della stazione è solo l'ultimo componente di una strategia più ampia di riqualificazioni che il Comune di Fidenza ha sviluppato in questi ultimi anni. La situazione attuale vede un ritardo nel completamento della parte relativa agli spazi pubblici che, come ricordato in altri casi, servono come base e riferimento per gli interventi edilizi.

Nel caso del PRU di Fidenza la nuova piazza della stazione doveva forse essere realizzata in tempi più celeri, per permettere da subito l'utilizzo di questo spazio, nell'ottica di un rafforzamento del concetto di luogo, visto che le nuove proposte progettuali per gli edifici hanno modificato fortemente l'immagine iniziale dell'area.

Conclusioni

Fidenza definisce un programma di riqualificazione del centro urbano ben prima dell'approvazione della L.r. 19/98. Già nel 1996, con il "Piano Gabrielli" vengono definite delle linee guida per una "nuova immagine e una nuova forma per la città", in forma di documento strategico che riflette soprattutto sulla necessità di recuperare e migliorare le aree periferiche realizzate nei decenni precedenti e dalla debolezza di un tessuto storico fortemente bombardato durante la guerra. In questa fase sono già chiare le intenzioni di definire dei limiti chiari all'espansione, di recuperare un rapporto fra città e campagna, fra paesaggio urbano e agrario.

L'esistenza di un PRG recente e di una visione strategica che lo sottende permette di inquadrare gli interventi di riqualificazione, a prescindere dal carattere pubblico o privato e dal tipo di finanziamento disponibile, all'interno di un quadro di riferimento e di coordinamento coerenti con la pianificazione generale.

Inizialmente, proprio la coerenza e la chiarezza delle strategie generali di piano permettono l'instaurarsi di un rapporto positivo ed efficace fra Amministrazione e soggetto privato coinvolto nella riqualificazione, fino ad arrivare alla definizione di un raro intervento in diritto di superficie, che vede il Comune aumentare la capacità edificatoria concessa al privato, mantenendo però la proprietà del suolo.

Questo "stato di grazia" è però minato da un limite: il Comune non ha una struttura tecnica adeguata per gestire tutto il processo, malgrado l'eccellente rapporto di *governance* costruito fra Comune, Provincia, Regione e soggetto privato. Il *deficit* tecnico-amministrativo, inizialmente non determinante, si rivela essenziale durante la gestione del programma complesso, con un progressivo irrigidimento dei rapporti fra pubblico e privato e un progressivo scollamento sia dal crono-programma, sia dal quadro economico-finanziario del PRU.

Il risultato finale si discosta in parte dalle premesse, con la realizzazione completa degli edifici previsti, ma con la successiva realizzazione degli spazi pubblici che, oggi, appaiono ancora come spazi di risulta non connessi ad altri interventi pur programmati.

Fidenza

PRU area stazione (Terragli) - lettura/analisi

Analisi SWOT - Processo

Indicatori	Positività	Negatività	Innovazioni
Processo della trasformazione	Processo complesso, articolato, basato su una continuazione dei programmi e degli strumenti urbanistici precedenti, e su una visione strategica	Rallentamenti e difficoltà causati da un crono-programma e da un bilancio preventivo inesatti	
Attore pubblico	Attore principale nella gestione del processo.		
Rapporto tra pubblico e privato	Dipendenza del privato dalle decisioni e dalla gestione pubblica del processo.		
Attore privato		Esecutore di azioni precise.	
Tempistica		Il crono programma non viene rispettato, causa imprecisioni nella sua fase di elaborazione.	

Analisi SWOT - Progetto

Indicatori	Positività	Negatività	Innovazioni
Qualità architettonica	Interventi di buona qualità, grazie ad una visione strategica delle opere che hanno suscitato successive azioni di riqualificazione di immobili privati.		
Qualità urbana		Lenta ultimazione dei lavori relativi agli spazi pubblici, iniziati dopo la conclusione degli interventi architettonici.	Innovazione nello sviluppo di un sistema di spazi pubblici collegati da una strategia comune.
Qualità sociale	Buona risposta nella prima fase da parte della popolazione che autonomamente ha collaborato ai processi di riqualificazione del centro intervenendo sulle facciate degli edifici privati.	Scarsa partecipazione, limitata solo alla fase iniziale. Notevoli disagi e dissensi causati dai ritardi nei lavori negli spazi pubblici.	
Aspetti economici	Attivazione di finanziamenti ulteriori provenienti da fondi provinciali e regionali.	Bilancio preventivo inesatto, causa di notevoli disagi e rallentamenti nell'esecuzione delle opere.	



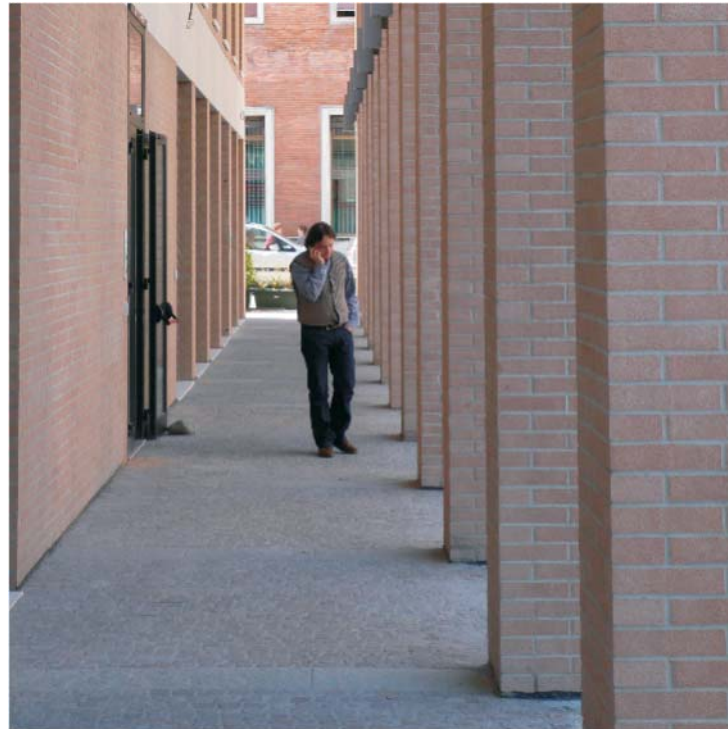
Fidenza

PRU area stazione (Terragli)

