



Comune di Modena

PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA



COMPARTO EX FONDERIE RIUNITE

Distretto per l'Accelerazione e
lo Sviluppo della Tecnologia

RELAZIONE ILLUSTRATIVA VARIANTE URBANISTICA

ASSESSORATO URBANISTICA
DIRIGENTE SETTORE PIANIFICAZIONE E SOSTENIBILITA' URBANA
Maria Sergio

DIRIGENTE SERVIZIO PROGETTI URBANI COMPLESSI E
POLITICHE ABITATIVE E RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Michele Tropea

GRUPPO DI PROGETTAZIONE
Filippo Bonazzi (coordinatore), Nilva Bulgarelli, Giovanna Palazzi,
Andrea Reggianini, Silvia Sitton

ELABORAZIONI GRAFICHE
Elena Alietti, Filippo Bonazzi,
Andrea Reggianini, Anna Tavoni

CONTRIBUTI
Servizio Amministrativo: Marco Bisconti
Ufficio di Piano: Simona Rotteglia
Ufficio gestione strumenti urbanistici vigenti: Morena Croci
Ufficio mobilità, traffico e urbanizzazioni: Guido Calvarese
Servizio pianificazione ambientale: Marta Guidi
Servizio ambiente: Giorgio Barelli, Emanuela Boschi, Sara Toniolo
Impatto ambientale: Daniela Campolieti
Ufficio musei civici: Silvia Pellegrini

CONTRIBUTI ENTI
Consorzio Attività Produttive
Fondazione Democenter-SIPE
Istituto Storico di Modena

CONTRIBUTI ESTERNI
Sofia Cattinari, Matteo Martines,
Agenzia per l'Energia e lo Sviluppo Sostenibile,
Airis, Geo-group, Praxis ambiente

Indice

1. AMBITO DI INTERVENTO	1
1.1 Il comparto Ex Fonderie	
1.2 Riferimenti storici	
1.3 L'ex sede delle Fonderie Riunite di Modena	
2. RICOGNIZIONE DELLA DISCIPLINA URBANISTICA	4
2.1 Individuazione e consistenza urbanistica	
2.2 Inquadramento urbanistico dal 1999 ad oggi	
3. OBIETTIVI E INDIRIZZI PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL COMPARTO EX FONDERIE	11
3.1 Strategie generali per il recupero del comparto Ex Fonderie	
3.2 Gli indirizzi strategici per la rigenerazione dell'area urbana Ex Fonderie	
4. GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI E IL PRU	19
4.1 Elaborati Variante POC-RUE	

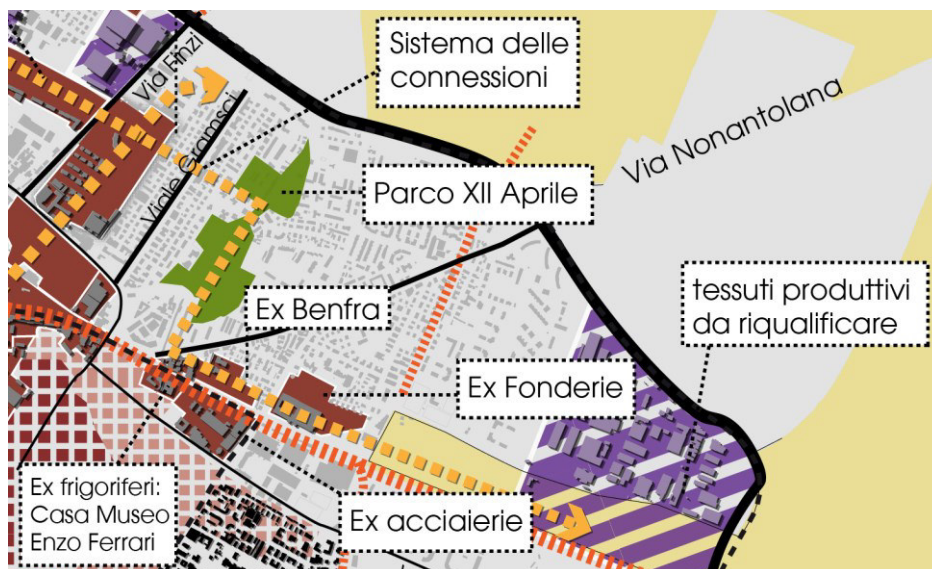
1. AMBITO DI INTERVENTO

1.1 Il comparto Ex Fonderie

L'area ha una estensione di circa 4 ettari ed è collocata nella porzione nord-est del tessuto urbano della città di Modena, nelle immediate vicinanze del Centro Storico. Il comparto è delimitato a sud dalle linee ferroviarie Milano-Bologna e Modena-Sassuolo, ad ovest dal cavalcavia Ciro Menotti e a nord da strada Santa Caterina. Al suo interno, ancora oggi, permangono gli edifici acquisiti dal Comune di Modena nel 1983, quando lo stabilimento delle Fonderie di Modena ha cessato le sue attività.



1.1.1 Localizzazione dell'area di intervento



1.1.2 Quadro diagnostico del contesto

1.2 Riferimenti storici

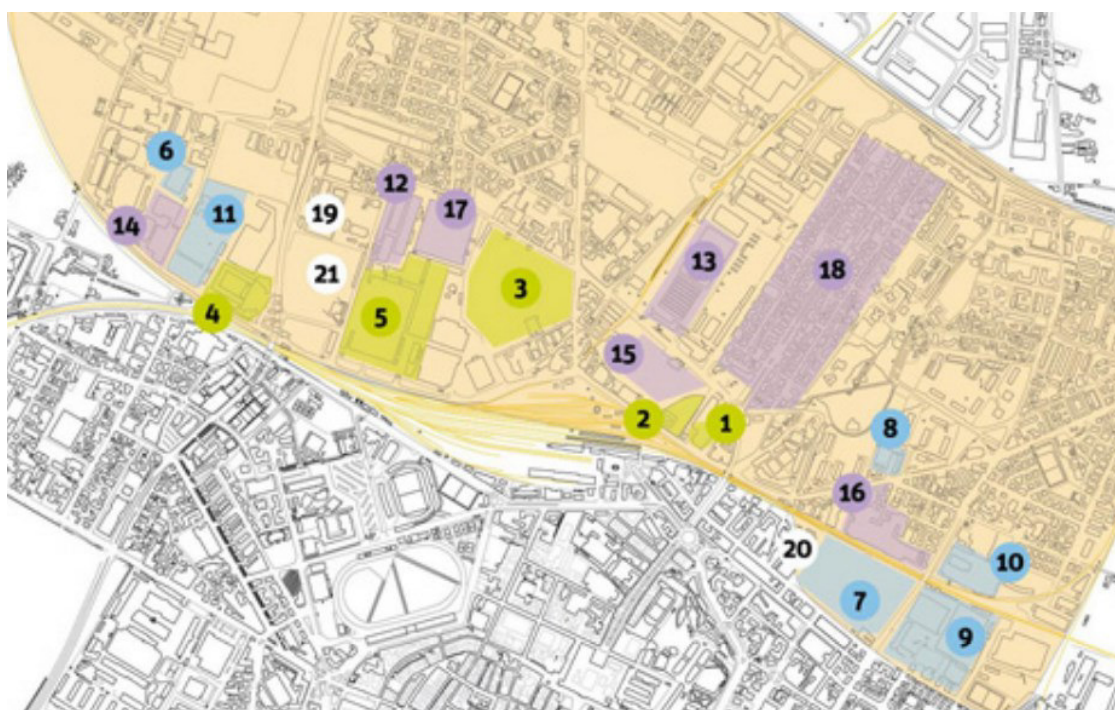
Il Comparto delle ex Fonderie Riunite è un importante luogo della memoria nel quale si sono condensate tante storie della Modena del novecento: l'affermazione dell'industria meccanica durante il fascismo e la guerra, la resistenza operaia, le lotte sindacali e sociali del dopoguerra culminate nell'eccidio del 9 gennaio

1950, la capacità professionale dei lavoratori, il ruolo del Sindacato nella difesa del lavoro, la cooperazione come modello e strumento di emancipazione e solidarietà¹.

La famiglia Orsi aprì le Fonderie Riunite nel 1938 per una produzione basata sulle commesse belliche. Fino alla fine della guerra gli affari delle Fonderie prosperano. La Palazzina venne anche utilizzata dal '45 al '48 per le riunioni popolari dei quartieri e i congressi dei partiti democratici.

Sebbene il progetto architettonico prevedesse particolari attenzioni verso i lavoratori, il contrasto tra maestranze e la Direzione aumentò fino a diventare insostenibile; raggiunse il suo culmine nell'eccidio del 9 gennaio del 1950: durante uno sciopero, seguito alla serrata dello stabilimento attuata dalla proprietà, sei manifestanti vennero uccisi dalle forze dell'ordine. I rapporti con la gestione migliorarono solo quando l'amministrazione comunale, dopo un'inchiesta governativa, deliberò un'inchiesta sulle condizioni di lavoro.

Nel 1966 l'azienda andò in liquidazione, i lavoratori occupano lo stabilimento per 52 giorni, passando poi all'auto gestione. Nello stesso anno avvenne il passaggio di proprietà della fabbrica agli operai, grazie anche al Sindaco che si fece garante, caso unico in Italia. Trasformata nel 1972 in società cooperativa, si unificò nel 1983 con la cooperativa Fonditori, spostando poi l'attività dello stabilimento nel villaggio artigiano di Modena Ovest. Nel 1983 lo stabilimento cessò di funzionare e il complesso venne abbandonato. In seguito, l'edificio di circa 12.000 mq, composto da una palazzina uffici e dallo stabilimento produttivo (suddiviso in capannoni modulari), venne acquisito dal Comune di Modena, con l'intento di conservare e recuperare una testimonianza del passato industriale della città: una realtà che aveva lasciato un segno sia nella storia che nella morfologia urbana (quadrante nord della fascia ferroviaria).



1.2.1 Sviluppo industriale area Nord di Modena. In verde dal 1840 al 1920: 1) Officine del Gas, 2) Officine Rizzi, 3) Officina e Fonderia Corni, 4) Taddeo Giusti, 5) Cottonificio. In azzurro dal 1920 al 1940: 6) Officine Padane, 7) Acciaierie, 8) Popolarissima (prima grande casa popolare modenese), 9) Maserati, 10) Fonderie di Modena, 11) Fonderie Valdevit. In viola dal 1940 al 1960: 12) Comau (macchine utensili), 13) Mercato Bestiame, 14) Fonderia Vismara, 15) Consorzio Agrario, 16) Benfra 17) Villaggio Ina Casa-Sacca, 18) Viale Gramsci. Successivamente: 19) Enel, 20) Frigoriferi generali, 21) Lavorazioni Vinacce.²

¹ <http://urbanistica.comune.modena.it/> percorso: Laboratorio della Città, Archivio, la Pubblicazione, Ex Fonderie Riunite, Progetto D.A.S.T.

