

# **MASTERPLAN PER IL RIORDINO FUNZIONALE E MORFOLOGICO DELL'AREA URBANA DELLA PERIFERIA NORD DELLA CITTA' – FASCIA FERROVIARIA**

## PREMESSA

L'area di Modena nord oggetto del presente studio rappresenta una porzione di città del tutto peculiare, sia per la **storia** passata e recente che la contraddistingue sia per le **opportunità** che attualmente offre di sperimentare forme innovative, integrate e flessibili di rigenerazione urbana. Si tratta infatti di un'area che, pur trovandosi a poche centinaia di metri dal centro storico, si caratterizza come tessuto edilizio e caratteristiche socio-economiche dei residenti e della maggior parte delle attività insediate come **"periferia"** nel senso più comune del termine, e come tale è percepita ancora oggi nell'immaginario collettivo di buona parte dei Modenesi. Nello specifico, l'area di intervento è delimitata a nord dalla Tangenziale Carducci e a sud dalla linea ferroviaria Milano-Bologna.

A ovest il limite può essere identificato nella SS12, mentre ad est un'altra infrastruttura stradale, la via Nonantolana, borda il contesto di intervento.

All'interno di quest'area così definita, si colloca gran parte della cosiddetta **"Fascia Ferroviaria"**, ovvero quella porzione di territorio che, tra fine Ottocento e primi del Novecento, ha visto lo sviluppo industriale della città, in stretta connessione con la presenza della linea ferroviaria, e che poi, a partire dalla fine degli anni Ottanta del Novecento, ha assistito invece alla progressiva **dismissione** delle aree produttive presenti e alla creazione di grandi spazi a disposizione per una totale riconfigurazione di questo quadrante urbano.

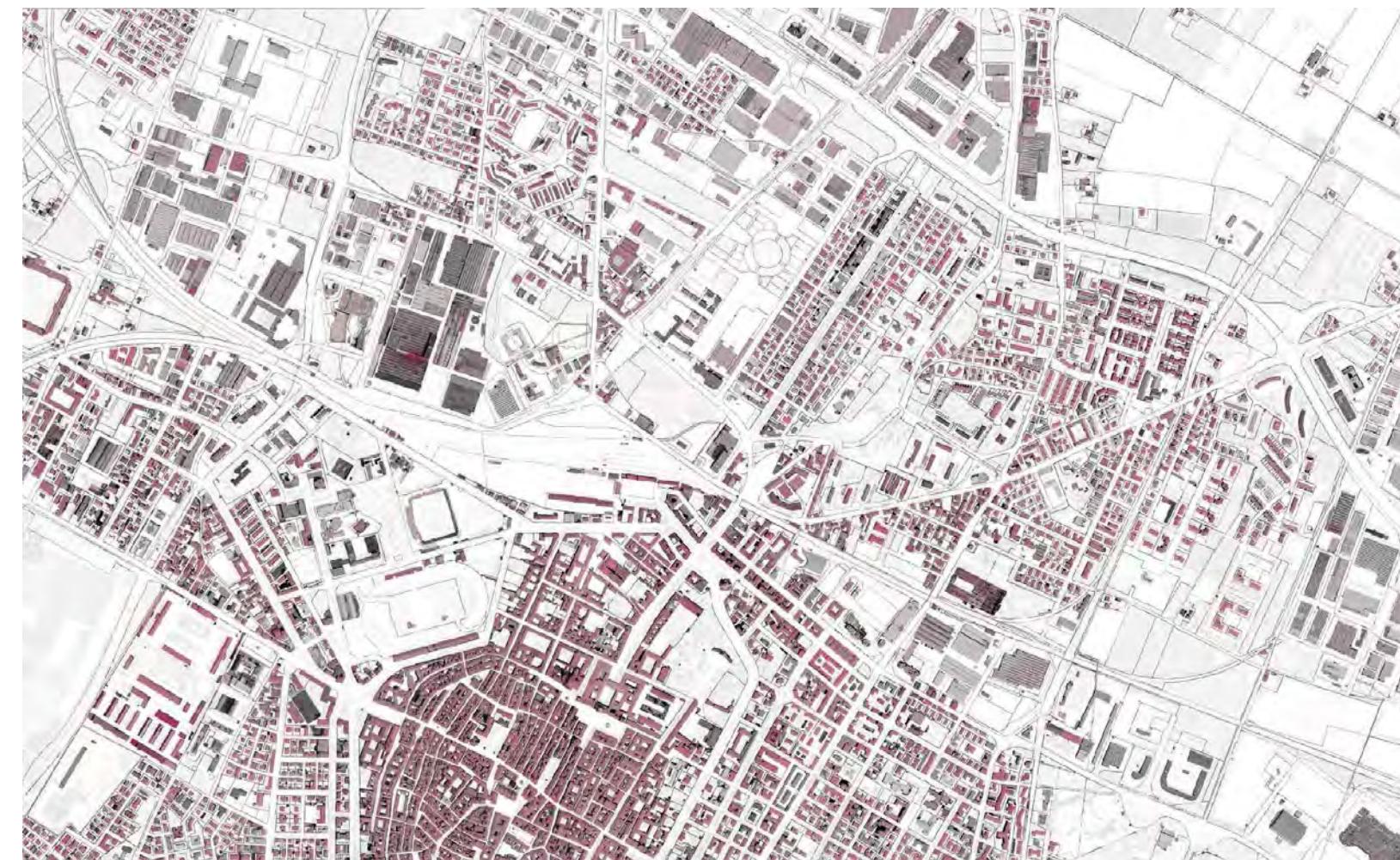
L'opportunità è stata colta dalla varie amministrazioni che si sono succedute negli anni e che hanno attivato sull'area diversi **programmi di intervento**, quali PSA, PREU, PRU, PRUST, Contratti di Quartiere II, PIPERS, tutti recepiti nell'ambito del PRG e degli strumenti di Programmazione.

Tutte le iniziative intraprese hanno sempre avuto come obiettivo quello di caratterizzare maggiormente l'area come una porzione reale e non marginale della città, riconnettendola alle dinamiche sociali e relazioni dei contesti urbani a sud della ferrovia e dotandola di servizi e opportunità che accrescessero il livello di attrattività e vivibilità dell'area stessa.

In particolare, gli **aspetti strategici** che, a partire dalla dismissione delle aree produttive, le varie pianificazioni che si sono succedute hanno sempre tenuto saldi sono:

- l'opportunità di **valorizzare la vicinanza** dell'area al centro storico, cercando di reinserire i tessuti presenti e di progetto nelle dinamiche di vita urbana, eliminando l'effetto "periferia" determinato dallo zoning produttivo, ma anche quello potenziale derivante dalle sole periferie residenziali degli anni '80;

- la necessità di ovviare alla presenza della **barriera infrastrutturale** della ferrovia, attraverso lo sviluppo di forme di connessione alternative con il centro e il resto della città;



sopra: inquadramento dell'area di Masterplan e sue relazioni con il contesto urbano e territoriale circostante



Sopra: immagini storiche dell'assetto territoriale dell'area di studio

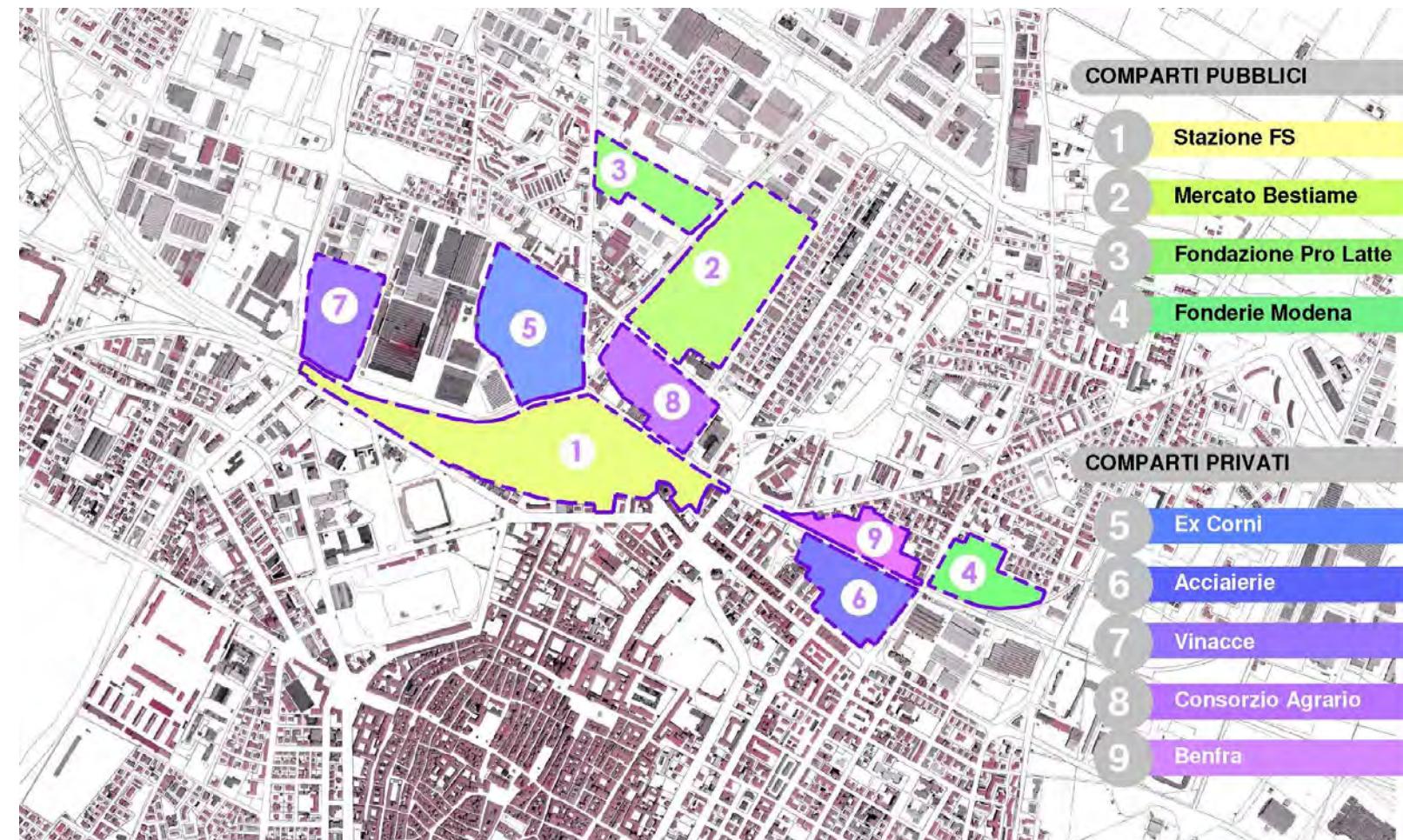
-la strategicità del dotare l'area di **servizi importanti** anche alla scala urbana e non solo di quadrante nord, così da portare rivitalizzazione ma anche rivalutazione dell'area stessa nell'immaginario collettivo locale.