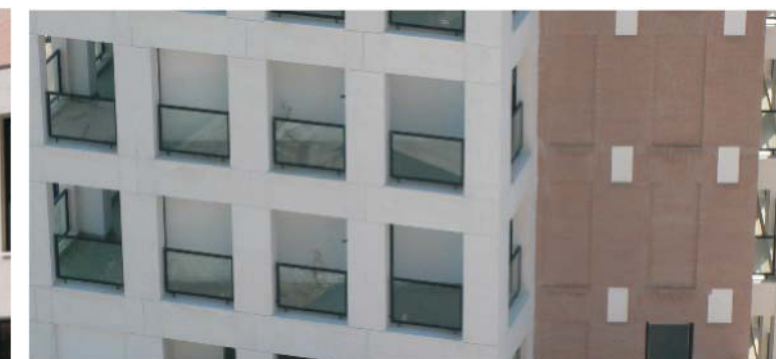
Caratteri della preesistenza



Disegno dello spazio aperto



Materiali e tessiture



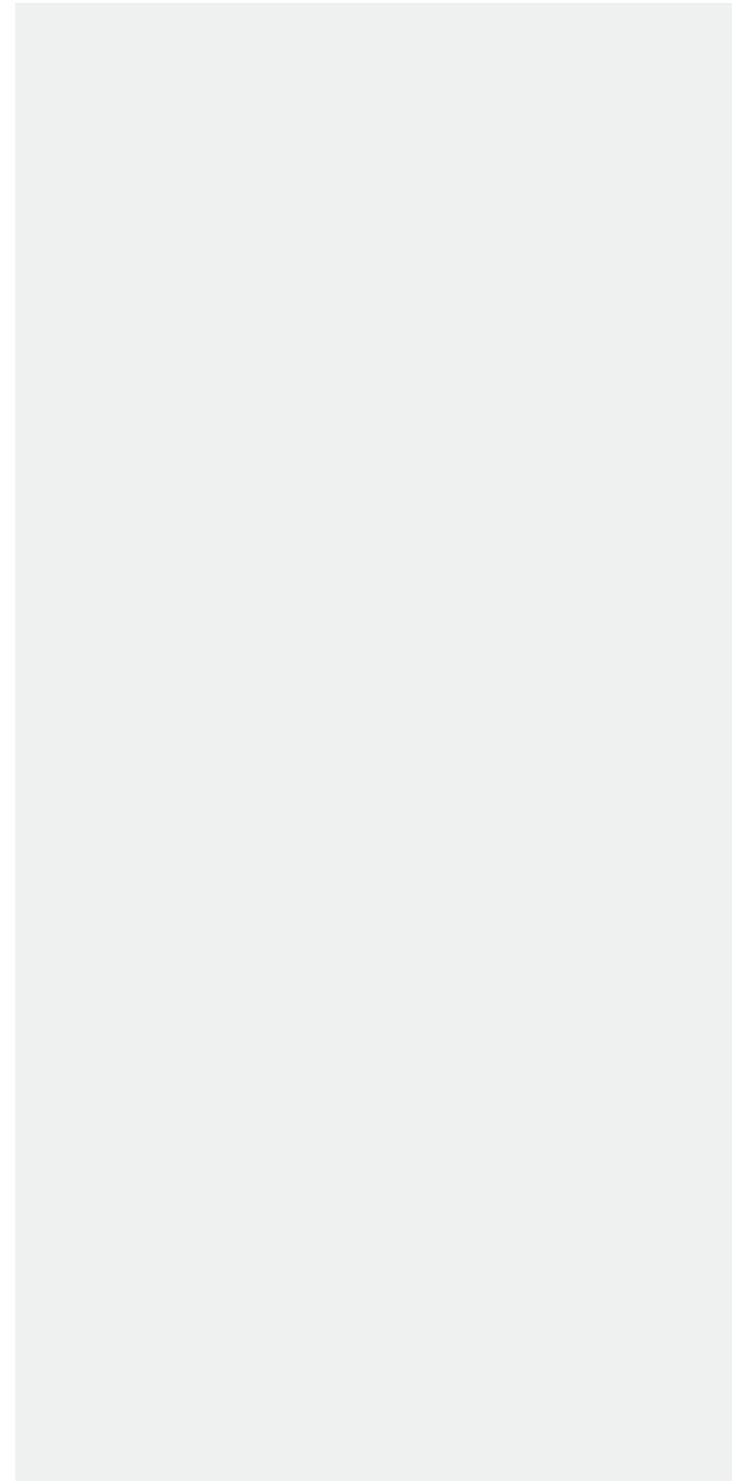
Fidenza

PRU area stazione (Terragli)

Spazio pubblico/spazio privato



Permeabilità degli spazi



Flussi