² Elaborazione tratta dal sito <http://www.officinaemilia.unimore.it/site/home/eventi/documento98014120.html>

1.3 L'ex sede delle Fonderie Riunite di Modena

Il fronte principale è composto da una palazzina adibita ad uffici con altezza di circa 12,6 metri, mentre sul retro, verso est, si sviluppano i capannoni con altezza regolare massima di circa 9,6 metri. I capannoni sono costituiti da una maglia di pilastri 13x5 metri, con mensole in aggetto per appoggio dei sistemi a carro-ponte. Le capriate in calcestruzzo sono uno dei primi esempi di prefabbricazione, nel 1939 fu necessario presentare un ampliamento dell'area produttiva verso est, qui si trovano le capriate metalliche dove nel 2011 è stato effettuato l'intervento di rimozione del solaio di copertura per la bonifica dall'amianto. La palazzina ospitava la direzione, gli uffici amministrativi e tecnici, la mensa degli operai, un asilo nido, le abitazioni del custode e del direttore. Nel progetto approvato del 1936 le grandi superfici intonacate vengono sostituite dal laterizio a vista, le finestre a nastro scompaiono e prendono il posto cornici orizzontali di calcestruzzo in cui insiste una serie di finestre tradizionali, caratterizzate da una doppia lesena al piano primo. Il settore centrale è a tre piani ed è caratterizzato da quattro cornici verticali intonacate all'interno con finestre annesse. Qui la palazzina acquista verticalità e ancora di più monumentalità. Il portale principale si inserisce in questo contesto. A differenza dei capannoni qui la copertura è piana; lo schema distributivo originale non ha subito alterazioni. L'ingresso principale è identificato con il portone centrale e il suo ampio corridoio che immette sul cortile, elemento centrale e innovativo per quegli anni, spazio per lo smistamento delle materie prime, ma anche per la raccolta dei lavoratori.

2. RICOGNIZIONE DELLA DISCIPLINA URBANISTICA

2.1 Individuazione e consistenza urbanistica



2.1.1 Estratto del PSC-POC-RUE vigente



2.1.2 Estratto di Zona Elementare vigente



2.1.3 Estratto del POC vigente

L'area è identificata catastalmente al foglio 112, mappali 101, 166, 167, 170, 171, 173, 174, 238, 239 del Nuovo Catasto Edilizio Urbano del Comune di Modena. Dal punto di vista patrimoniale l'area risulta essere interamente di proprietà e nella piena disponibilità del Comune di Modena³, per un totale di 40.306mq (da lettura grafica).

L'area è individuata alla Tav. n. 4.13 della Cartografia Integrata PSC-POC-RUE, identificata come "ambito V", Ambito specializzato per attività produttiva, tipologia "a", Aree di rilievo comunale, ed è individuata nella Zona Elementare 1580, area 02 della Normativa Coordinata di PSC-POC-RUE, dove risulta disciplinata da Piano di Recupero, approvato con delibera di Consiglio Comunale n.98 del 19/07/2001.

L'area è inclusa nel perimetro del Programma di Riqualificazione Urbana del 1999 (PRU approvato con Del.C.C. 55 del 12/04/1999) denominato "Fascia Ferroviaria Quadrante Nord".

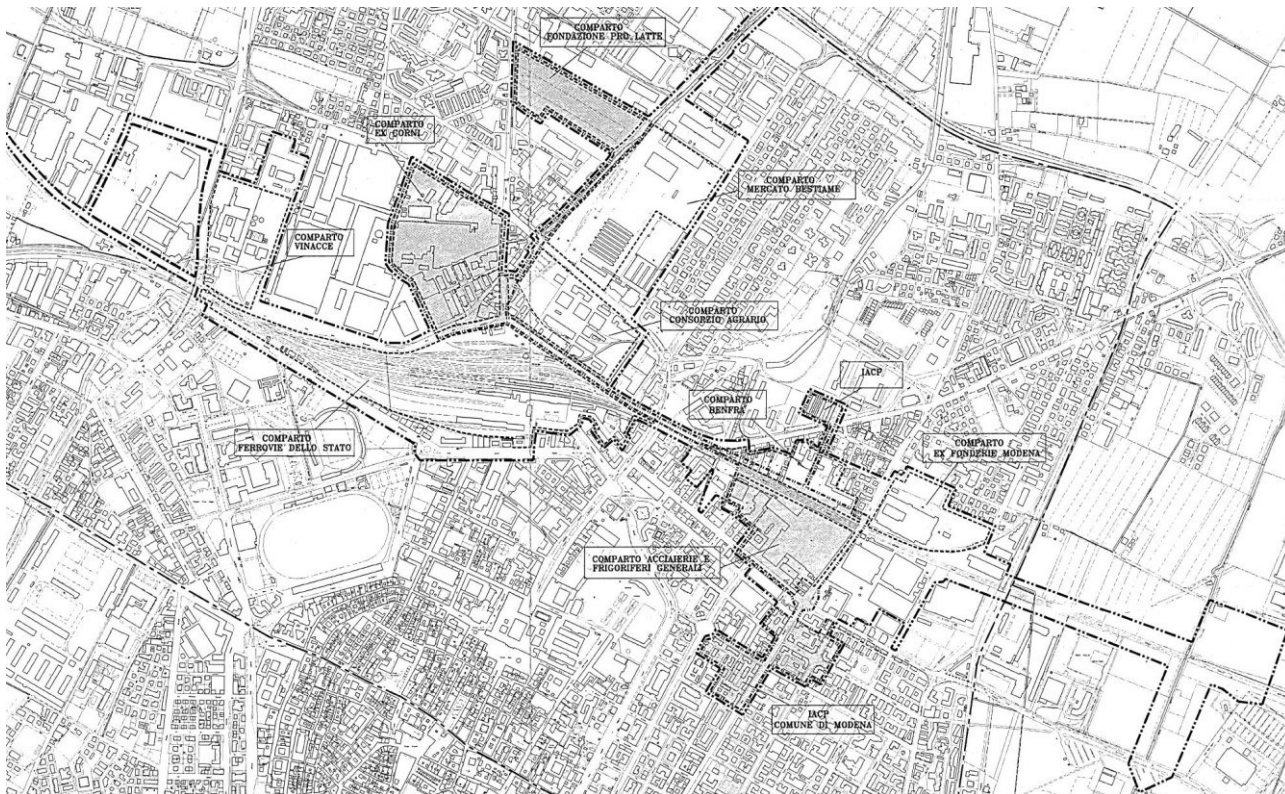
2.2 Inquadramento urbanistico dal 1999 ad oggi

Nel 1999 l'Amministrazione ha approvato il Programma di Riqualificazione Urbana (PRU)⁴ denominato "Fascia Ferroviaria Quadrante Nord" ponendosi come obiettivo il recupero, la trasformazione e la riqualificazione di aree produttive e funzionali, pubbliche e private, dismesse e da dismettere, situate in corrispondenza di un'ampia zona di città posta oltre il confine della ferrovia, che, nell'arco di più di un secolo, era stata protagonista dell'espansione del tessuto edificato, con funzioni prevalentemente manifatturiere, da ricontestualizzare all'interno di un ambito sempre meno vocato all'attività produttiva. Il PRU, assume valore di Programma Speciale d'Area, comprendeva in particolare 9 comparti di intervento: quattro pubblici (Stazione FS, Mercato Bestiame, Fondazione Pro Latte e Fonderie Modena) e cinque privati (Ex Corni, Acciaierie, Vinacce, Consorzio Agrario e Benfra), oltre che un programma di supporto di infrastrutture stradali impennate nel tessuto urbano. La

³ (pervenuta con atto rep. 68585 del 26/10/1982)

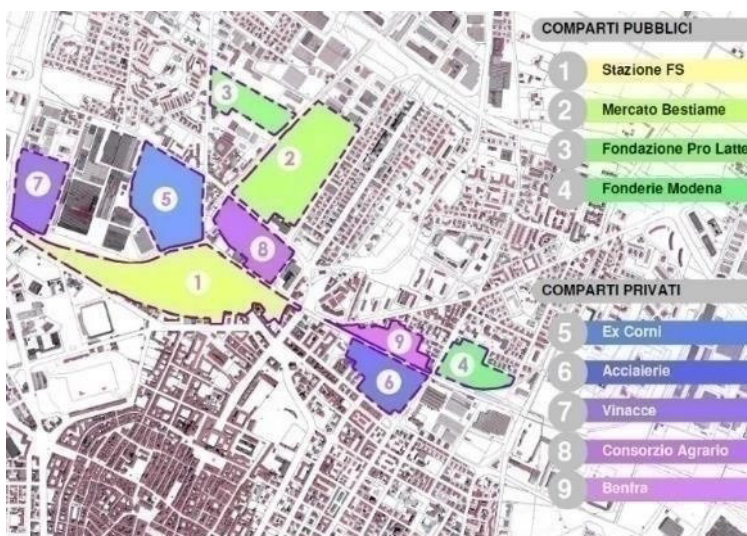
⁴ Programma di Riqualificazione Urbana Fascia Ferroviaria Quadrante Nord (Del.C.C. 55/1999).

fase attuativa del PRU ha dato luogo ad una serie di Piani Urbanistici Attuativi, pubblici e privati, che hanno contribuito al recupero e alla riqualificazione di ampie aree ormai riassimilate nel tessuto urbanizzato. Ancora molto c'è da fare: molti comparti sono rimasti bloccati in tutto o in parte dalla crisi economica che ha colpito l'economia e in modo particolare il settore immobiliare. Nei comparti nei quali non sono ancora stati avviati interventi di recupero complessivi, sono in corso valutazioni ed istruttorie che mirano a tale obiettivo.



2.2.1 Aree di intervento del PRU del 1999.

In particolare, nelle vicinanze del Cavalcavia Menotti, il PRU comprende tre comparti di trasformazione: due privati (ex Acciaierie e ex Officine Benfra) e uno pubblico (ex Fonderie). Il Programma ha consentito la riqualificazione quasi completa dei due comparti privati, mentre l'area delle ex Fonderie è rimasta inattuata, benché le azioni poste in essere dal Comune siano state numerose.



2.2.2 Comparti di trasformazione del PRU.

1) Stazione FS, Piano di Recupero in fase preliminare; 2) Mercato Bestiame, Piano Particolareggiato approvato Del.C.C. 39/2010; 3) Fondazione Pro Latte, Programma di REcupero Urbano approvato Del.C.C. 17/2002. 4) Fonderie Modena, Piano di Recupero approvato Del.C.C. 98/2001. 5) Ex Corni, Programma di REcupero Urbano approvato Del.C.C. 187/1998. 6) Acciaierie, Programma di Recupero Urbano approvato Del.C.C. 187/1998. 7) Vinacce, Piano Particolareggiato approvato Del.C.C. 77/2004. 8) Consorzio Agrario, Piano in fase di predisposizione. 9) Benfra, Piano Particolareggiato approvato Del C.C. 76/2004.