Tali obiettivi sembravano perseguiti attraverso un **nuovo disegno compiuto** dell'intera area, che prefigurasse un riassetto urbano complessivo, in cui vari tasselli si innestavano gli uni sugli altri in un incastro ben strutturato. L'attuazione di questo disegno si basava a sua volta su dinamiche e procedure ben definite e assodate, quali:

- Il **trasferimento** di tutte le attività produttive al di fuori dell'area urbana in senso stretto, a favore di un'espansione residenziale di nuova concezione e della diffusione di attività economiche diverse e più compatibili con gli insediamenti;
- La disponibilità di **fondi pubblici** considerevoli, che sostenessero e guidassero le trasformazioni;
- Lo **sviluppo fluido** di un programma che, una volta avviato, avrebbe potuto realizzarsi compiutamente per step progressivi, sulla base di un disegno unitario di riferimento, senza grosse interruzioni o cambiamenti.

Rispetto a questi assunti, la crisi economica, i fenomeni migratori e la resilienza del sistema economico e sociale rispetto alle previsioni evolutive hanno introdotto significativi elementi ostacolari alla implementazione complessiva delle iniziative sopra identificate, determinando interventi a macchia di leopardo, con vaste zone avviate ma non completate e altre semplicemente dismesse e mai avviate. Inoltre, diverse attività produttive che si prevedevano in trasferimento sono invece rimaste nell'area e sono a tutt'oggi in attività.

Anche a livello di procedure urbanistiche, le iniziative avviate hanno ormai caratteristiche che necessitano di essere riviste ed adatte alle nuove condizioni, nell'ottica di predisporre configurazioni e assetti futuri del territorio ad alto grado di flessibilità attuativa, pur nel mantenimento di invarianti strutturali imprescindibili e determinanti nelle scelte specifiche e nelle opportunità che, di volta in volta, possono prospettarsi.



Identificazione dei comparti pubblici e privati del PRU Fascia Ferroviaria (sopra) e alcune immagini attuali legate all'attuazione (sotto)



## L'OPPORTUNITÀ DEL "BANDO PERIFERIE"

Nel contesto sopra descritto, la possibilità di competere ai finanziamenti del Bando Periferie dell'agosto 2016 si è delineata come una imperdibile opportunità non solo e non tanto per l'ottenimento di fondi per la ripresa degli interventi nell'area di Modena nord, quanto e in primis come l'occasione per **ripensare le modalità**, le procedure e le tempistiche della Rigenerazione Urbana negli anni 2000, che proprio in Modena nord potrebbe trovare il terreno ideale di applicazione.

Riprendendo quanto prefissato dagli strumenti di pianificazione, dunque, con l'elaborazione di una proposta progettuale integrata per la partecipazione al Bando Periferie l'Amministrazione Comunale ha voluto ribadire l'attribuzione alla Fascia Ferroviaria di significative **potenzialità di riordino e sviluppo** dell'area stessa e, più in generale, del quadrante nord della città, in una prospettiva di complessiva riconnessione la resto del contesto cittadino, in primis il centro storico.

Questa scelta, basata sia sulle caratteristiche intrinseche delle varie componenti dell'area sia sui presupposti strutturali e infrastrutturali del contesto urbano con cui i tessuti locali si interfacciano, ha portato all'avvio di un **percorso conoscitivo** intersetoriale finalizzato a rendere efficace il **completamento** delle iniziative pubbliche e private già avviate, con particolare riferimento alle aree che presentano connotazioni di forte **valore identitario** e simbolico e significative per la storia della città moderna, così come quelle che per dimensione e caratteristiche risultino strategiche per i complessivi effetti di rigenerazione dell'intero quadrante.

Tale percorso conoscitivo, affinato per step successivi e finalizzato pertanto a definire gli assi portanti del programma da proporre, ha indagato in modo strutturato ed approfondito i seguenti aspetti:

- tessuti insediativi** e loro relazioni tra disegno dello spazio e dinamiche socio-economiche;
- sistema dei **servizi** e dei **poli attrattivi** presenti nell'area, loro grado attuale e potenziale di riconoscibilità e attrattività;
- sistema della mobilità** carabile e ciclopedonale e interazioni dello stesso con le dinamiche socio-economiche presenti sul territorio;
- elementi identitari** materiali e immateriali ancora presenti nell'area, loro grado di riconoscibilità e potenzialità di valorizzazione integrata allo sviluppo.
- qualità ambientale dei contesti spaziali, **livelli di sostenibilità** integrata delle strutture e delle dinamiche presenti e pianificate.

Di seguito si presenta una sintesi interpretativa delle analisi svolte.



Elaborati presentati per il Bando Periferie

## I TESSUTI

Mai come nell'area oggetto di studio, caratteri dei tessuti edificati e infrastrutturali e dinamiche socio-economiche si specchiano gli uni nelle altre, riempiendo di stratificazioni e di valenze l'espressione "insediamento".

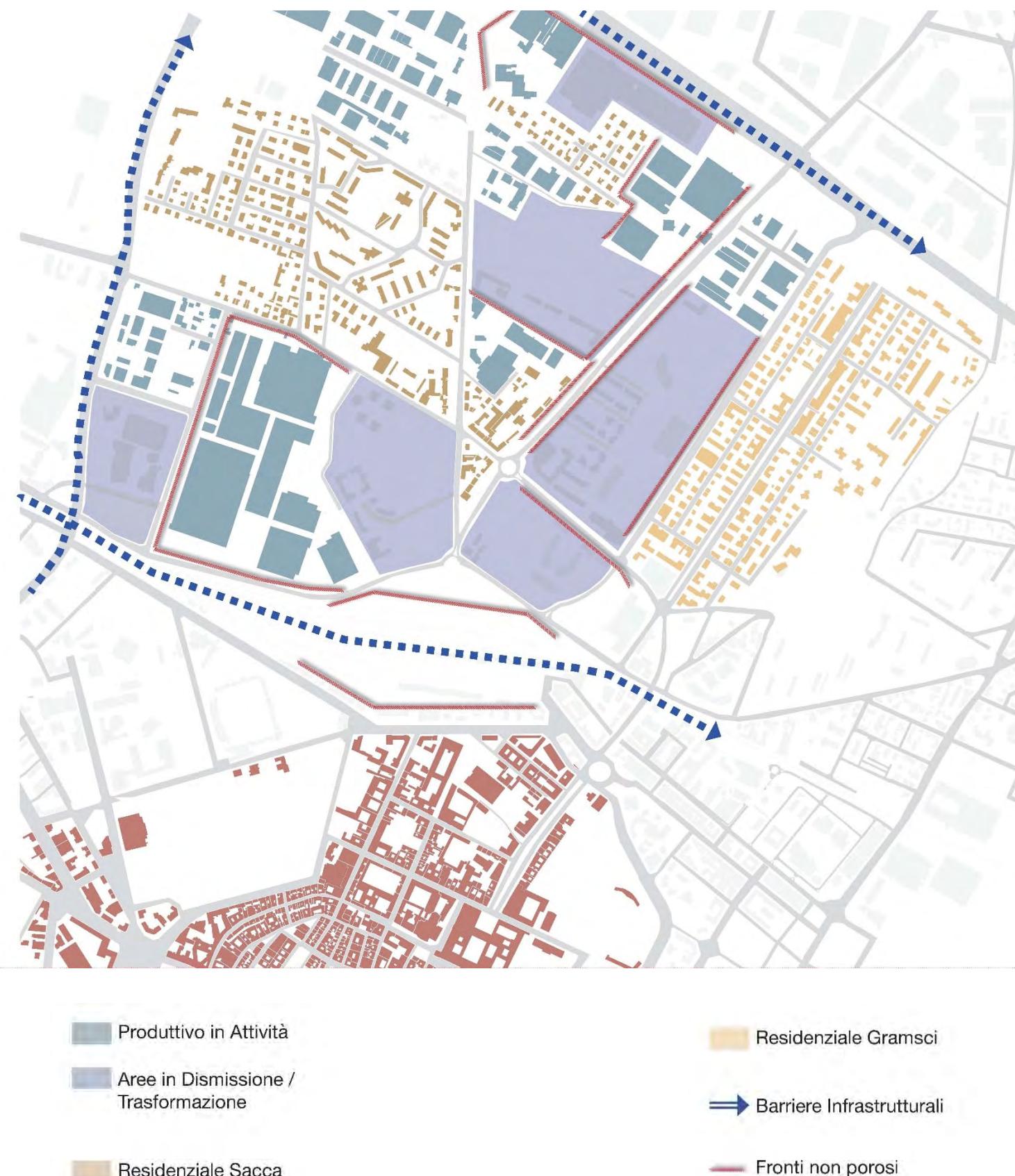
L'analisi ha infatti portato ad individuare 2 tipologie di tessuti residenziali (Sacca e viale Gramsci), le aree produttive ancora in attività, le aree dismesse e/o in trasformazione, il tutto delimitato da infrastrutture carrabili e ferroviarie di rilievo, come da immagine riportata accanto.