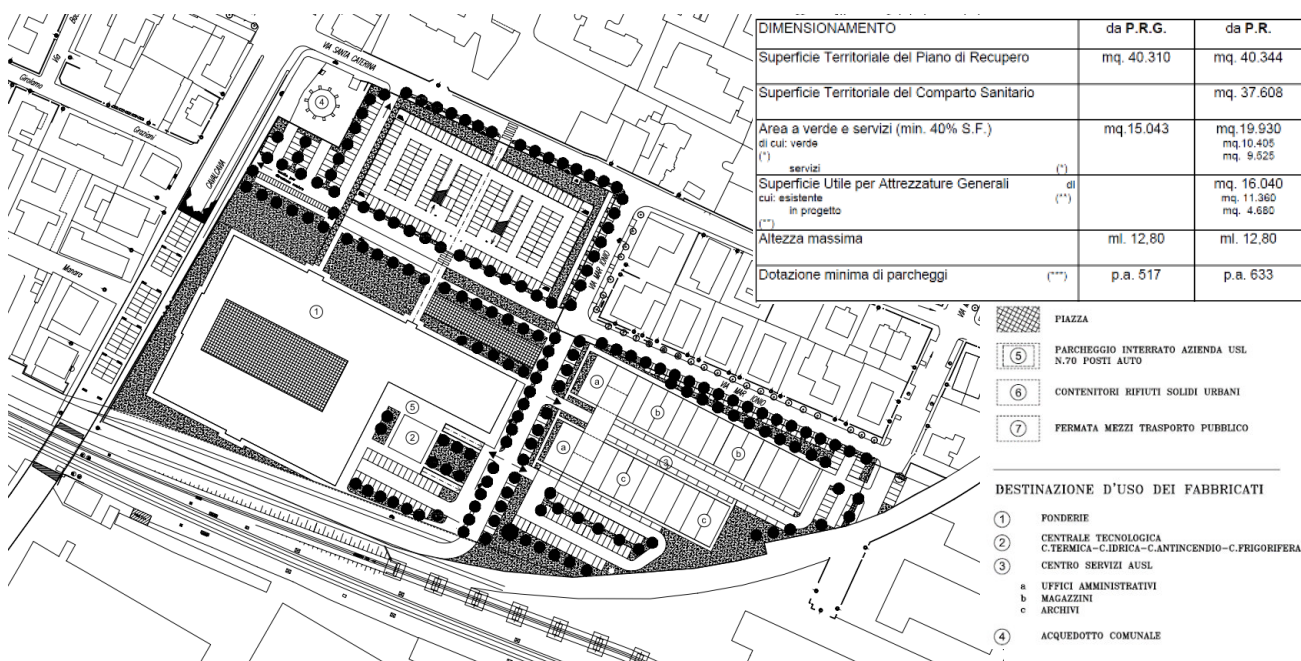
All'interno del comparto Ex Fonderie il quadro delle previsioni del PRU comprendeva l'attivazione di strutture a servizio dell'Azienda Sanitaria Locale attraverso interventi che potessero trovare risposte adeguate alle esigenze emergenti, attraverso opportuni programmi di recupero edilizio. L'attivazione del comparto era

anche interessante ai fini di una effettiva realizzazione di un percorso stradale come quello della gronda Nord, previsione che attraversava gli ambiti che prospettano sulla linea ferroviaria Bologna-Milano, in continuità con il comparto privato delle Officine Benfra.

In merito alle modalità, per l'attuazione del comparto ex Fonderie era prevista l'approvazione di un Piano Particolareggiato, secondo i contenuti programmatici e progettuali di cui alle Norme di attuazione del PRU, che in sintesi prevedevano:

- I Piani Particolareggiati in attuazione del PRU possono superare le altezze fissate dal PRG dalla Normativa delle Zone Elementari fino a un massimo di 36 metri.
- L'indice di utilizzazione fondiaria viene fissato nella sede progettuale del Piano Particolareggiato di attuazione.
- Viste le particolari e prevalenti destinazioni di carattere pubblico, le quote da riservare a standards urbanistici vengono fissate direttamente in sede di strumento attuativo, ferma restando l'esigenza di massimizzare le destinazioni a verde pubblico e di assicurare soglie funzionali adeguate di parcheggio pubblico.
- La redazione degli strumenti urbanistici attuativi del PRU va corredata di una relazione sul clima acustico, da una approfondita analisi ambientale necessaria a definire le opportune opere di mitigazione degli impatti, e da specifiche indagini sullo stato di utilizzo e di fatto dei suoli ed edifici, ivi compresa la presenza di sostanze per le quali sono necessari piani di bonifica.

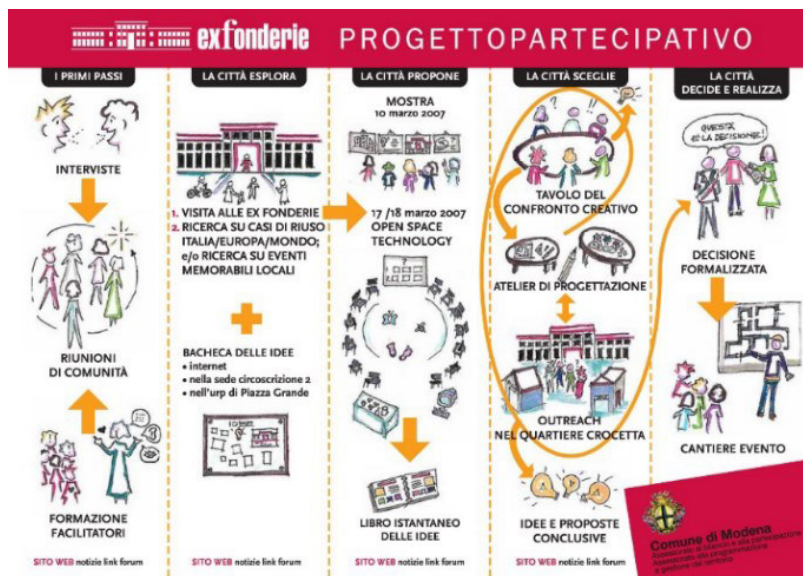
Nel 2001, con il Piano di Recupero di iniziativa pubblica⁵, il sito viene destinato a diventare la sede del Dipartimento della Prevenzione dell'Azienda USL. L'operazione tramontò per successive e diverse esigenze della sanità locale. La Normativa di Zona Elementare (ZE n.1580) rimanda tuttora a tale Piano di Recupero.



2.2.3 Piano di Recupero approvato con Del.C.C. 98/2001

⁵ Piano di Recupero di iniziativa pubblica (Del.C.C. n.98/2001).

Nel 2006, dato l'interesse ancora vivo manifestato della cittadinanza per le sorti dell'edificio e del suo complesso, l'Amministrazione Comunale ha scelto di avviare un Percorso di pianificazione partecipata⁶ per la riqualificazione dell'area; un progetto che fino al 2008 ha coinvolto l'intera città (Comune, altre istituzioni, associazioni e cittadini) nell'elaborazione di una proposta condivisa di riuso e recupero dell'area mirato a



2.2.4 Percorso di pianificazione partecipata del 2006.

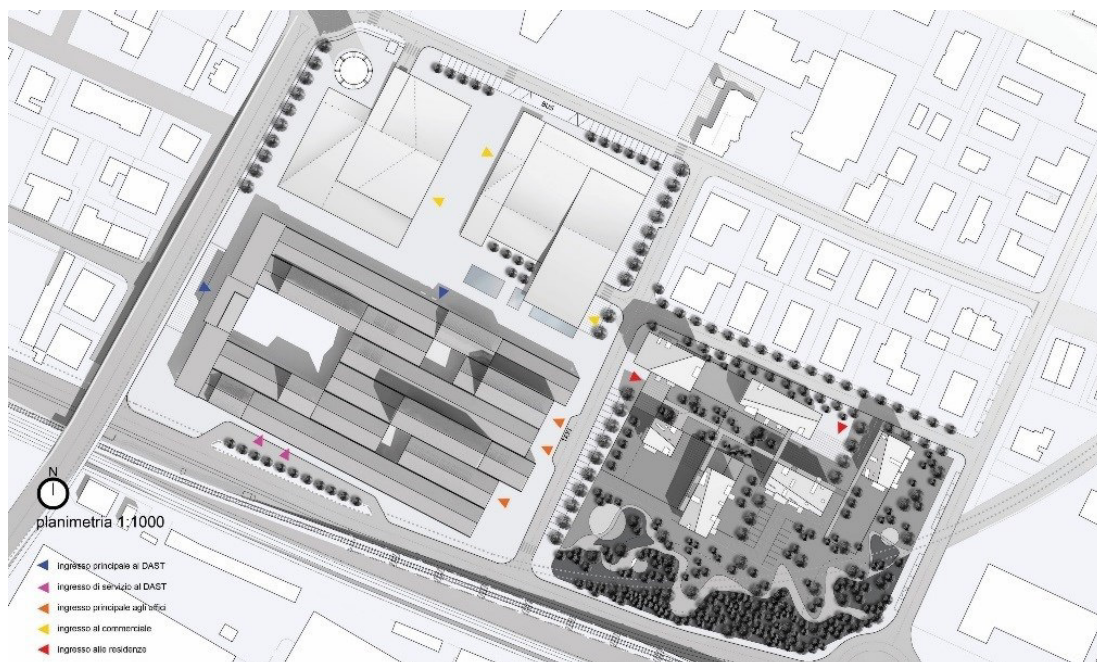
rendere riconoscibili i luoghi e a restituire loro identità e memoria. Grazie al lavoro svolto dal TCC (Tavolo di Confronto Creativo), che ha gestito la fase dell'ascolto attivo e coordinato le varie proposte, è stato consegnato alla Amministrazione Comunale un progetto unitario, da tutti condiviso, considerato migliorativo delle proposte iniziali: il cosiddetto Progetto D.A.S.T. (Design, Arte, Scienza e Tecnologia). Tale proposta ha portato l'Amministrazione a promuovere, nello stesso anno, un Concorso Nazionale di idee⁷ per la riqualificazione urbanistica e architettonica dell'area delle ex Fonderie, conclusosi nel gennaio 2009 con la proclamazione del progetto vincitore. Tale progetto prevedeva sia funzioni pubbliche (circa 17.000mq di SU totale: 8.330mq nell'edificio storico delle fonderie e un ampliamento di circa 8.450mq), che private (7.500mq di SU a destinazione residenziale e 2.000mq a destinazione non residenziale, con l'esclusione delle destinazioni di tipo produttivo e la media distribuzione alimentare). Il percorso partecipativo ed il successivo concorso di idee hanno suscitato notevole interesse a livello locale, ed anche nazionale⁸ ottenendo anche una segnalazione come progetto innovativo da parte del Ministero della Pubblica Amministrazione e l'Innovazione. A seguito dell'aggiudicazione del Concorso, l'Amministrazione ha avviato una collaborazione con il gruppo di progettazione vincitore, confrontandosi su aspetti urbanistici e ambientali. Al fine di ottenere una maggiore certezza sulle reali condizioni del sito, e quindi sulle possibilità realizzative supposte dallo studio, è stata avviata una campagna di analisi ambientali che ha portato, attraverso indagini e campionamenti, ad una prima valutazione sullo stato di inquinamento del sito⁹.

⁶ Percorso di pianificazione partecipata (Del.G.C. n.802/2006).

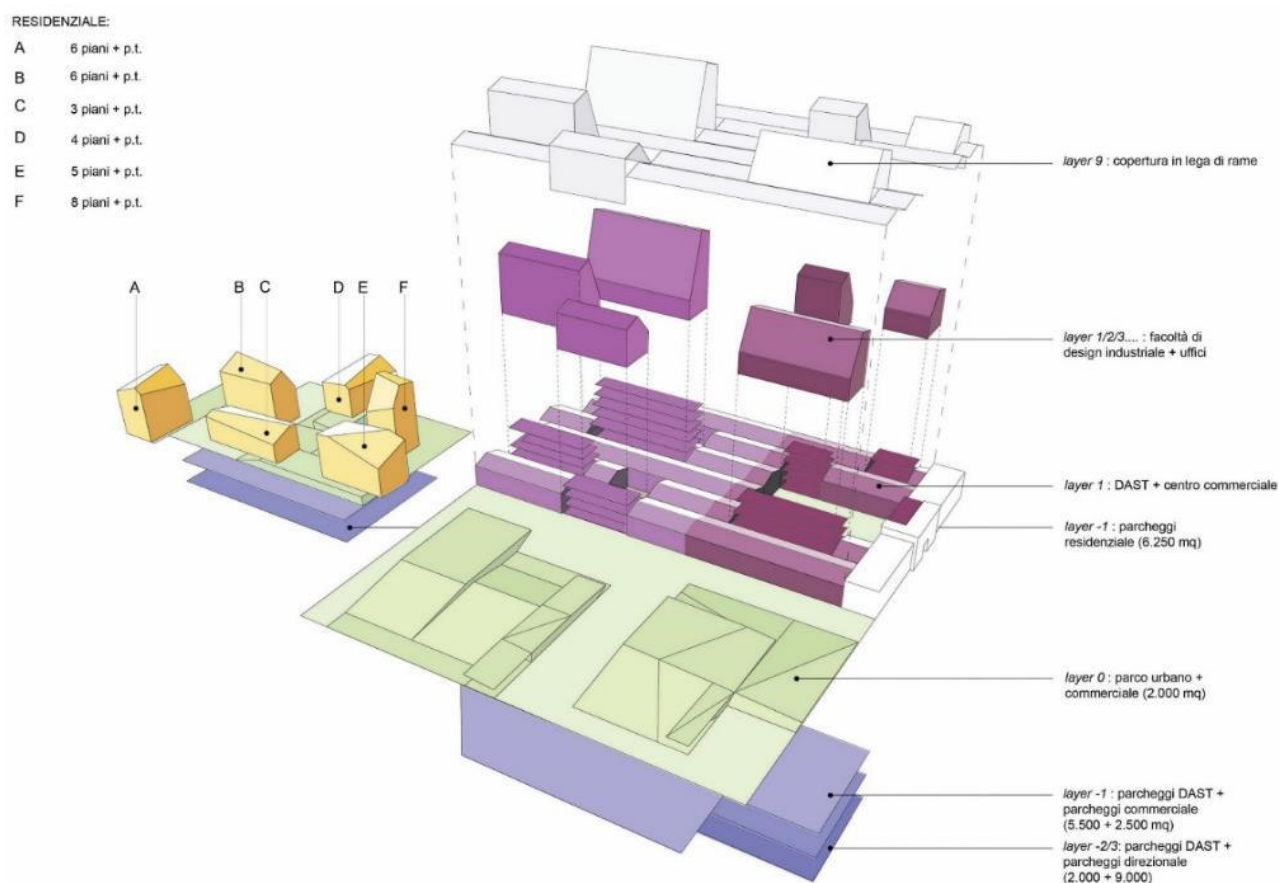
⁷ Concorso Nazionale di Idee (Del. C.C. n. 19/2008, Del Del.G.C. n. 425/2008).

⁸ <http://www.officinaemilia.unimore.it/site/home/officina-emilia/i-progetti-dal-2000/dast-per-le-ex-fonderie-2007-.html>
Sono diversi documenti sulla storia del processo partecipativo e sulla formazione della proposta culturale.

⁹ Det.D. n.2178/2010 e n.725/2011.



2.2.5 Planivolumetrico del progetto vincitore del Concorso Nazionale di Idee indetto nel 2008



2.2.6 Schema delle funzioni del progetto vincitore del Concorso Nazionale di Idee indetto nel 2008

Nel 2012 l'Amministrazione ha partecipato con l'area delle ex Fonderie al Piano Nazionale per le Città¹⁰, promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dedicato alla riqualificazione di aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate. Nella proposta del Comune veniva riproposto il progetto vincitore del Concorso del 2008, che prevedeva all'interno dell'edificio la presenza di importanti funzioni pubbliche

¹⁰ Proposta di Contratto di Valorizzazione Urbana - Piano Nazionale per le Città, area ex Fonderie (Del. G.C. n.456/2012).

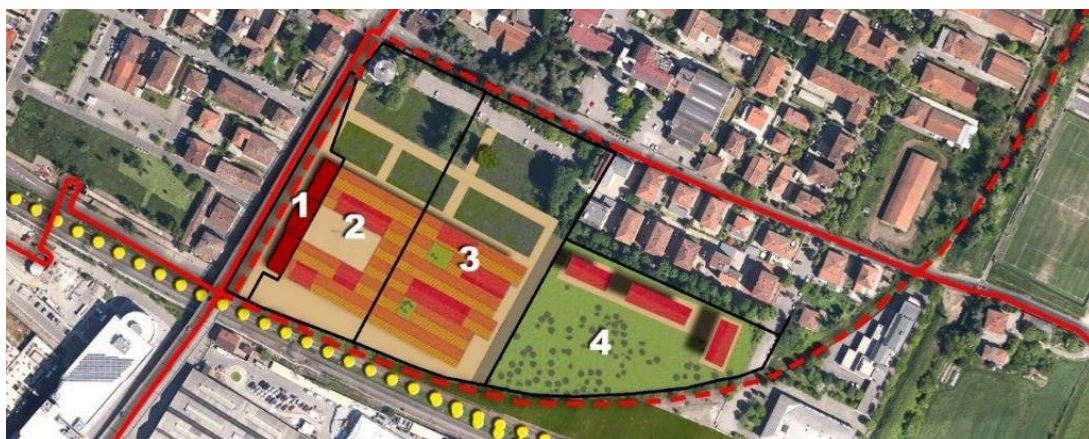
legate alla creazione del polo culturale DAST, e la valorizzazione dei rimanenti spazi riprogettati.

Nell'estate del 2016 il Comune di Modena ha partecipato al cosiddetto Bando periferie¹¹ candidando una parte dell'area nord, quella centrale rispetto al PRU. Arrivando 6° ha acquisito 18 milioni di euro per interventi pubblici nell'area che si attesta sulla porta nord della stazione dei treni di Modena (aree 1, 2, 3, 5, 8 dell'Illustrazione 2.2.2). I lavori sono già stati avviati e hanno innescato ulteriori opportunità di riqualificazione nei comparti limitrofi, come l'ex Mercato Bestiame e Consorzio Agrario (comparti numero 2 e 8 dell'Illustrazione 2.2.2).

Le Amministrazioni che si sono susseguite, in continuità con le scelte del 1999, hanno assunto la riqualificazione e la rigenerazione della città come priorità nelle proprie politiche e nelle conseguenti azioni, guardando agli ambiti del PRU come priorità. Il progetto di recupero delle ex Fonderie è coerente e conseguente a tali scelte: introduce un nuovo importante elemento di attrazione nella fascia nord, andando a completare un quadrante che ha già visto il recupero di due importanti comparti privati: Acciaierie e Benfra.

Nel 2018 il Comune di Modena ha partecipato al Bando per la Rigenerazione Urbana della Regione Emilia-Romagna ottenendo un finanziamento di 1.500.000€¹² per la riqualificazione della palazzina uffici delle ex Fonderie (fronte cavalcavia Ciro Menotti) e il trasferimento in tale sede dell'Istituto Storico¹³. Come richiesto dal bando, il Comune ha presentato una Strategia per il recupero dell'intero comparto in quattro stralci: oltre al Primo già finanziato, sono previsti due stralci per il recupero della rimanente parte dello stabilimento industriale (il secondo e il terzo stralcio: dove sono localizzate funzioni legate all'attività di Democenter-sipe e UniMoRe nel campo dell'automotive e della mobilità sostenibile), e un ultimo stralcio, il quarto, per la realizzazione di funzioni residenziali a completamento e supporto dei precedenti stralci.

Alla luce dei nuovi indirizzi, il nuovo assetto si concentra sulla struttura industriale, con una rilettura delle progettazioni precedenti che ridimensiona i volumi per rendere più identificabile l'oggetto dell'intervento.



2.2.7 Assetto indicativo della proposta di recupero del comparto e suddivisione in quattro stralci attuativi.

¹¹ Interventi per la Riqualificazione Urbana e la Sicurezza della periferia Nord della città di Modena (Del. G.C. 429/2016).

¹² DGR 2194 del 17/12/2018.

¹³ L'Istituto Storico di Modena è un'associazione di promozione sociale nata nel 1950 e sostenuta da 37 enti locali modenesi, impegnata nella ricerca storica, nella divulgazione, nella formazione e nella conservazione dei patrimoni documentari del Novecento.



2.2.8 Progetto Esecutivo Primo Stralcio - recupero Palazzina uffici delle ex Fonderie

Nel ricevere il finanziamento, il Comune ha sottoscritto con la Regione un Contratto di Rigenerazione Urbana nel quale si impegna ad attuare, oltre al recupero della Palazzina Uffici, anche l'intervento di seguito denominato 2A (prima fase del Secondo Stralcio), che prevede: il recupero della porzione dello stabilimento produttivo esistente posta a nord del cortile centrale; l'ampliamento del parcheggio esistente posto su strada Santa Caterina e la sistemazione di spazi esterni (aree pavimentate e a verde)¹⁴. Per l'attuazione del comparto, il Comune ha siglato un accordo con l'Università degli studi di Modena e Reggio Emilia, la Fondazione Cassa di Risparmio di Modena, la Fondazione Democenter-Sipe e il Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi¹⁵. A fine 2020 il Comune di Modena ha avviato la progettazione dello stralcio 2A per la realizzazione di spazi epr l'incubazione, l'accelerazione e la crescita di startup del settore Automotive e Mobilità. Con il supporto della Fondazione Democenter-Sipe ha presentato una manifestazione di interesse nell'ambito dell'attività 5.1 del Programma triennale attività produttive 2012-2015 "Sostegno allo sviluppo delle infrastrutture per la competitività del territorio" ricevendo un finanziamento di 800.000€ per l'attuazione dell'intervento¹⁶.



2.2.9 Rendering dello Stralcio 2A.

¹⁴ Contratto di Rigenerazione Urbana approvato con Decreto del Sindaco PG 341280 del 19/11/2019.

¹⁵ PG 163039 del 31/05/2019. Con l'accordo le parti hanno costituito un rapporto di partenariato convenzionale, funzionale alla progettazione, programmazione e attuazione dell'intervento di rigenerazione e riqualificazione delle ex Fonderie. In particolare, l'atto di accordo formalizza gli impegni assunti dalle parti per la realizzazione del primo stralcio della Strategia di rigenerazione urbana (progettazione, copertura finanziaria, etc).

¹⁶ Delibera di Giunta Regionale 385 del 22/03/2021.

3. OBIETTIVI E INDIRIZZI PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL COMPARTO EX FONDERIE

3.1 Strategie generali per il recupero del comparto Ex Fonderie

Il disegno dello sviluppo territoriale locale si fonda sulla necessità di rilanciare gli investimenti economici e la sostenibilità. Modena, confermando la sua vocazione di città europea, non rinuncia a crescere, ma guarda ad una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva. Una crescita che rafforzi il significato e l'agire di una comunità. Una crescita riferita alla valorizzazione delle sue eccellenze per aggiornarle e rinnovarle al fine di traguardare scenari condivisi capaci di assicurare forti relazioni tra la dimensione locale e quella globale.