In particolare, sono state messe in evidenza le seguenti caratteristiche:

- **AREE PRODUTTIVE:** si tratta di aree industriali di medie dimensioni, con la sola eccezione della NH, che occupa un'area molto vasta. Costituiscono spesso aree oggi refrattarie rispetto alle dinamiche sociali e relazionali del contesto, con fronti impenetrabili fisicamente e, talvolta, anche percettivamente. La sfida è "aprirle" al resto dei tessuti, renderle parte attiva dell'area urbana cui appartengono e apparterranno ancora per svariato tempo.
- **AREA INA CASA-SACCA:** tessuto residenziale peculiare, da sempre "piccola comunità" con proprio servizi e punti di riferimento (parchetti, parrocchia, polisportiva, servizi scolastici, commercio di vicinato), mantiene dinamiche di coesione sociale e identità urbana da valorizzare ma anche arricchire;
- **AREA VIALE GRAMSCI:** fortemente connotata dalla presenza del viale cui tutto l'edificato e i flussi fanno riferimento, trova sfogo nel parco XXII aprile e nei servizi lì insediati. Ha bisogno di essere ripensata in termini di mobilità, commercio e sicurezza.
- **AREE DISMESSE/IN TRASFORMAZIONE:** bloccate nella riconversione dalla crisi dell'edilizia, costituiscono realtà sospese in un limbo e in cerca di una nuova identità armonica rispetto alle preesistenze.

L'area è poi contrassegnata da fronti molto estesi, non penetrabili fisicamente e, spesso, anche solo visivamente, per la presenza di comparti ex industriali ancora attivi o dismessi. La presenza di tali fronti implica scarsa attraversabilità e limitata frequentazione di alcune porzioni dell'area.

Altrettanto significative sono le barriere costituite dalle grandi infrastrutture, quali strade ad alto scorrimento e ferrovia.





**AREE PRODUTTIVE**  
Attive ma in evidente difficoltà  
Costituiscono limiti invalicabili da «aggirare», senza interazioni con il contesto



**AREA INA-CASA**  
Tessuto residenziale anni'50-'90  
Fortemente identitario  
Abbondanza di aree verdi interconnesse e molto utilizzate  
Punti di riferimento «tradizionali»



**AREA VIALE GRAMSCI**  
Tessuto residenziale anni'60-'90  
Fortemente identitario  
Disegno ortogonale incentrato sull'asse centrale a commercio «perimetrale» da verde e infrastrutture



**AREE DISMESSE**  
Aree impenetrabili e fonte di degrado  
Determinano un carattere «pionieristico» delle prime trasformazioni  
Non si prestano ad usi temporanei



## GLI ATTRATTORI

L'area oggetto di studio presenta flussi interni e provenienti dall'esterno molto significativi e determinanti per la qualità urbana dell'area stessa, ma anche per la gestione della circuitazione urbana generale. Accanto al traffico di attraversamento, di cui si parlerà più avanti, sono stati analizzati attentamente i flussi generati dagli elementi attrattori presenti internamente all'area stessa. Si tratta di strutture che, per funzione e/o dimensione e/o localizzazione, sono in grado di movimentare in modo più o meno riconoscibile e strutturato flussi di persone a piedi, in autobus, in bicicletta, in automobile.

Tali attrattori sono stati esaminati individualmente e mappati globalmente per evidenziare sinergie, interferenze e relazioni con le infrastrutture e i tessuti dell'area. Sono dunque state individuate alcune categorie principali (sport, scuola, religione, commercio etc) e, all'interno di ognuna, gli attrattori sono stati suddivisi per rango secondo i seguenti criteri:

- **Rango urbano:** strutture in grado di attrarre flussi da tutta la città e anche da fuori, per la loro unicità rispetto al territorio;
- **Rango di quadrante:** strutture di riferimento per l'intera fascia a nord della ferrovia, capaci di drenare persone anche dalle frazioni in funzione del servizio offerto;
- **Rango locale:** attrattori di scala minore, che determinano spostamenti interni ai tessuti cui afferiscono e svolgono spesso un ruolo di *landmark* o punto di coesione sociale storicamente determinato.

Significativi sono anche i fronti commerciali, concentrati su viale Gramsci, via Canaletto sud e via Cassiani, che ospitano servizi commerciali piccoli e piccolissimi, alcuni attribuibili al cosiddetto "commercio etnico", comunque tutti votati non solo all'attività commerciale vera e propria, ma anche a svolgere un servizio di prossimità molto significativo per l'utenza specifica dell'area. (anziani, studenti, madri senza patente...)

### Attrattori a Livello Cittadino



PALA MADIBA



### Attrattori del Quadrante Urbano



POLISPORTIVE



### Attrattori a Livello Locale - di Quartiere



PALESTRE



## ATTRATTORI

LEGENDA

- Attrattori a livello cittadino
- Attrattori del quadrante urbano
- Attrattori a livello locale/di quartiere

- Attrattori di progetto

### Sport

1. Modena Rugby
2. Polisportiva Saccà
3. Pala Madiba
4. Palestra Motus Fitness e SSD Female Arts Studio
5. Palestra La Fenice
6. Polisportiva Villa d'Oro
7. Asia Dojo

### Istruzione

1. Nido e scuola dell'infanzia Carovana
2. Scuola dell'infanzia Peter Pan English Pre-School
3. Liceo delle Scienze Umane Signorini
4. Scuole Medie Marconi
5. Nido Pellico
6. Scuola primaria Gramsci
7. Scuola dell'infanzia Anderlini
8. Scuola dell'infanzia Madonnina
9. Scuola primaria Marconi
10. Nido comunale Parco XXII Aprile
11. Scuola dell'infanzia Tonolo
12. Scuola primaria Collodi

### Cultura

1. Palazzina Pucci – Biblioteca Crocetta, UDI Modena, Milinda
2. Cinema Victoria
3. Club TreEmme

### Commercio

1. Brico Io
2. Esselunga
3. Coop Canaletto
4. Centro commerciale Saccà Dimeglio
5. Viale Gramsci
6. Via Canaletto Sud
7. Via Cassiani

### Servizi socio-assistenziali

1. Carabinieri comando provinciale di Modena
2. Casa della Salute
3. Croce Rossa Italiana
4. Riacef
5. Centro assistenziale
6. Medicina dello Sport

### Culto

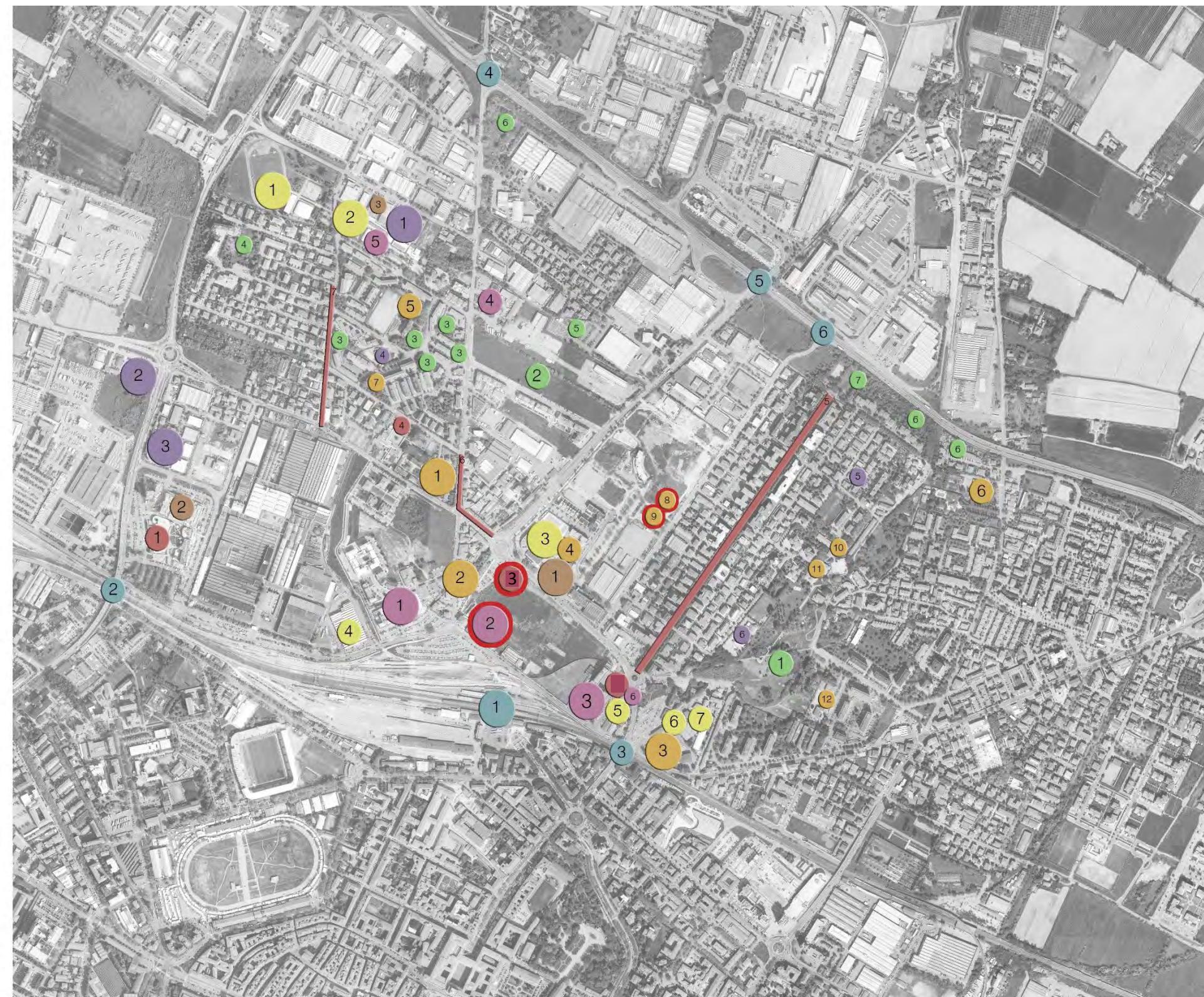
1. Chiesa camerunense
2. Moschea
3. Chiesa africana
4. Sacro Cuore di Gesù
5. Chiesa evangelica
6. Parrocchia San Giovanni Evangelista

### Mobilità

1. Stazione dei treni
2. Cavalcavia Cialdini
3. Cavalcavia Mazzoni
4. Uscita 9 tangenziale
5. Uscita 8 tangenziale
6. Uscita 7 tangenziale

### Verde pubblico

1. Parco XXII Aprile
2. Parco Gerosa
3. Sistema verde dell'area Ina-Casa
4. Parchetto di via B. Croce
5. Orti degli Anziani
6. Verde tangenziale
7. Parchetto di viale Gramsci