L'obiettivo è agevolare gli investimenti, attrarre quelli esteri e proiettare ancora di più le nostre imprese sui mercati internazionali, puntando sui sistemi produttivi ad alto potenziale di crescita e facendo di Modena un centro della ricerca e sperimentazione innovativa nel campo dell'automotive, non senza privilegiare un'economia ambientale che tanto ha da offrire: dal recupero e riciclo dei materiali, alla ricerca nell'ambito della sicurezza del territorio e degli edifici, alla rigenerazione urbana e degli ecosistemi.

Traguardare questo obiettivo significa sapere che l'industria è cultura e creatività, e nella nostra città è anche storia. Non bisogna quindi stupirsi della potenziale sinergia che è possibile attuare nel comparto ex Fonderie tra i temi legati alla memoria ed il nuovo contesto produttivo, anzi, sarà necessario valorizzarla integrando spazi dedicati alla cultura e alla socialità circondati da aree verdi fruibili. In questi luoghi andrà valorizzata l'attività delle tante associazioni modenesi, anche con usi temporanei, per valorizzare sia il sentimento di comunità che la cultura che produce relazioni, incontri e partecipazione.

La cultura, chiaramente, non va considerata fine a se stessa, ma riferimento trasversale dell'insieme dei settori trainanti un possibile sviluppo: dalla produzione culturale (teatro, arti visive e grafiche, cinema, etc) passando dai relativi servizi, dal turismo culturale (accoglienza, ospitalità, eventi) fino all'agricoltura di qualità (prodotti tipici e relativo indotto), fino all'industria manifatturiera (che richiama abilità sedimentate e saperi locali). Una serie di filiere organizzate che presentano il denominatore comune della cultura per perseguire qualità e identità territoriale.

Intervenendo alle Ex Fonderie si potrà recuperare un luogo di degrado e di abbandono, per incrementare la percezione di sicurezza all'interno del quartiere. In una città resiliente, che risparmia il suolo, crea comunità coesa, il recupero dell'area potrà essere supportato dalle scelte strategiche dell'amministrazione, ad esempio proiettate verso il miglioramento del collegamento ferroviario Modena-Sassuolo e l'adozione di un moderno mezzo elettrico di superficie, frequente, silenzioso, e accessibile.

Vi è quindi il dovere di rendere più semplice la vita degli investitori, garantendo regole chiare e procedure con tempi certi e costi ragionevoli. Tra i compiti principali degli strumenti di governo del territorio vi è la capacità di tradurre, rendere efficaci e operative politiche incentrate sul recupero e la riqualificazione dell'esistente, valorizzando al contempo le risorse ambientali, sociali e culturali presenti a livello locale.

3.2 Gli indirizzi strategici per la rigenerazione dell'area urbana Ex Fonderie

Il processo di riorganizzazione urbana di Modena interessa vasti ambiti urbani a corona del centro storico che, in alcuni casi, si estendono fino alla periferia; si tratta di luoghi in parte già mutati e resi attuali nell'immagine e nelle funzioni attraverso la trasformazione dell'impianto esistente, in parte da re-inventare.

I principali riguardano: il **centro storico** (complesso dell'ex ospedale Sant'Agostino, l'ex Ospedale Estense, ...); i **complessi delle caserme** (Caserma Fanti, Ottavo Campale, ...); il **nodo stazione**: stazione ferroviaria, snodo cruciale del trasporto pubblico e scambio intermodale; la fascia urbana prospiciente il tracciato ferroviario storico della linea Milano-Bologna dismessa in seguito allo spostamento a nord della linea storica, avvenuto in occasione del passaggio della linea ad alta velocità; la **diagonale**: l'ambito interessato dalla dismissione della ferrovia storica, che, dal centro cittadino, attraversa i quartieri del settore ovest della città per raggiungere i

marginati e la campagna a sud-ovest di Modena, fino a Cittanova; il *Villaggio Artigiano*, storico quartiere produttivo-artigianale, cuore della riqualificazione del quadrante occidentale di Modena; l'*ambito di rango sovra-comunale di Cittanova e la Fiera* a forte specializzazione commerciale dedicata alla grande distribuzione; il *comparto AMCM*, di particolare interesse per la sua posizione strategica rispetto al centro storico; e il comparto *Ex Fonderie*, di fondamentale importanza per il processo di riqualificazione della fascia ferroviaria.

In linea con la rinnovata politica di gestione del territorio promossa dalla nuova legge urbanistica regionale, che trova riferimento principale nell'arrestare nuovo consumo di suolo, favorendo riqualificazione e gestione dell'esistente, l'insieme di queste ampie aree urbane rappresenta la più importante risorsa territoriale che Modena può mettere a disposizione per l'investimento futuro.

Lavorare sui possibili scenari futuri per la città significa immaginare un sistema complessivo in grado di rafforzare l'intero contesto urbano, sviluppando connessioni materiali (infrastrutture fisiche) e immateriali (funzioni e relazioni) tra questi luoghi e con l'esistente, in particolare con il centro storico che più di ogni altro esprime storia e identità collettiva.

Gli indirizzi specifici per il recupero dell'area sono tesi a:

- a) progettare una nuova polarità urbana e creare un percorso di attuazione versatile;
- b) promuovere la sostenibilità e la qualità ecologico-ambientale, potenziando il sistema del verde urbano;
- c) rafforzare le connessioni fisiche con il quartiere e la città, potenziando i percorsi di mobilità dolce e le infrastrutture del trasporto pubblico.

a) progettare una nuova polarità urbana e creare un percorso di attuazione versatile

Il comparto ha un enorme potenziale da sfruttare in tutte le sue sfaccettature. La vicinanza al centro storico e alla stazione dei treni, nonostante la cesura provocata dalla ferrovia, pone il comparto a distanze che possono essere facilmente affrontate anche a piedi. Gli ampi spazi verdi su cui si affaccia lo stabilimento, una volta recuperati, potranno prendere vita ripopolando un'area urbana e ricucendo nuovamente assieme il tessuto residenziale al suo contorno.

Le destinazioni che si insedieranno daranno nuovo prestigio allo stabilimento e ne acquisteranno a loro volta, grazie ad un recupero che dovrà saper coniugare il vecchio con il nuovo, il ricordo con l'innovazione. Il mix funzionale dovrà creare un sistema di relazioni interconnesse nello spazio e nel tempo, così da ottenere spazi vivi a quasi a tutte le ore del giorno e della notte.

Le possibili combinazioni capaci di garantire questi risultati sono tra le più disparate e, come si è appreso ormai da anni in ambito urbanistico, non è banale prevedere quando l'offerta di determinati spazi possa essere in grado di incontrare la domanda, portando all'attuazione delle previsioni. Di recente, l'applicazione di modalità attuative differenti, in contesti complessi, ha messo in luce valide alternative alla realizzazione del classico piano urbanistico. Tra queste, l'esperienza modenese della procedura competitiva con negoziazione ai sensi dell'art. 62 del D.lgs. 50/2016, applicata con esito positivo nel comparto ex AMCM, ha consentito la predisposizione di un Programma di Riqualificazione Urbana che rispondesse alle esigenze pubbliche, garantendo al contempo la sostenibilità economica dell'intervento (attraverso una procedura negoziata tra il Comune ed i soggetti privati); mentre l'esperienza reggiana del Programma di Riqualificazione Urbana dell'Area Reggiane¹⁷, ha messo in campo uno strumento flessibile che ha garantito un'attuabilità nel tempo adattabile ad ogni specifico contesto.

Nel percorso approvativo del nuovo piano si ritiene auspicabile l'individuazione di una strategia che sappia mutuare dai Programmi di Riqualificazione Urbana la capacità di attuare percorsi flessibili, cioè realizzabili

¹⁷ PRU 'Area Reggiane' approvato con Del.C.C. 174/2014 e PRU 'Bando Periferie Reggiane/Santa Croce' approvato con Del.C.C. 134/2018.

anche da soggetti che investano con tempistiche ed esigenze diverse, e la capacità di individuare soluzioni versatili, cioè svincolate da un rigido schema progettuale predefinito.

Allo stesso tempo, la realizzazione del nuovo piano urbanistico si dovrà allineare con il percorso intrapreso dall'amministrazione comunale per l'attuazione del nuovo Piano Urbanistico Generale e con quanto disciplinato dalla nuova legge urbanistica regionale (LR 24/2017).

Gli orientamenti di riferimento proposti per definire un nuovo assetto dell'area, indicano:

- la necessità di porre le basi del percorso da intraprendere per avviare l'attuazione di un comparto sul quale tanto si è ragionato. Risultano superati i carichi urbanistici eccessivamente impegnativi delle soluzioni previste dal progetto vincitore del Concorso Nazionale di Idee conclusosi nel 2009, che determinavano importanti opere infrastrutturali. Il modello di riferimento è ora quello dell'addensamento progressivo da realizzarsi se e quando matureranno specifici fabbisogni.
- la necessità di procedere con un'attuazione per stralci che garantisca la flessibilità degli usi delle diverse porzioni e anime che daranno nuova vita al comparto, attraverso la definizione di una strategia che, delineando la strada da seguire e definendo le basi per avviare il percorso di rigenerazione, consenta di perseguire l'obiettivo di rafforzare l'attrattività e competitività dei centri urbani e del territorio, elevandone la qualità insediativa ed ambientale, così come definito dalla nuova Legge Urbanistica Regionale n.24/2017.
- l'opportunità di realizzare un polo produttivo e della ricerca che possa fare da incubatore e acceleratore di startup o di altre realtà imprenditoriali focalizzate sul tema dell'automotive anche attraverso il coinvolgimento di enti e soggetti che possano fornire il know how necessario per la riuscita del PRU, dall'Università di Modena e Reggio Emilia, al Consorzio Attività Produttive, fondazione Democenter-Sipe e Fondazione Cassa di Risparmio di Modena.
- l'opportunità di pensare al recupero del fabbricato esistente come alla realizzazione di una piccola città nella città, nella quale le sedi produttive o direzionali siano completamente integrate con destinazioni culturali o di servizio, come bar, ristoranti, mense, esercizi di vicinato, che possano rendere vitale lo stabilimento non solo negli orari di lavoro feriale, ma anche alla sera e nel weekend, creando una vetrina di pregio sulle attività imprenditoriali insediate.
- l'opportunità di arricchire il comparto con la presenza di luoghi di valore culturale, come di attività e iniziative legate alle nostre eccellenze e alla storia del nostro territorio. Ad oggi l'edificio delle ex Fonderie è ancora in grado di trasmettere la sua precisa identità, ed è l'unico luogo presente in città in grado di rappresentare visivamente e simbolicamente l'industrializzazione e la storia del lavoro nella nostra Provincia.
- la necessità di riqualificare il fabbricato esistente come testimonianza dell'attività produttiva che fa parte della storia della nostra città, già avviata con la collocazione dell'Istituto Storico, che ha il compito di studiare e conservare il nostro passato recente e di fare riflettere sull'attuale contesto sociale, culturale ed economico.
- l'utilizzo del cortile interno per attività culturali fisse e stagionali, che possano sfruttare la sua dimensione per attività teatrali, proiezioni, concertistica o per esposizioni, regalando al quartiere una dotazione che possa essere sfruttata sia per iniziative di quartiere, sia come sede di iniziative comunali (festival della Filosofia, fiere tematiche, eventi legati all'automotive).
- il ripensamento della tipologia insediativa per le funzioni residenziali, alle quali potranno essere preferite soluzioni capaci di integrarsi con le destinazioni produttive o di ricerca, come studentati, foresterie o, in alternativa, anche blocchi direzionali che possano favorire la riconoscibilità del luogo.
- una maggiore attenzione alla sostenibilità ambientale, allineando le scelte progettuali di fondo ai nuovi

indirizzi assunti dal Comune di Modena e alla nuova legge urbanistica regionale, in riferimento alla mobilità sostenibile e all'urbanistica. Ciò significa per esempio avviare un approfondimento in relazione alla previsione complessiva dei parcheggi, ridimensionando le previsioni e ricercando soluzioni progettuali a favore della permeabilità complessiva del comparto. L'area dovrà essere pensata come zona free cars, delimitata da strade dotate di fermate per il trasporto pubblico urbano e in cui sia possibile solo il carico/scarico e l'accesso privato ciclo-pedonale, lungo direttrici e dorsali integrate nell'intero quadrante.

- La necessità di incidere positivamente su persistenti problemi che insistono nella zona, percezione di insicurezza e situazioni di degrado sociale e fisico.

b) promuovere la sostenibilità e la qualità ecologico-ambientale, potenziando il sistema del verde urbano

L'intervento nell'area Ex Fonderie dovrà esser capace di valorizzare l'ambiente garantendo la tutela delle risorse così come la mitigazione degli impatti. In quest'ottica si inseriscono i riferimenti ecologico-ambientali definiti per la progettazione nell'area. Questi, nel loro insieme, cercano di delineare l'orizzonte da raggiungere per una progettazione sostenibile dal punto di vista ambientale.

Sarà **fondamentale investire nella bonifica delle aree oggi contaminate** e concludere positivamente il percorso già avviato con la caratterizzazione ambientale dell'area. A tal proposito sarà necessario verificare la possibilità di intercettare finanziamenti specifici per siti contaminati (in tal modo si potrebbe velocizzare l'attività di indagine e di bonifica), per restituire alla cittadinanza ampie aree di dotazioni a verde, anche prima dell'insediamento delle nuove funzioni.



3.2.1 Reti ecologiche. Tratteggio in verde: corridoio ecologico.

Allo stesso tempo bisognerà adottare una visione strategica per mettere a sistema le dotazioni a verde che verranno recuperate e rese fruibili. In quest'ottica sarebbe **auspicabile la realizzazione di un corridoio ecologico in adiacenza alla ferrovia**. Nel comparto PIP Santa Caterina di prossima realizzazione (che verrà realizzato nella porzione a sud dei Torrazzi, in adiacenza alla tangenziale) è già prevista una soluzione analoga. L'opportunità di estendere tale previsione a tutti i comparti che si affacciano alla ferrovia offre la possibilità di garantire la permanenza di una porzione dell'attuale cuneo verde, anche qualora tutto il fronte venisse edificato. L'ipotesi di corridoio ecologico consiste nella realizzazione di un varco adiacente alla ferrovia **da destinare a verde e a dorsale ciclo-pedonale**. In quest'ottica l'ipotesi ormai superata di realizzare un asse stradale di interconnessione adiacente alla ferrovia (Gronda nord) verrebbe sostituita da una dotazione ecologico-ambientale fruibile e capace di mantenere una vocazione di interconnessione spaziale. All'interno del

comparto ex Fonderie e nelle aree limitrofe ad est vi è una disponibilità di spazi e di aree che potrebbero essere destinate alla pianificazione del primo tratto della dorsale ciclo-pedonale e del corridoio ecologico.

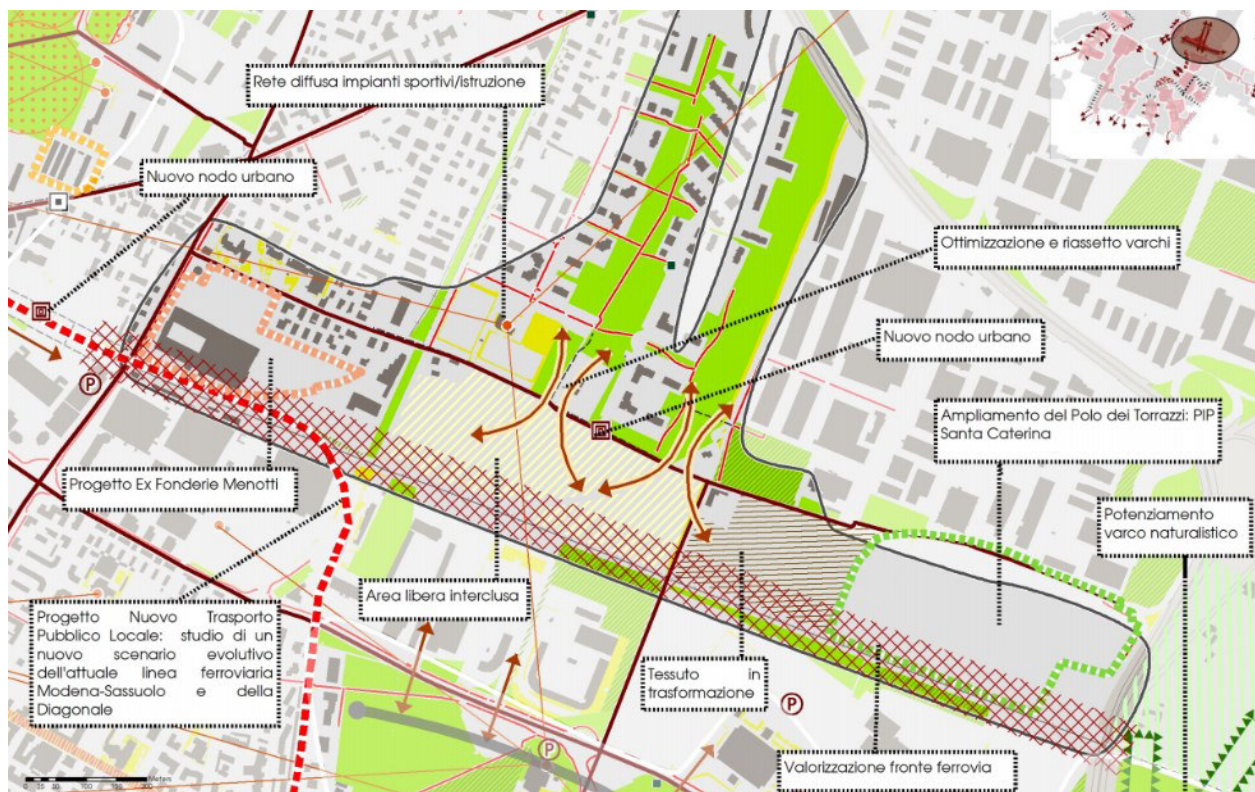
Corridoio ecologico



3.2.2 PUG Modena, proposte per la rete delle piattaforme pubbliche: i varchi, gli assetti fruitivi e le azioni prevalenti.

La proposta di corridoio ecologico nasce dall'opportunità di inserire nel contesto urbano una dotazione a verde che possa assecondare una fruizione per prossimità, con spostamenti a livello di quartiere o ancora più estesi, verso la prima campagna posta a est. L'opportunità viene proposta dallo stesso Quadro conoscitivo del PUG di Modena, che provvede all'organica rappresentazione e valutazione dello stato del territorio e dei processi evolutivi che lo caratterizzano (art.22, LR 24/2017). La Strategia che accompagna la predisposizione del nuovo PUG mira a individuare le parti di città dove devono essere garantiti i diritti di fruibilità, identità e appartenenza a tutte le persone che le vivono. Si tratta di porzioni estese di città pubblica nelle quali si vogliono concentrare e pianificare i principali investimenti dell'amministrazione oltre che innescare azioni di riqualificazione in sinergia con i privati. Proprio a nord della ferrovia, dal comparto Ex Fonderie fino alla tangenziale, è stato individuato un varco di potenziale valore strategico, ove intervenire con una trasformazione funzionale dei tessuti e il potenziamento dell'offerta pubblica. In questo contesto l'obiettivo è il riequilibrio degli assetti di offerta, intervenendo sul sistema infrastrutturale e sui fronti in affaccio per creare una nuova e più contemporanea identità.

Andando nel dettaglio è stata localizzata un'ampia porzione di territorio adiacente alla ferrovia (fronte nord) destinata ad essere valorizzata e caratterizzata da importanti relazioni con il contesto limitrofo. Tutto il fronte attraversa, da ovest ad est, una porzione di territorio urbanizzato che vede la presenza del comparto Ex Fonderie, aree produttive non attuate o dismesse, un'ampia area libera interclusa (Immagine 5.3.2, tratteggio giallo), un tessuto in trasformazione (Immagine 5.3.2, tratteggio marrone) e l'area del PIP Santa Caterina. Nella soluzione progettuale di quest'ultimo è già prevista la realizzazione di un corridoio verde di circa 50 metri in adiacenza alla ferrovia. Da questa scelta progettuale, e dagli approfondimenti svolti contestualmente alla predisposizione del PUG, nasce l'opportunità di estendere un simile corridoio verso ovest per tutto il fronte libero della ferrovia, creando un varco con un nuovo riassetto funzionale che garantisca opportune relazioni con il tessuto in adiacenza.

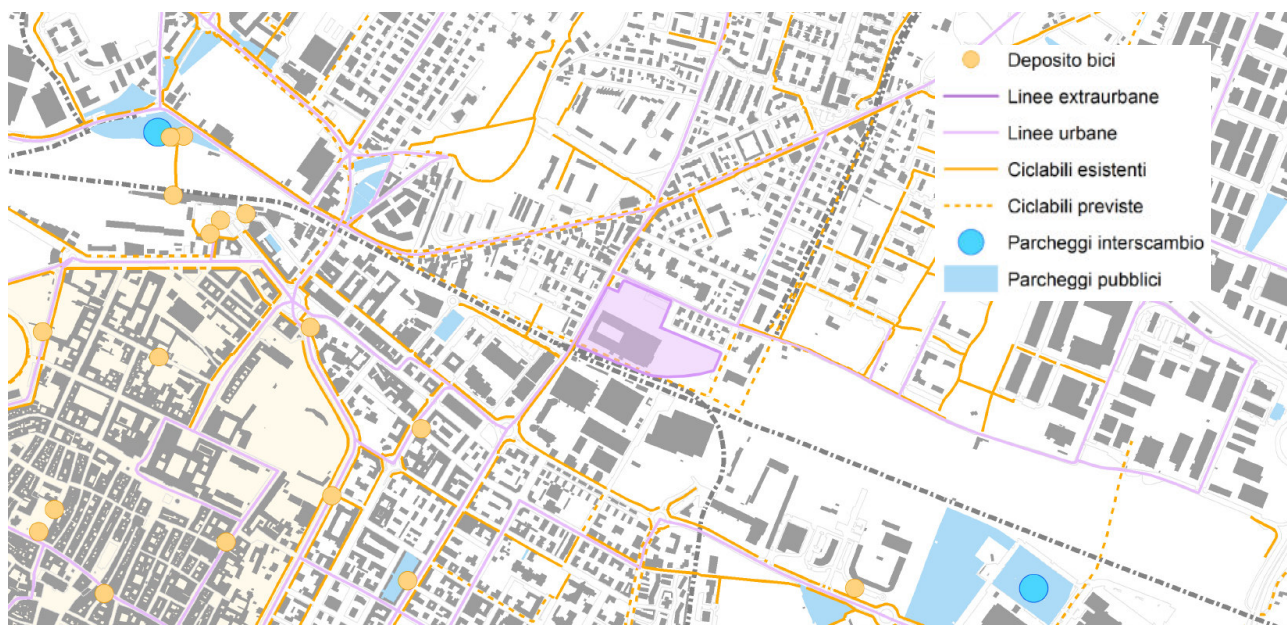


3.2.3 PUG Modena, proposte per la rete delle piattaforme pubbliche: il fronte ferrovia.

L'obiettivo pubblico è quello di dare continuità ad un fronte ad oggi semi abbandonato attraverso un progetto a struttura lineare, che coinvolga i contesti a nord ma anche quelli a sud dell'asse ferrato. La bassa presenza di servizi pubblici concentra le azioni progettuali sull'impianto delle connessioni lente e sulla trasformazione dei tessuti attigui ad esse. Le azioni da intraprendere di prevalente trasformazione prevedono un riassetto del sistema infrastrutturale lento, opere di mitigazione e la creazione di una stanza agricola centrale che si innesta sulle fasce di verde pubblico esistente di alta qualità, presenti a nord.