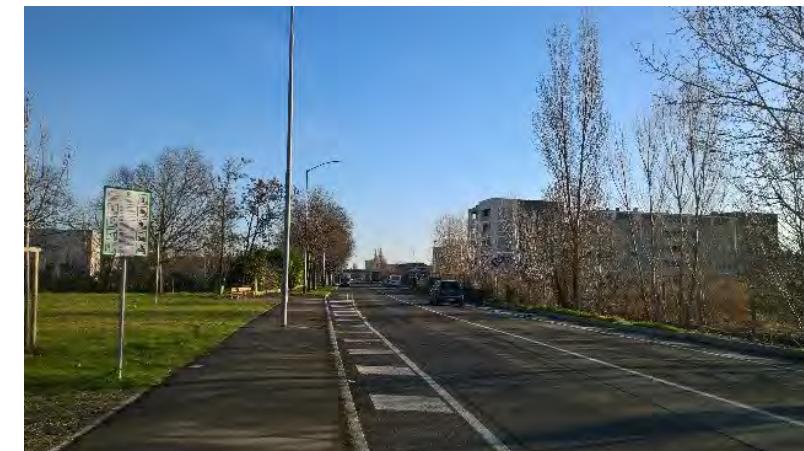
## IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ'

L'area oggetto di studio è interessata dalla presenza di grandi infrastrutture, molto rilevanti a livello sovralocale. E' infatti possibile individuare:

- la **tangenziale Carducci**, con le uscite 7 e 8, che costituisce una sorta di "limite superiore" dell'area e la attraversa con flussi di traffico molto significativi;
- le **strade storiche di penetrazione urbana**, quali la via Canaletto e via Nonantolana, che portano in città i flussi provenienti "dalla bassa"
- l'asse della **SS12**, che, attraverso il cavalcavia Cialdini, innesta il principale asse di attraversamento nord-sud del territorio urbano;
- via Finzi e via Del mercato**, che, con caratteristiche diverse, costituiscono i percorsi di connessione diretta tra l'area e la tangenziale. Mentre via del Mercato consente l'ingresso e l'uscita solo dalla corsia verso Bologna, via Finzi ha ingressi ed uscite in entrambi i sensi di marcia della tangenziale ed inoltre arriva in prossimità del parcheggio Nord della stazione e consente l'ingresso anche nell'area produttiva a nord della tangenziale
- via Fanti**, che corre parallela per un buon tratto alla ferrovia e rappresenta una sorta di "gronda" per l'attraversamento est-ovest;
- via Canaletto sud**, strada storica di "disegno" dell'area in esame, conserva funzioni trasportistiche di attraversamento insieme ad altre più urbane e locali, ospitando sui propri fronti commercio e servizi.
- i **cavalcaverbia** Mazzoni e Cialdini, che in a quello della Maserati, sono cerniere di connessione con il resto della città e rappresentano punti nodali del sistema infrastrutturale. In particolare il cavalcavia Mazzoni, tutelato dalla Soprintendenza e interessato quotidianamente da un flusso costante di pedoni e ciclisti, palesa la necessità e le richieste di un più efficace ed efficiente sistema di superamento della barriera ferroviaria per la mobilità dolce;
- la **linea ferroviaria storica** e le **stazione** dei treni, che negli anni recenti hanno "dato le spalle" all'area oggetto di studio ma che invece potrebbero diventare elementi chiave della riqualificazione.

Da tale analisi è derivata la consapevolezza della necessità di una prioritarizzazione all'interno del sistema delle infrastrutture carrabili, funzionale sia al miglioramento della fluidità dei flussi sia alla definizione delle caratteristiche di layout e delle valenze percettive di ciascun asse stradale coinvolto.

L'esito di tale analisi interpretativa è sintetizzato nella tavola alla pagina seguente.



Viale Finzi e via del Mercato



Via Fanti e via Canaletto sud



Area Darsena e via Gerosa



- Strada ad Alta Percorribilità
- Penetrazione Urbana Carrabile Veloce
- Attraversamento Carrabile Quadrante Urbano

- Attraversamento Carrabile Modena Nord
- Incrocio Strategico
- Attraversamento Carrabile Sopraelevato

## Analisi Dei Flussi Carrabili

## LE ALBERATURE STORICHE

L'area presenta ancora oggi alcuni filari imponenti, che derivano direttamente dall'impianto del preesistente Mercato Bestiame e consentono di identificarne l'assetto interno e la relazione con via Canaletto sud.

Tali alberature risultano significative sia a livello ambientale che simbolico e, come tali, il progetto dovrà farsi carico di tutelarle e valorizzarle, integrandole in una più ampia rete del verde e ponendole in relazione con il contesto costruito, assegnando loro un ruolo di **landmark** dell'area.

Sono inoltre presenti alcuni filari (stradello Soratore) direttamente legati alla presenza di canali e vie d'acqua. Anch'essi saranno da conservare e valorizzare, come elementi paesaggistici e di supporto alla mobilità dolce.



Consorzio agrario provinciale, 1955 circa. (foto Bandieri, Fotomuseo Giuseppe Panini, Modena)



1.



2.



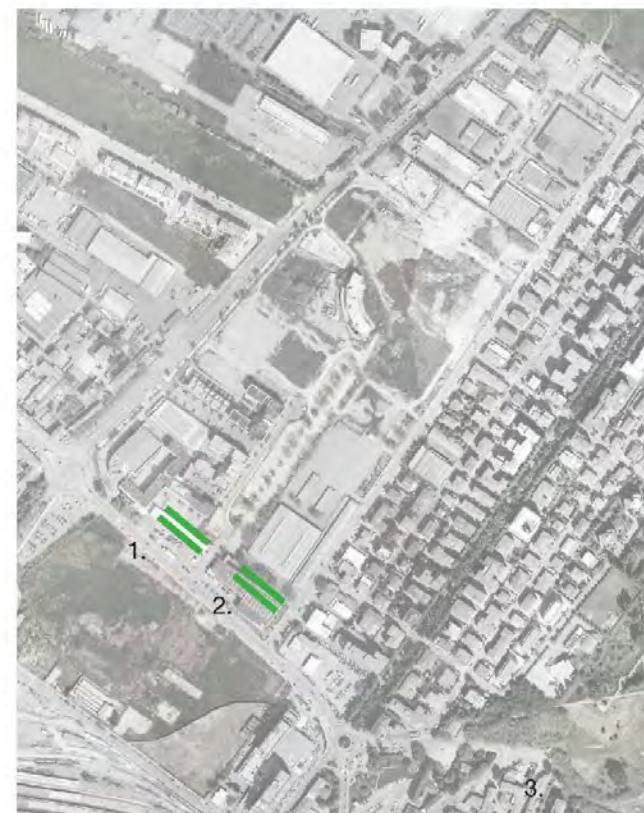
3.

## LE ARCHITETTURE IDENTITARIE

L'area è fortemente connotata da architetture legate al contesto produttivo, alcune maggiormente significative sotto il profilo architettonico, altre comunque testimoniali di un'epoca e una particolare fase di sviluppo della città.

La Palazzina Pucci, già recuperata, è ridiventata un elemento di riferimento del paesaggio urbano dell'area, l'altro edificio analogo su via Del Mercato, una volta ospitante stalle e uffici, poi magazzini e direzionale del Mercato ortofrutticolo, può essere analogamente recuperata per usi pubblici, in modo da ri-creare un fronte significativo su via del Mercato e "abbracciare" insieme alla Pucci le trasformazioni nel cuore dell'area.

Il disegno dello spazio pubblico potrà poi farsi artefice della **valorizzazione delle architetture minori**, come quelle dei fronti connessi alla presenza die canali (stradello Soratore e via Due Canali).



1.



2.



3.

## L'INGRESSO RICONOSCIBILE

L'area del Mercato Bestiame, al centro della trasformazione, rappresentava un comparto ben definito, contrassegnato da un ingresso facilmente identificabile e simbolicamente riconoscibile, caratterizzato da una pensilina che univa la Palazzina Pucci all'altro fabbricato su via del Mercato.

Oggi invece, a causa del blocco delle trasformazioni, il comparto ha ovviamente percorsi di accesso, ma manca di un elemento significativo che, con valenza percettiva marcata, sottolinei l'identità dell'area e finga da "portale d'ingresso" all'area rigenerata.

Il progetto potrà dunque valorizzare l'impianto storico, riconfigurando l'attuale assetto a favore di un elemento "portale", che valorizzi le nuove valenze dell'area e funga da perno su cui si innestano i vari servizi pubblici e privati presenti e di progetto nell'area.



## I PERCORSI MINORI

L'area è fortemente contraddistinta da numerosi percorsi ciclo-pedonali, spesso non rettilinei e poco conosciuti, se non dagli utenti abituali.

Tali percorsi risultano particolarmente importanti perché consentono di "aggirare" le aree produttive o dismesse di grandi dimensioni, facilitando gli spostamenti ciclopedinali nell'area. Tuttavia, mancano di **continuità** e spesso sono in cattivo stato manutentivo, poco illuminati e poco sicuri. Già le trasformazioni dei primi anni 2000 avevano tenuto conto di questi elementi, riproponendo all'interno delle aree di nuovo insediamento analoghi percorsi minori, la cui attuazione si è però spesso interrotta senza garantire la continuità degli itinerari.

Il progetto dovrebbe tenere conto di questi elementi, operando per trasformarli in una vere rete interconnessa, sicura e di facile accessibilità, **integrando** gli elementi esistenti con nuovi tratti e strutture che reinterpretino questo tratto identitario e lo pongano al servizio del nuovo assetto complessivo dell'area.



## LA RETE DEL VERDE

Come accennato in precedenza, l'area è connotata dalla presenza di **filari alberati** di grandi dimensioni, eredità del passato prossimo di questo territorio.

Altrettanto rilevanti sono le numerose piccole e piccolissime aree verdi pubbliche, presenti soprattutto nel quartiere INA Casa, che a macchia di leopardo arricchiscono i tessuti residenziali con aree per lo svago e la qualità ambientale.

Inoltre, la presenza del Parco XXI Aprile e del recente parco su via Gerosa accresce la dotazione verde dell'area.

Il progetto deve dunque conservare e valorizzare questi elementi, mettendoli a sistema, ben connessi tra loro e facilmente raggiungibili e accessibili, integrandoli con nuove presenze significative sia di verde lineare, **lungo le principali direttive ciclopedinale** e carrabili, sia di verde areale, con in primis il nuovo parco del Campolongo, che va a costituire da sempre il polmone verde e sociale dell'area.