c) rafforzare le connessioni fisiche con il quartiere e la città, potenziando i percorsi di mobilità dolce, le infrastrutture del trasporto pubblico, le funzioni a servizio dell'intermodalità

L'area oggetto di intervento è incastonata tra importanti direttrici infrastrutturali e fa da spartiacque tra realtà ben distinte del contesto urbano. Il cavalcavia Ciro Menotti incombe sul fronte ovest del comparto, pur garantendo un'ampia permeabilità carrabile in direzione est-ovest attraverso i collegamenti sottostanti. La ferrovia separa il comparto dal contesto urbano a sud, prossimo al centro storico, oggi reso più raggiungibile grazie al sottopasso ciclo-pedonale del comparto ex Benfra, posto ad ovest a poche decine di metri. L'area residenziale ad ovest è in apparente contrapposizione con il tessuto posto ad est, rappresentato da lotti produttivi a funzionalità sospesa, oltre i quali si estende un cuneo verde che presto vedrà l'inserimento di una propaggine dell'area industriale Torrazzi. La residenza e i servizi a nord si ripetono praticamente specchiati a sud, oltre l'area produttiva della Maserati che rimane adiacente alla ferrovia.



3.2.4 Sistema della mobilità lenta e trasporto pubblico esistenti

L'area è già inserita in una **rete ciclo-pedonale** diffusa e deve essere raccordata con essa. Al suo interno dovrà essere garantito un transito prevalentemente pedonale e ciclabile separando in maniera netta le aree accessibili mediante autovetture, in modo da realizzare ampie porzioni del comparto car-free.

L'attuazione del comparto dovrà mettere a sistema le infrastrutture ciclo-pedonali esistenti creando raccordi funzionali tra il sottopasso ferroviario del comparto ex Benfra, il percorso ci **Ciro Menotti**, strada Santa Caterina e il fronte ferroviario, ove dovrà essere implementata una nuova dorsale ciclopeditonale.

Dal punto di vista del **trasporto pubblico** su gomma le strade adiacenti al comparto sono già servite ed un potenziamento del servizio sarà facilmente attuabile non appena il comparto prenderà vita. Per quanto riguarda il trasporto su rotaia si rileva l'enorme potenziale rappresentato dalla **linea Modena-Sassuolo** e dalle previsioni accennate dal PUMS di sua evoluzione a linea di trasporto urbano. Tale scenario è certamente auspicabile nell'ottica del recupero del comparto. Infatti, i potenziali poli attrattori a ridosso delle Ex Fonderie potrebbero assumere un ruolo strategico in un'ottica di sviluppo di funzioni intermodali all'interno del comparto.

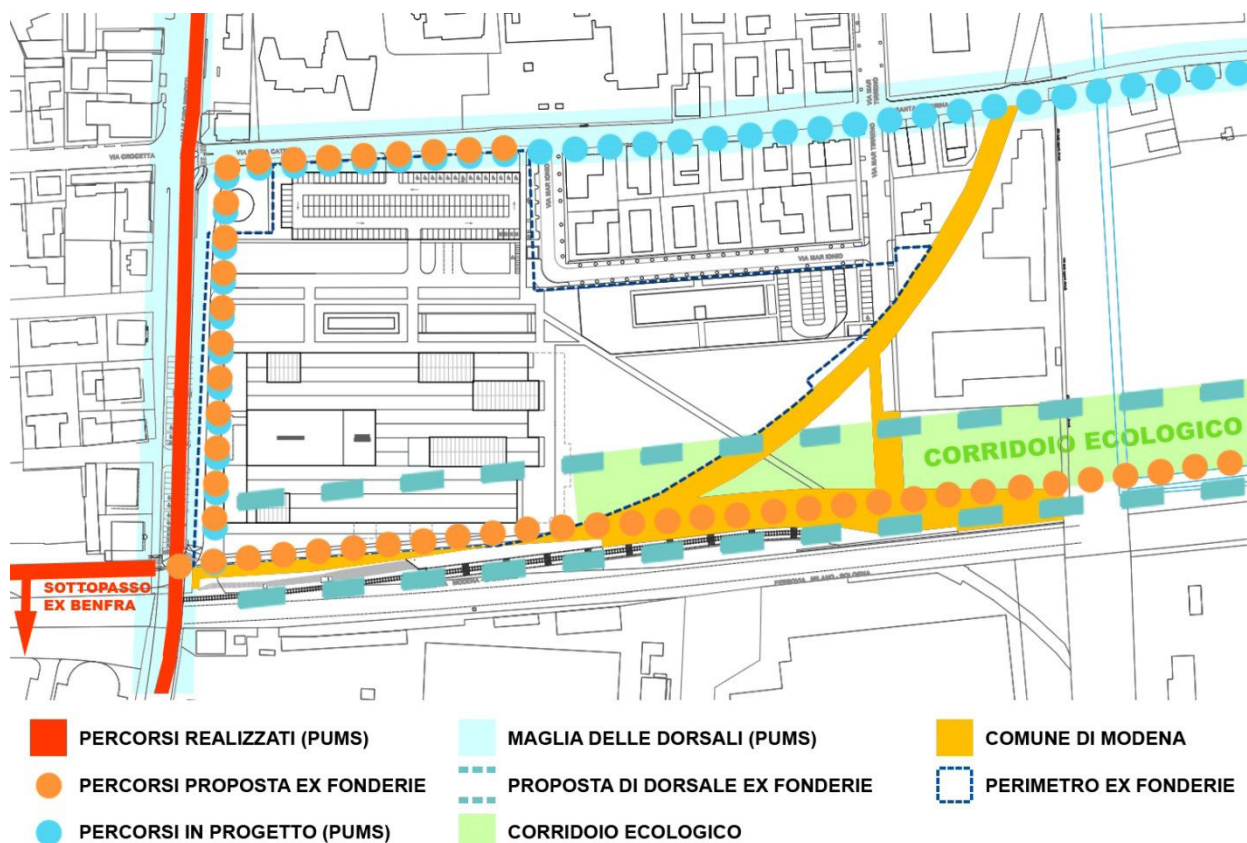
Contestualmente all'implementazione della rete ciclabile e dei sistemi di trasporto pubblico su gomma e su ferro, il comparto potrà assumere un ruolo di riferimento per la gestione dell'**intermodalità** a livello di quartiere. A tal proposito nel comparto vengono previsti spazi a supporto dei sistemi di intermodalità del trasporto, come sistemi di potenziamento del servizio di interscambio modale tra il veicolo privato e le dotazioni infrastrutturali pubbliche (ciclabili, trasporto pubblico), attuabili in particolare attraverso la realizzazione di servizi pubblici dedicati alla ciclabilità (depositi protetti, postazioni di bike sharing, velostazioni, nell'Unità di attuazione 2), mediante la realizzazione di applicazioni smart per utenti della rete infrastrutturale, ed eventualmente attraverso il potenziamento dell'offerta di parcheggi di interscambio (parcheggio multipiano in adiacenza a strada Santa Caterina).



3.2.5 PUMS - Potenziali nuove fermate della tratta urbana del sedime della ferrovia

La nuova dorsale ciclo-pedonale

La previsione del corridoio ecologico viene implementata da un asse destinato alla mobilità dolce lungo la direttrice est-ovest, un tempo pensata come sedime della Gronda nord (e superata dalle nuove previsioni del PUMS). All'interno del comparto verrà previsto un collegamento ciclo-pedonale che lambisce tutto il fronte sud-est, raccordato ad ovest con il sottopasso dell'ex Benfra e a est con via mar Tirreno. Questo rappresenta però solo il punto di partenza, grazie alla disponibilità di aree già acquisite dal Comune per la realizzazione della Gronda Nord (Del.G.C. 483/2004), o grazie al sedime della ferrovia Modena-Mirandola (dismessa, area demaniale). Gli ulteriori sviluppi di tale previsione deriveranno dalle modalità di attuazione che verranno definite dal PUG.



3.2.6 Schema dei collegamenti ciclo-pedonali e delle dorsali, esistenti, proposti e in progetto (base ex Fonderie: schema progettuale).

4. Gli strumenti di pianificazione vigenti e il PRU

Con il nuovo PRU del comparto Ex Fonderie vengono aggiornate le previsioni del Programma di Riquilificazione Urbana Fascia Ferroviaria Quadrante Nord (approvato con Del.C.C. 55/1999).

Il quadro delle previsioni del PRU del 1999 comprendeva l'attivazione di strutture a servizio dell'Azienda Sanitaria Locale, così come l'effettiva realizzazione di un percorso stradale come quello della gronda Nord in attraversamento degli ambiti che prospettano sulla linea ferroviaria Bologna-Milano. Entrambe le previsioni sono ormai decadute, la prima negli anni seguenti all'approvazione avvenuta nel 2001 del Piano di Recupero delle ex Fonderie, la seconda con la recente approvazione del PUMS 2020 che ha escluso tale infrastruttura dalla programmazione delle previsioni infrastrutturali.

DIMENSIONAMENTO	PRG D.G.P. 406 del 2000	P.R. Del.C.C. 98 del 2001	Progetto vincitore Concorso Nazionale di Idee 2008	Strategia proposta nel 2018 per il Bando di rigenerazione urbana della Regione E-R	Nuovo Piano urbanistico PRU 2021
Superficie Territoriale	Piano di Recupero 40.310mq	Piano di Recupero 40.344mq Comparto Sanitario 37.608mq			40.306mq
Superficie Utile		16.040mq TOTALE Attrezz. Gen. 11.360mq uffici.+ambulat. 3.600mq magazz.+archivio 1.080 uffici	27.902mq TOTALE 18.402mq (ex Fonderie) 7.500mq (residenza) 2.000mq (commerciale)	12.500mq TOTALE 11.000mq (ex Fonderie) 1.500mq (residenza)	16.040mq TOTALE Unità 1 13.340mq (direzionale,produtt ivo,residenza) Unità 2 2.700mq (direzionale, residenza)
Verde e Servizi (min 40% SF)	16.124mq	19.930mq 10.405mq verde 9.525mq servizi (p.a. a raso)			19.894mq* 11.680mq U2 2.194mq corr.ecologico 6.020mq servizi (p.a. a raso)
H max	Z.E. 3p+pt	12,8m*	7p+PT ex Fonderie 7p+PT residenza PT commerciale	5p+PT ex Fonderie 5p+PT residenza	5p+PT Unità 1 5p+PT Unità 2

*il calcolo si riferisce al dimensionamento dello scenario progettuale adottato come riferimento per la verifica delle dotazioni, che cautelativamente ipotizza l'attuazione della massima potenzialità edificatoria secondo una combinazione di funzioni che favorisca un equilibrato inserimento delle destinazioni ammesse (per approfondimenti si rimanda all'elaborato con le norme tecniche di attuazione).