## L'APPROCCIO STRATEGICO DEL MASTERPLAN

Tenendo saldi i principi generali degli strumenti di programmazione precedentemente descritti, il nuovo approccio stimolato dal Bando periferie ha quindi aggiunto alla *vision* sull'area alcuni significativi elementi di novità, quali:

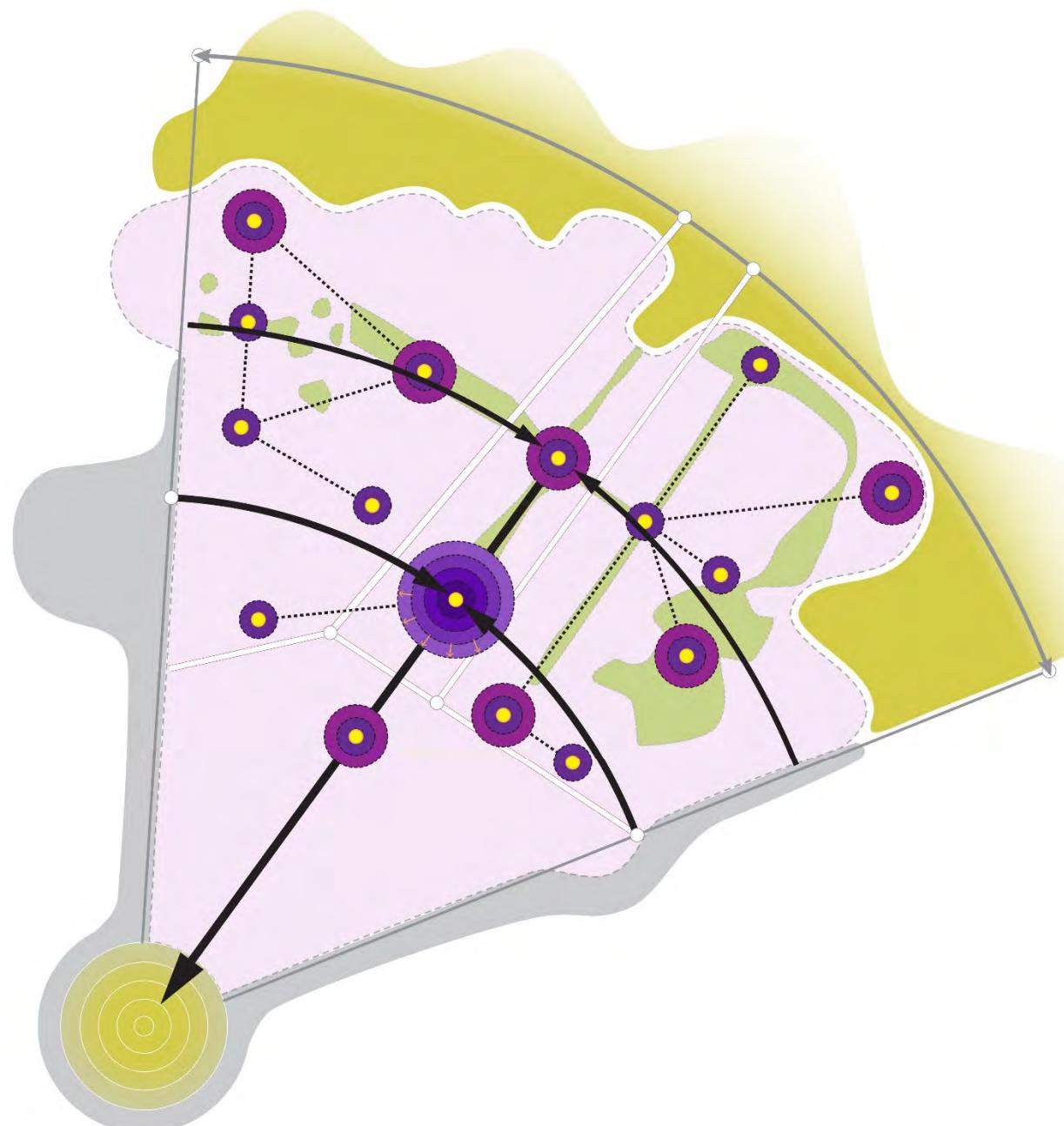
- La necessità di sviluppare un **programma flessibile**, adattabile nel tempo, che non delinei in modo eccessivamente rigido lo sviluppo spaziale, e quindi sociale, delle aree, consentendo un adattamento alle mutevoli condizioni del mercato e delle forme aggregative;
- L'opportunità di **collaborazione innovativa tra pubblico e privato** e tra i vari soggetti presenti sul territorio, ottimizzando le energie e le risorse e affidando ruoli catalizzanti e rigenerativi non solo ai servizi pubblici tradizionalmente intesi.

Da questo approccio è dunque scaturita la necessità di un **Master Plan strategico**, che raccogliesse in un sistema integrato le trasformazioni già avvenute sul territorio, le dinamiche in atto viste sia come dato che esprime bisogni e rischi sia come potenzialità di innesco di fenomeni rigenerativi, nonché le necessità di prefigurare una identità complessiva dell'area, di cui il Pubblico si fa carico come responsabile di una vera e propria **Cabina di regia del cambiamento**, ascoltando e coordinando i vari soggetti attivi nell'area.

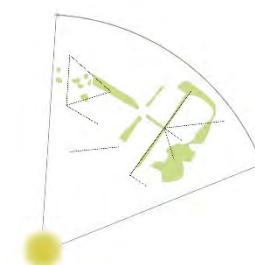
L'obiettivo da subito è stato quello di non "ingabbiare" l'area con un nuovo disegno compiuto, bensì creare una **rete fisica e relazionale** di sostegno alle trasformazioni. Il Masterplan, dunque, a partire dal contesto ambientale, territoriale, economico, paesaggistico e sociale, posto a confronto con le progettazioni insistenti sull'area, e in particolare con quelle già avviate, si pone dunque l'obiettivo di definire, guidare e coordinare un quadro di azioni e progettazioni puntuali, in grado di configurare l'area di progetto **secondo una vision unitaria**, basata su alti standard di qualità urbana e architettonica in grado di rafforzare e valorizzare le relazioni e la socialità tra i quartieri storici e le porzioni di nuova identità.

Connessioni, spazio pubblico di relazione, servizi sinergici e verde sono dunque stati gli ingredienti-chiave della proposta di Master Plan, calati sulle caratteristiche spaziali, sociali ed economiche specifiche del contesto di riferimento.

Tale approccio ha portato alla identificazione di **6 indirizzi operativi**, ognuno dei quali è stato poi declinato in **azioni progettuali** di dettaglio, che, messe a sistema, vanno a comporre la **strategia complessiva** pensata per l'area, come sintetizzato nelle tabelle seguenti.



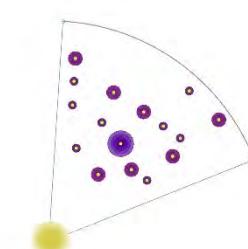
verde e connessioni

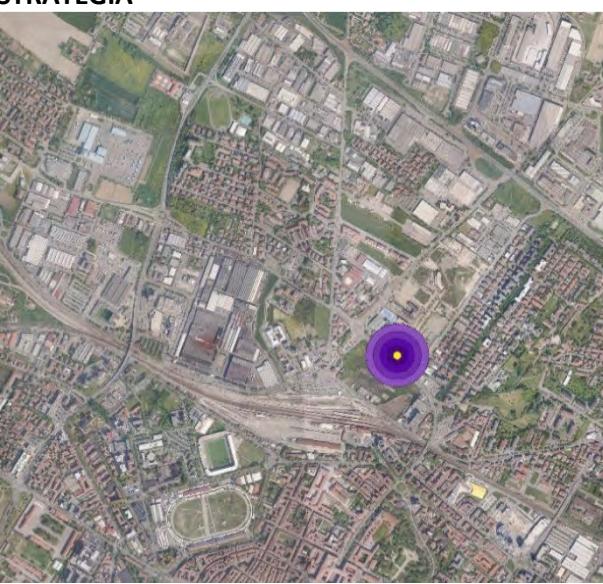
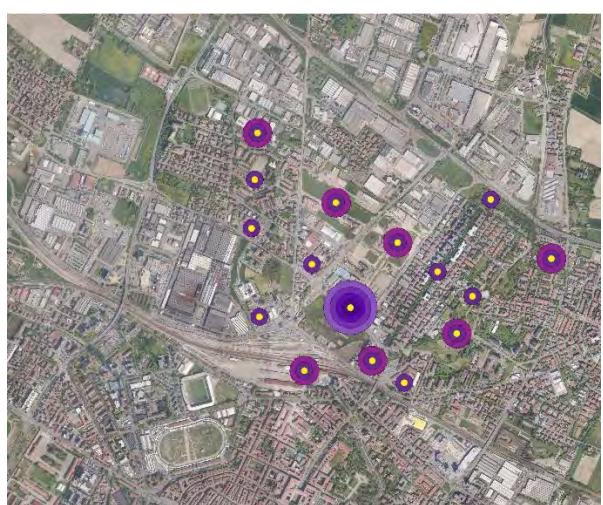
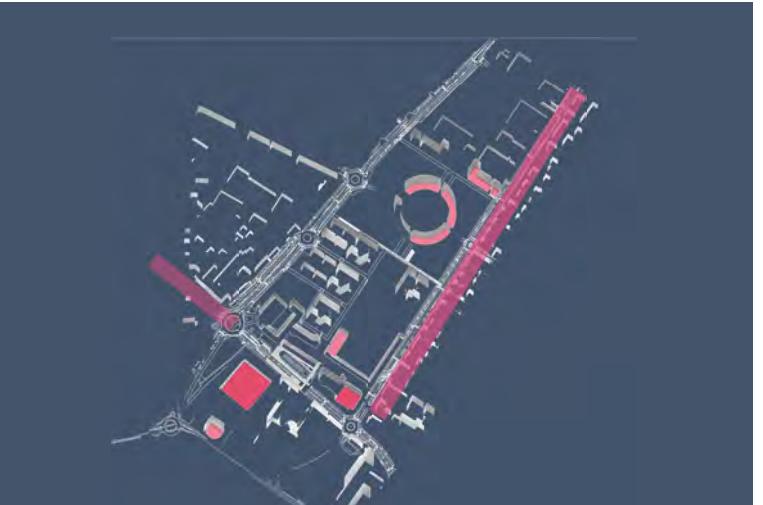
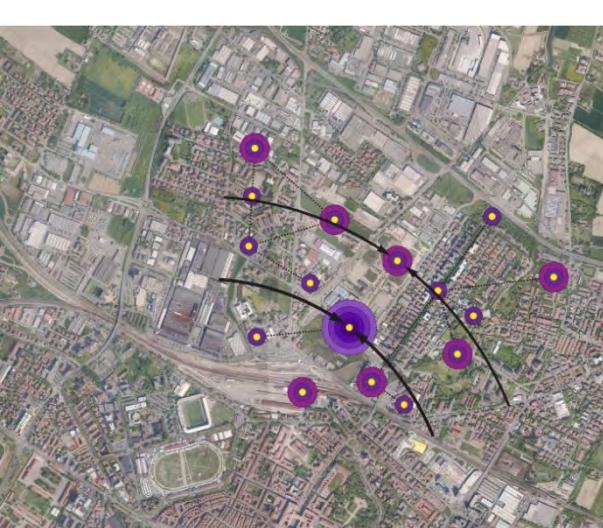


flussi



polarità



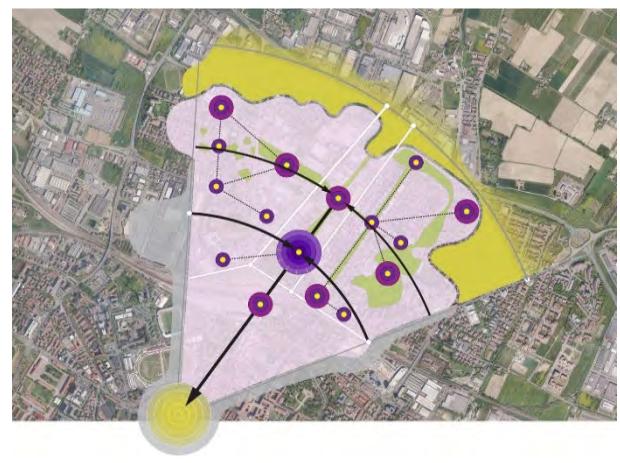
STRATEGIA	INDIRIZZO OPERATIVO	SINTESI DELLE AZIONI	SCHEMA DI RIFERIMENTO
<b>CREARE UN CENTRO</b> 	Connotare l'asse di via Canaletto sud e i suoi fronti come <b>nuova polarità pubblica</b> di riferimento per l'intera area, preservando e valorizzando le permanenze storico-identitarie	<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Ridisegno della sezione stradale per favorire le connessioni nord-sud e caratterizzare la strada come uno spazio urbano di relazione</li> <li>2) Realizzazione del Data Center come nuova porta di accesso al Campolungo ed elemento-simbolo della Rigenerazione</li> <li>3) Creazione di un nuovo Polo della Formazione Innovativa, che integri attraverso il disegno di uno spazio pubblico pedonalizzato e vivibile la Scuola Marconi, la Biblioteca Crocetta ospitata nella Palazzina Pucci, il Data Center, la Scuola Innovativa, i nuovi spazi a supporto della didattica e della formazione da creare all'interno del recuperato edificio a stecca che si affaccia su via del Mercato</li> </ul>	
<b>INTEGRARE POLI E SERVIZI</b> 	Integrare le nuove <b>realtà commerciali</b> con quelle già esistenti e dotare l'area di nuovi servizi pubblici e a valenza sociale, creando un sistema equilibrato e supportato dal disegno dello spazio urbano	<ul style="list-style-type: none"> <li>4) Riconversione dell'edilizia libera programmata nel lotto del cosiddetto "rotore" in housing sociale</li> <li>5) Nuovo intervento di struttura residenziale e assistenziale in via Forghieri</li> <li>6) Attivazione di un servizio di Portierato sociale</li> <li>7) Valorizzazione commerciale dei principali assi e poli di commercio di vicinato e integrazione con le medie strutture esistenti e di prossima attivazione</li> <li>8) Realizzazione della Casa della salute si via Fanti</li> <li>9) Riconversione di parte del fabbricato R-Nord a nuova sede integrata della Medicina dello sport</li> </ul>	
<b>CONNETTERE CON EFFICIENZA E QUALITÀ'</b> 	Valorizzare e potenziare il tessuto connettivo e di relazione dell'area, realizzando una rete di <b>spazio pubblico ad elevata qualità , socialità e vivibilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10) Realizzazione di una piazza pedonalizzata in estensione al cortile della scuola Marconi e davanti al nuovo Data Center, come luogo d'aggregazione predisposto anche per la sosta e la realizzazione di manifestazioni all'aperto</li> <li>11) Ridisegno del parcheggio davanti alla palazzina Pucci, con miglioramento della sosta, aree verdi, spazi di passeggiata e interazione</li> <li>12) Ridisegno dell'area frontistante l'ingresso delle scuole Marconi, a favore della sosta e dell'utilizzo in sicurezza dei sistemi di mobilità dolce</li> </ul>	



#### COLLEGARE AL CENTRO STORICO



#### ADEGUARE IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ'

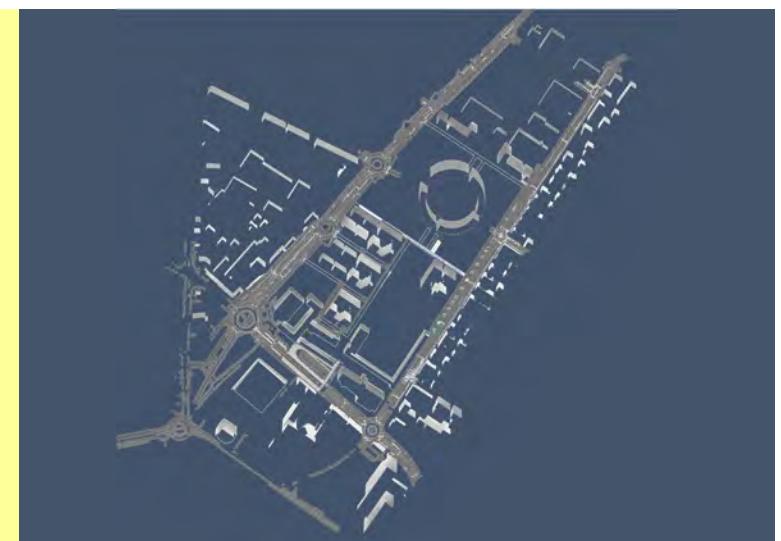


#### SOSTENERE IL SISTEMA CON LA RETE VERDE

- Potenziare, qualificare e sviluppare **l'asse di collegamento ciclopedonale** tra l'area di progetto e il centro storico e la parte sud della città
- 13) Realizzazione di piste ciclabili in sede propria lungo viale Finzi (sul sedime della ex ferrovia), via del Mercato ed entrambi i lati di via Canaletto sud, e loro congiungimento con la rete delle ciclabili esistenti
  - 14) Realizzazione di piste ciclopedonali lungo via Gerosa e via Toniolo
  - 15) Realizzazione e integrazione di spazi ciclopedonali interconnessi in relazione ai maggiori servizi presenti nell'area
  - 16) Rinnovamento completo e ampliamento del sottopasso ciclopedonale della Stazione die treni
  - 17) Riassetto del parcheggio Porta Nord, con la predisposizione di un'area pedonalizzata dedicata ai servizi connessi alla mobilità dolce (deposito e noleggio biciclette, area interscambio modale etc.)
  - 18) Ridisegno delle aree di fermata e sosta del Trasporto Pubblico



- Qualificare gli **assi della mobilità** di attraversamento dell'area come infrastrutture funzionali ma anche di alto valore urbano
- 19) Nuovo assetto di via Finzi come viale urbano di ingresso in città, a favore di una percorrenza carrabile fluida ma anche di un impianto percettivo di elevata qualità urbana
  - 20) Nuovo assetto di via del Mercato, con razionalizzazione dei posti auto e valorizzazione dei fronti
  - 21) Nuovo assetto di via Canaletto sud, con maggiore integrazione del TPL
  - 22) Realizzazione di sistemi di attraversamento sicuri, piacevoli e di grande valenza urbana per la riconnessione effettiva delle varie porzioni di territorio coinvolte



- Potenziare le **valenze ambientali dell'area**, integrando e connettendo gli spazi e gli elementi verdi esistenti, integrandoli nel sistema dello spazio pubblico ed edificato e **valorizzando la funzione estetico-ornamentale** del verde
- 23) Tutela delle alberature storiche esistenti su via Canaletto sud e all'interno dell'area ex-Mercato Bestiame, quali elementi identitari e paesaggistici del contesto
  - 24) Incremento dei filari alberati e delle aree verdi lungo tutti i nuovi assi stradali riconfigurati
  - 25) Realizzazione di parcheggi a raso alberati
  - 26) Messa a sistema delle molteplici aree verdi presenti, attraverso connessioni funzionali ed ecologiche



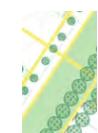
## MASTERPLAN – LO SCHEMA DI DISEGNO URBANO

Il disegno complessivo dell'area di intervento viene a definire una porzione di città a tutti gli effetti, in cui lo spazio pubblico innesta i principali attrattori, pubblici e privati, connotando l'intera area in modo unitario e uniforme, con grande attenzione ai flussi ciclopipedonali, alla vivibilità degli spazi di relazione, alla accessibilità gli spazi nuovi e rinnovati.