Il dimensionamento del comparto in termini di Superficie Utile complessiva rimane allineato a quello del Piano di Recupero del 2001.

In merito alle altezze il PRU prevede che nel recupero dell'edificio esistente siano consentite altezze massime di 5P+PT. Nell'Unità 1 il recupero sarà infatti ispirato alle soluzioni estetiche e architettoniche suggerite dal progetto vincitore del Concorso nazionale di idee del 2008, che consistono in torrette che svettano puntualmente oltre l'altezza delle capriate esistenti. Nell'Unità 2 le nuove edificazioni dovranno integrarsi col contesto esistente e puntualmente potranno allinearsi all'altezza massima consentita per favorire un minor

consumo di suolo. Si sottolinea a tal proposito che il comma 3 dell'art.25 del RUE "Altezze - Generalità" stabilisce che nei PUA si possono stabilire limiti diversi, all'esclusivo scopo di introdurre articolazioni volumetriche di carattere locale, richieste da particolarità tipologiche o da variazioni di carattere compositivo, fermo restando che i limiti di altezza non si applicano agli edifici soggetti a vincolo conservativo.

Fatte queste premesse, le norme attuative del PRU del 1999, di cui Piano di Recupero del 2001 attuava le previsioni, fissavano il limite massimo di 36 metri. Con il nuovo PRU viene quindi aggiornato tale limite massimo, con una riduzione delle altezze massime consentite nel comparto.

In merito agli standard urbanistici il nuovo PRU si allinea con le previsioni di cui al PRU del 1999 che, nel comparto ex Fonderie, viste le prevalenti destinazioni di carattere pubblico, prevedeva che le quote da riservare a standards urbanistici venissero fissate direttamente in sede di strumento attuativo, fermo restando le esigenze di massimizzare le destinazioni a verde pubblico e di assicurare soglie funzionali adeguate di parcheggio.

4.1 Elaborati Variante POC-RUE

Gli elaborati dello strumento urbanistico locale oggetto di variante sono i seguenti.

- RUE - Normativa coordinata di PSC, POC e RUE delle zone elementari, in scala 1:2.000: Stralcio elaborato 4.z : Zona Elementare 1580.

Le nuove previsioni della zona elementare 1580 sostituiscono quelle del PRG approvato con delibera di C.C. n.34 del 10/06/2013, nel quale l'area 02 era disciplinata dal RUE e dal Piano di Recupero approvato con delibera di Consiglio Comunale n.98 del 19/07/2001: vengono sostituiti gli estremi del Piano di Recupero del 2001 con quelli del nuovo PRU (Normativa delle Zone Elementari).

- RUE - Tavola del territorio comunale interessato dal RUE coordinate con PSC e POC redatte su base catastale in scala 1:5.000 e relativa legenda: tavola 4.13.

Viene adeguato puntualmente il perimetro del PRU del 1999¹⁸ facendolo coincidere con l'area 02 (Cartografia integrata PSC-POC-RUE). L'adeguamento viene ad includere nel nuovo PRU una limitata porzione di comparto posta in corrispondenza di via Mar Tirreno.

- POC - Tavole del territorio comunale interessato dal POC redatte su base catastale in scala 1:10.000 e relativa legenda: tavole 3.4A, 3.4B: opera n.147 "PRU - Ex Fonderie - DAST - Distretto per l'Accelerazione e lo Sviluppo della Tecnologia".

La proposta di variante urbanistica del PRU aggiorna il POC vigente con la localizzazione dell'opera pubblica prevista nel comparto ex Fonderie: il Distretto per l'Accelerazione e lo Sviluppo della Tecnologia. Il nuovo PRU, pur lasciando invariata la destinazione del comparto ad "Aree per attrezzature generali", comporta una variante del Piano di Recupero del 2001 con effetto di variante al POC-RUE e di conseguenza prevede il recepimento delle seguenti destinazioni:

- si recepiscono le seguenti destinazioni previste dal precedente Piano di Recupero del 2001: A/10, B/4, C/2, E/3/9),
- si integrano le seguenti destinazioni della vigente Zona F, art. 16.4 RUE: B/1/4/5/6, C/4/6, D/3/6/7, E/1/4/, G/1/2/4), in quanto funzionali ad ospitare le destinazioni previste ai precedenti punti per l'Unità 1 e 2 e a completare l'assetto previsto dal PRU.

¹⁸ Programma di Riqualificazione Urbana Fascia Ferroviaria Quadrante Nord (Del.C.C. 55/1999).

- in applicazione dell'art. 15.1, comma 3 del RUE si integrano quote di destinazioni anche non esplicitamente indicate dalla normativa di zona elementare necessarie per assicurare completezza e funzionalità del servizio agli insediamenti, modificando a tal fine il POC come consentito dall'art.22 della LR 20/2000 e assicurando il reperimento delle aree per dotazioni territoriali; nello specifico si prevedono attività complementari alle attività ammesse, non considerabili separatamente da esse, quali la funzione produttiva D/1, le funzioni direzionali C2/3 e C/1 (solo esercizi con superficie di vendita SV minore di 250mq).
- sempre attraverso la modifica del POC, si integrano le destinazioni ammesse con interventi di edilizia residenziale da intendere strettamente correlati alle funzioni del nuovo Distretto D.A.S.T. (foresteria o strutture ricettive dirette all'ospitalità), oppure, qualora l'Amministrazione ne rilevasse la necessità, con interventi di edilizia residenziale sociale (ERS-PEEP).

Stralcio Elaborato 4z "Normativa coordinata di PSC-POC-RUE delle zone elementari" Zona Elementare 1580 area 02

Z.E. Approvata con delibera di C.C. n° 92 del 17/12/2018 - stralcio VIGENTE



Proposta di variante agli strumenti urbanistici generali PSC-POC-RUE - stralcio VARIANTE



Area 02 Disciplinata dal RUE

Disciplinata da Piano di Recupero. Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 98 del 19/07/2001.

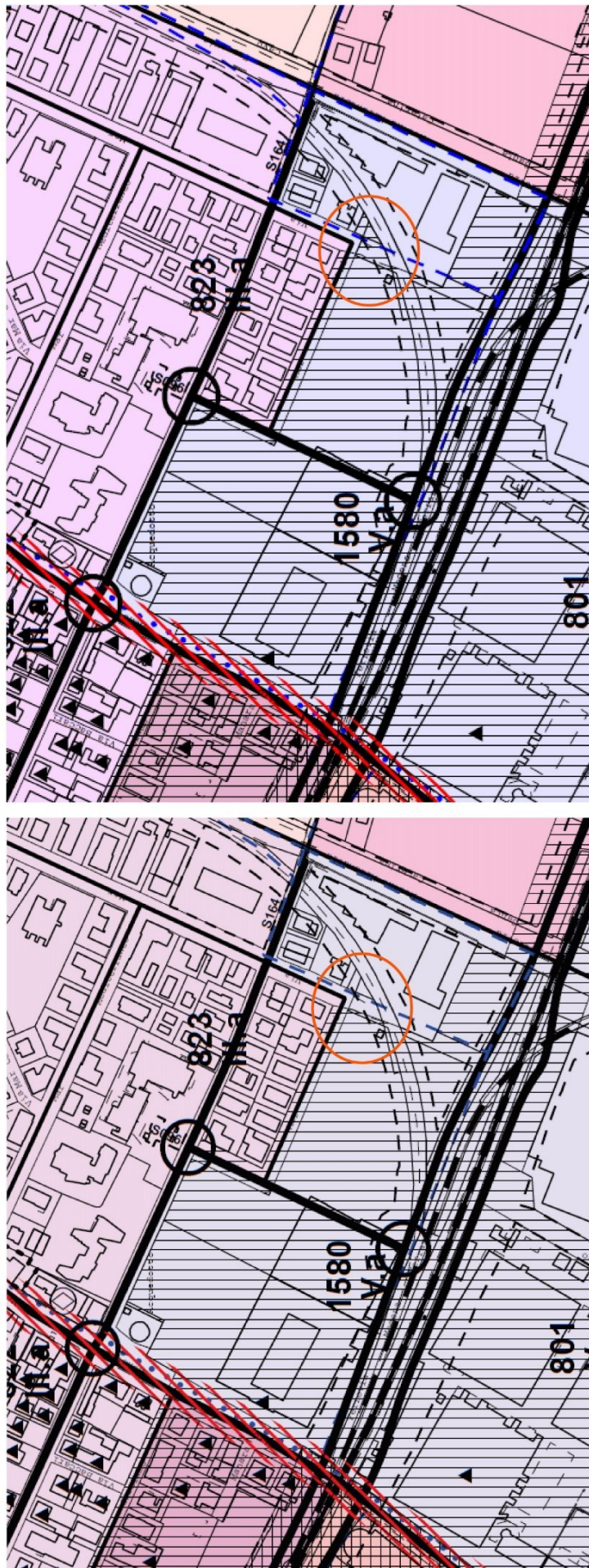
Area 02 Disciplinata dal RUE

Programma di Riqualificazione urbana

"Complesso Ex Fonderie" in variante al Rue, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. xx del xx/xx/xxxx

Proposta di variante a - stralcio VARIANTE

Tavola Approvata con delibera di C.C. n° 4 del 05/03/2020 - stralcio VIGENTE



TERRITORIO URBANO

V - Ambiti specializzati per attività produttive

a - aree di rilievo comunale (PSC)

CAPO V - I PIANI URBANISTICI ATTUATIVI

programmi di riqualificazione urbana - PRU (POC)

Stralcio Elaborato "CARTOGRAFIA POC"

Stralcio VIGENTE - Tavola 3.4A Approvata con delibera di C.C. n° 65 del 18/12/2020

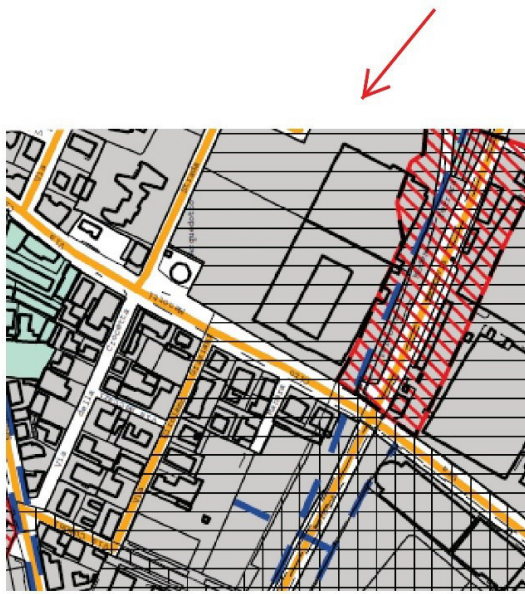


Tavola 3.4B Approvata con delibera di C.C. n° 32 del 20/07/2020



Stralcio proposta di VARIANTE - Tav. 3.4A

OPERA PUBBLICA 147

Stralcio proposta di VARIANTE - Tav. 3.4B

PRU - EX FONDERIE - DAST - DISTRETTO PER L'ACCELERAZIONE E LO SVILUPPO DELLA TECNOLOGIA