In particolare, come evidenziato nella planimetria accanto, il masterplan si fonda sui seguenti elementi:



**spazio pubblico** (in colore giallo) diffuso e definito con priorità e funzioni specifiche, posto in relazione con le principali attività aggregative



**aree verdi di qualità**, poste in relazione con i percorsi e l'edificato, studiate per valorizzare gli elementi verdi già esistenti



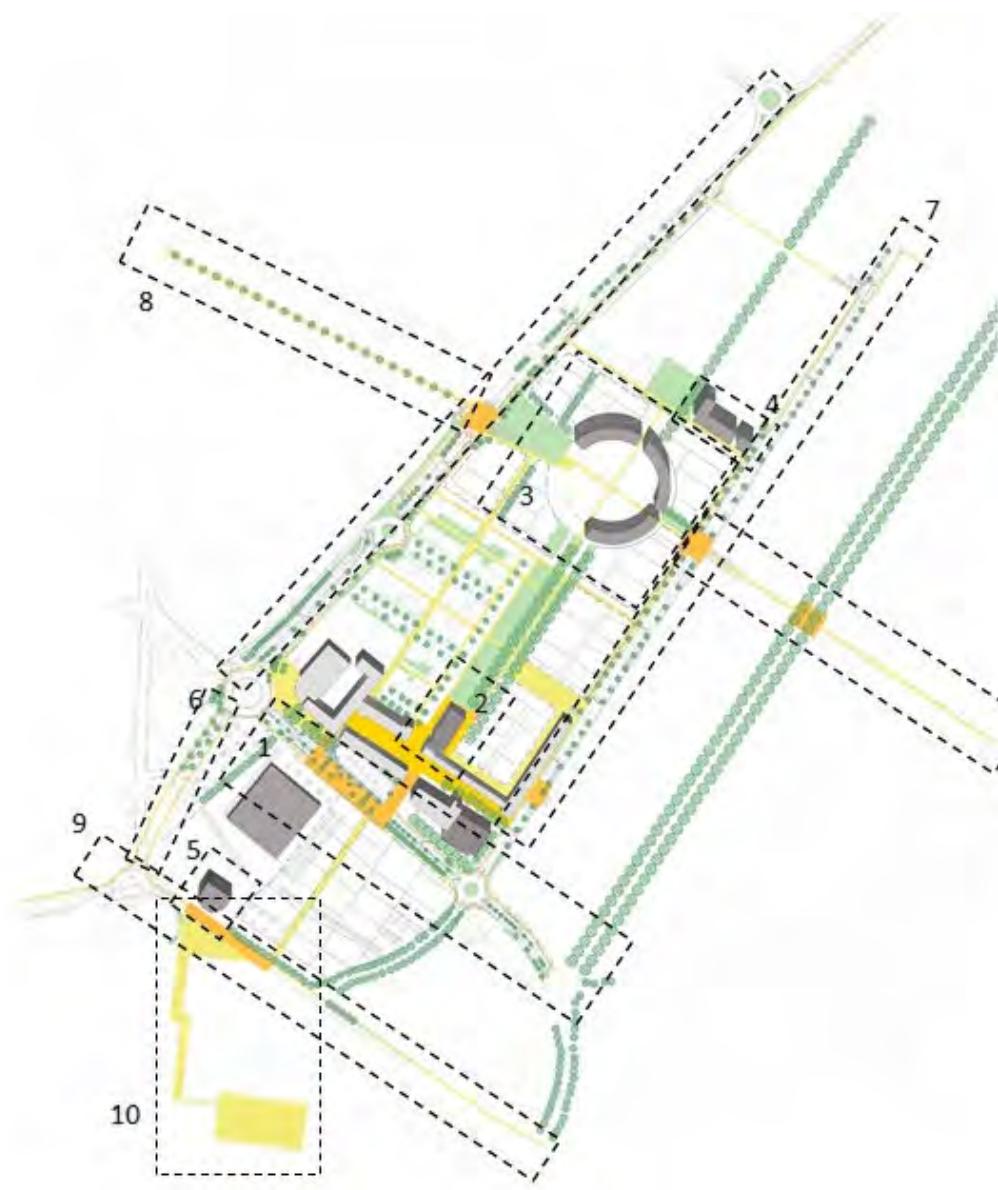
**attraversamenti ciclo-pedonali** sicuri e significativi anche percettivamente, a favore di un ambiente urbano "amico" della mobilità dolce e della relazione sociale



**edifici pubblici** architettonicamente integrati, ben relazionati al contesto e allo spazio pubblico, in grado di assicurare vivibilità e qualità urbana



**recupero e valorizzazione delle pre-esistenze** architettoniche e loro riutilizzo a favore della creazione di una polarità integrata sull'asse di via Canaletto



1 – NUOVA POLARITA' DI VIA CANALETTO SUD: realizzazione di un percorso funzionale alle necessità trasportistiche, ma anche in grado di offrire spazi di relazione e di valorizzare il nuovo polo pubblico che si viene a creare

2 – Data Center, che integra funzioni ICT con attività di ricerca e didattica accademica e iniziative di formazione aperte al pubblico

3 – area del "Rotore", riconvertito da edilizia pubblica a social housing

4 – nuovo centro residenziale e assistenziale di via Forghieri

5 – Casa della Salute

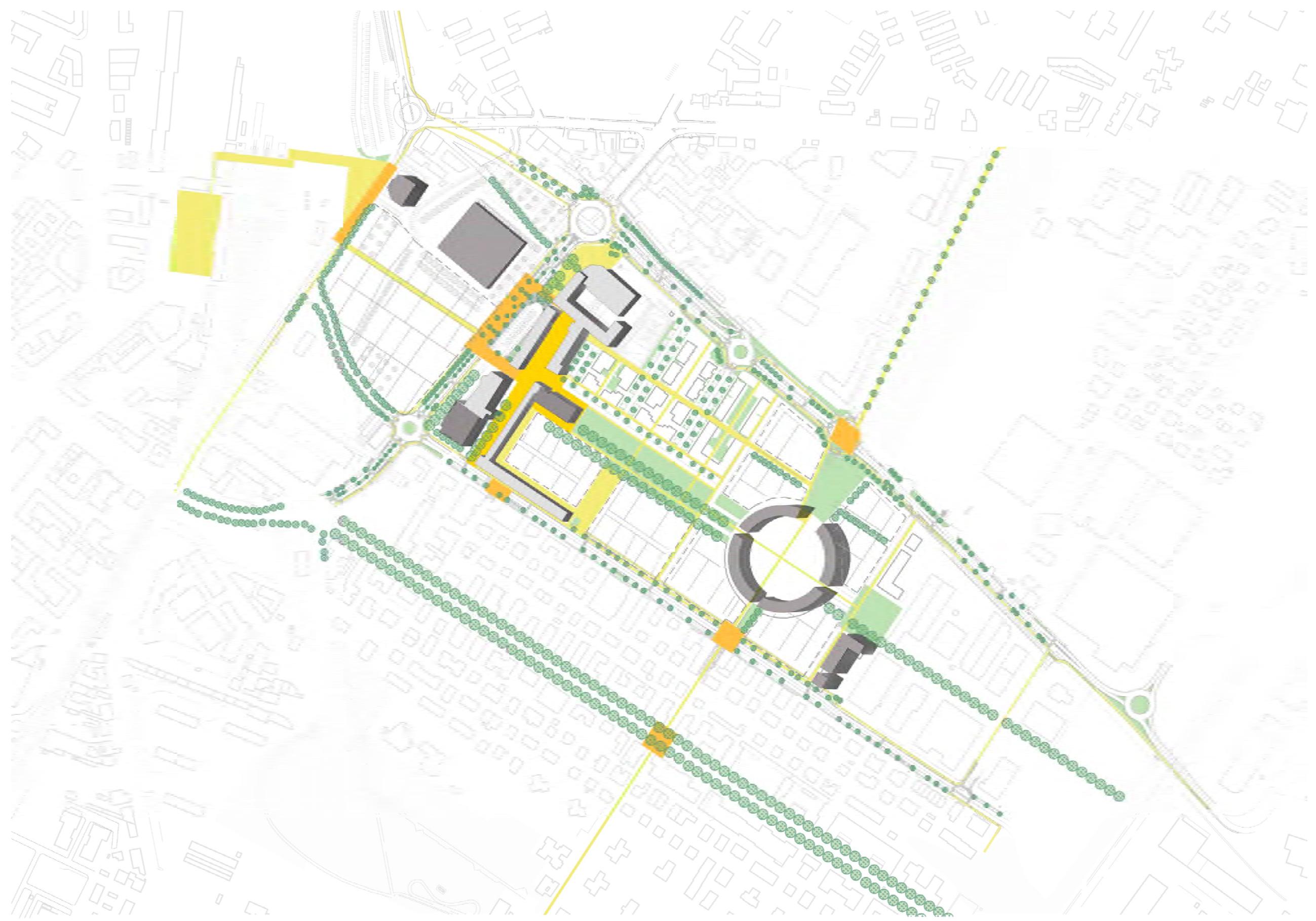
6 – ridisegno complessivo di viale Finzi come viale di accesso in città, con prolungamento fino alla stazione

7 – ridisegno complessivo di via del Mercato, con valorizzazione dei fronti

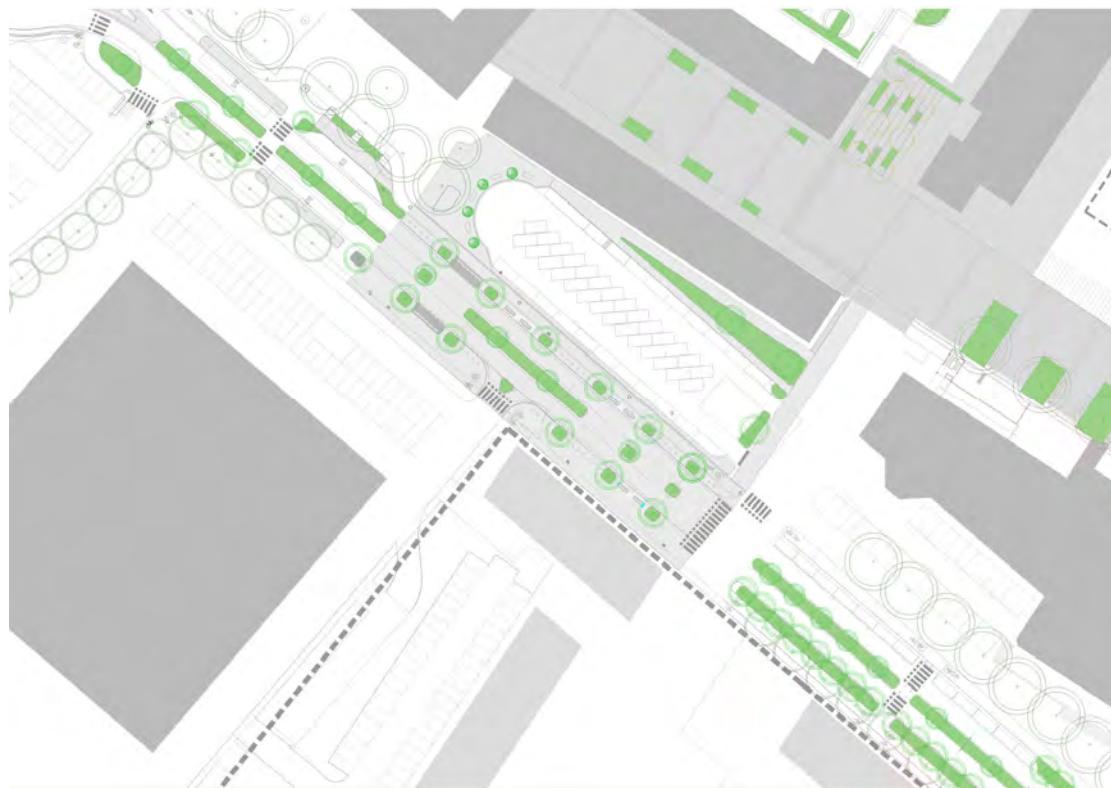
8 – miglioramento delle connessioni est-ovest con ridisegno di via Toniolo e ampliamento della ciclabile su via Gerosa

9 – ridisegno di via Fanti, con nuova piastra di attraversamento pedonale e ciclabile, riconnessioni con le ciclabili esistenti verso la Crocetta e l'area del cinema Victoria

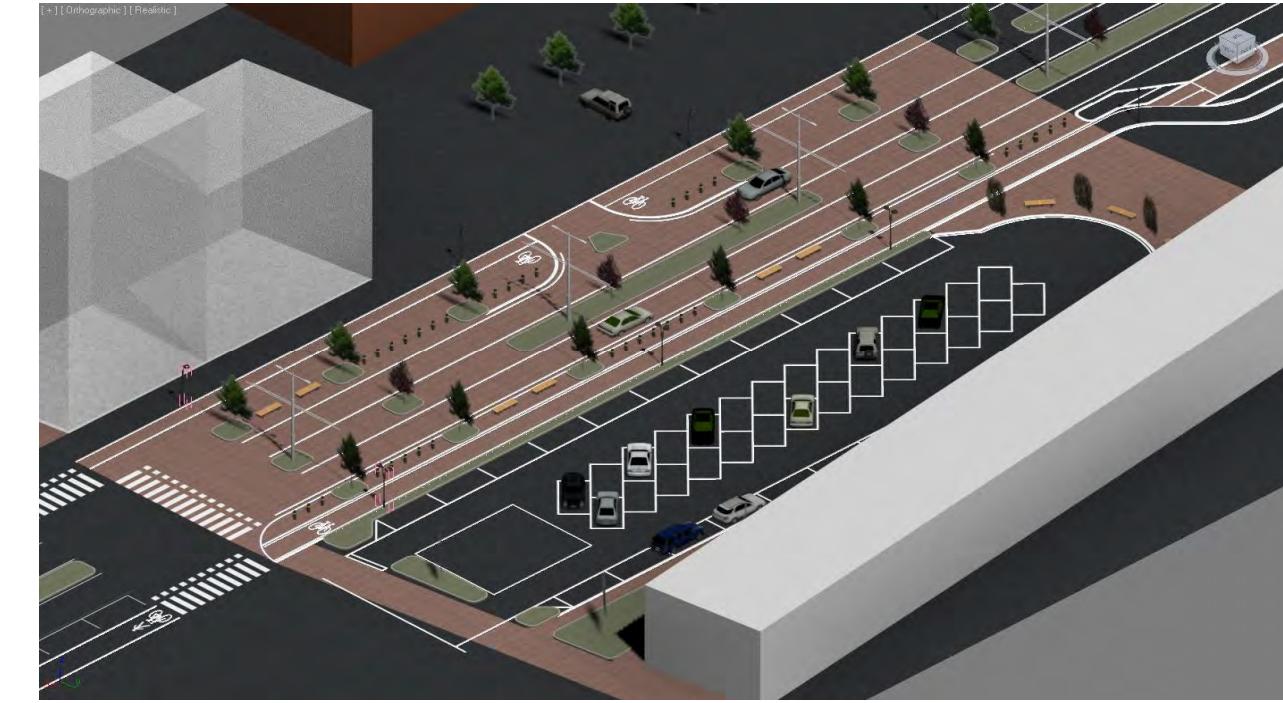
10 – realizzazione con ampliamento del nuovo sottopasso ferroviaria e annessa area pedonalizzata all'interno del riconfigurato parcheggio Porta Nord



Programma per la Riqualificazione Urbana e la Sicurezza della Periferia Nord della Città - Fascia ferroviaria

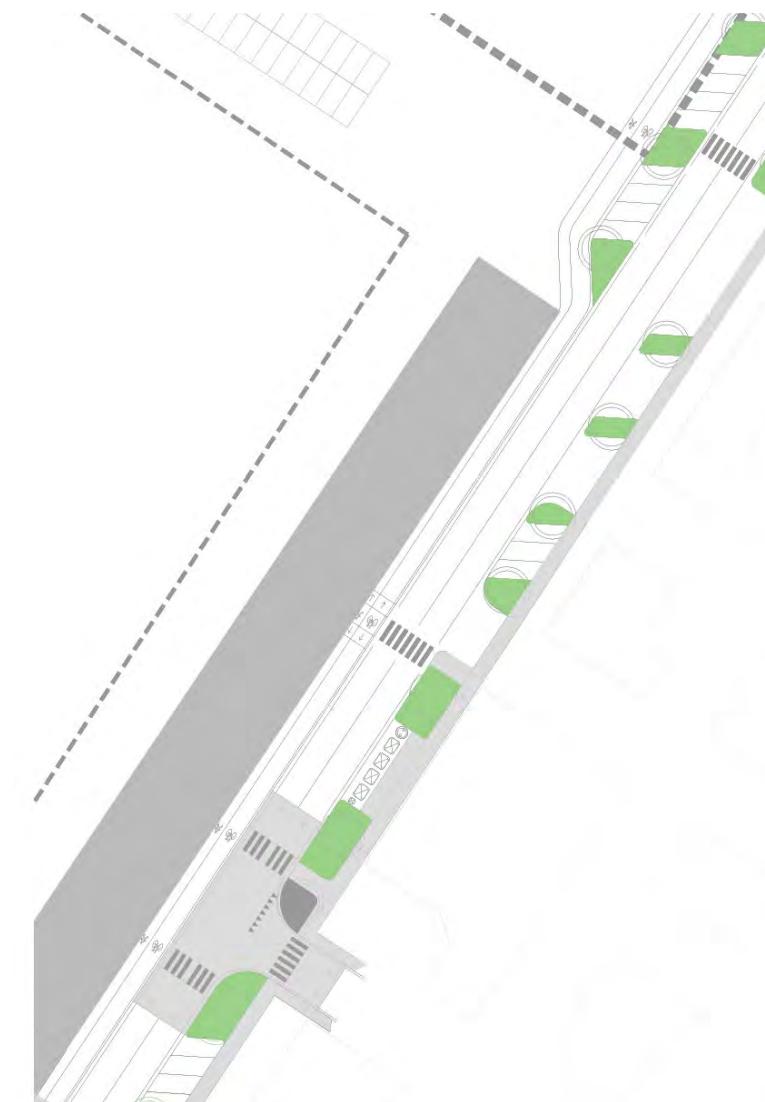
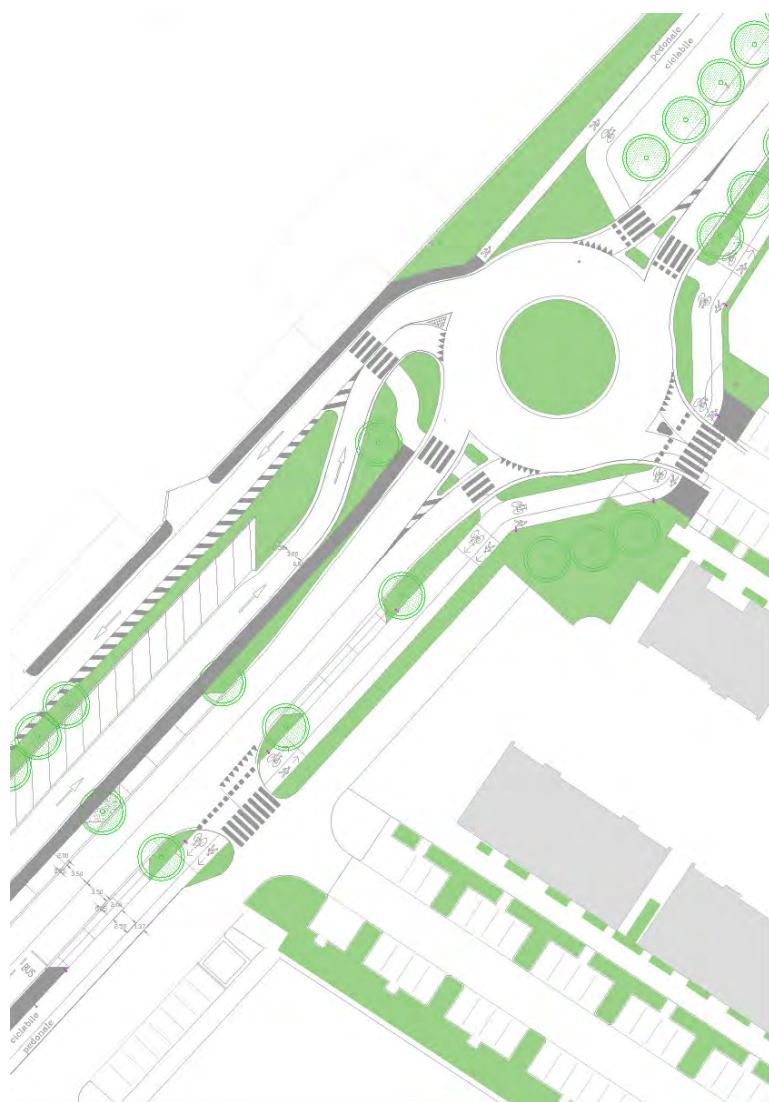


Planimetria del riassetto di via Canaletto Sud e simulazioni degli interventi





Planimetria della sistemazione di via Fanti con attraversamento rialzato e area pedonale con servizi alla mobilità dolce



Planimetrie del nuovo assetto di via Finzi (a sinistra) e via del Mercato (a destra)



Sistemazione della nuova area pedonale  
di accesso al Data Center  
(planimetria e simulazioni di progetto)





Possibile scenario complessivo dell'area al termine degli interventi