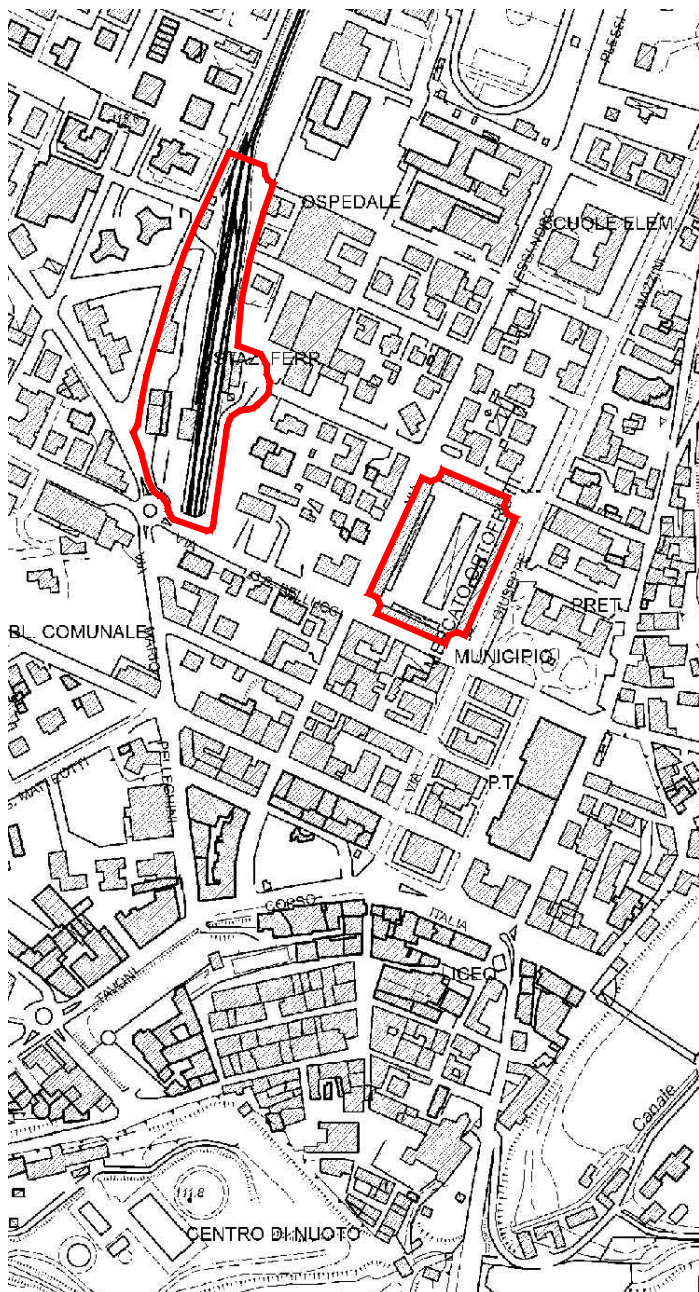


Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica

Rigenerazione Urbana integrata dell'area della Stazione dei treni e dell'Ex Mercato ortofrutticolo di Vignola

INQUADRAMENTO



COMUNE DI VIGNOLA
Via Bellucci 1, 41058 Vignola

Ing. Francesca Aleotti - *Responsabile*
Servizio Patrimonio e Progettazione
Responsabile Unico del Procedimento



Comune di Vignola

FERROVIE EMILIA ROMAGNA SRL
Via Foro Boario 27, 44121 Ferrara
3351455456 - 0532975994
PIVA/CF 02080471200

TEAM DI LAVORO

Considerate se questo è un uomo
era, per causa delle leggi e dei co

RTP - Binario Zero

Arch. Daniele Mandrioli
Ing. Francesco Bursi
Arch. Francesca Corradini
Arch. Fabrizio Pasquin
Arch. Giacomo Tomidei

Collaboratori

Ing. Giacomo Ramini

NOME FILE:		ELABORATO DA:	APPROVATO DA:	OGGETTO:
				PPIP - Rigenerazione Urbana integrata dell'area della stazione dei treni e dell'ex mercato
CARTELLA:			PROTOCOLLO:	TITOLO ELABORATO:
				Relazione Illustrativa
REV.	DATA	NOTE		
03	Aprile 2025	Consegna elaborati coordinati		
SCALA:				DATA:
				23.04.2025



INDICE

1. ELENCO ELABORATI	2
2. PREMESSA	4
3. INQUADRAMENTO GENERALE	4
3.1 Lo stato dei luoghi	6
3.2 Cenni storici	7
4. INQUADRAMENTO URBANISTICO	12
4.1 Il Piano Regolatore Generale (PRG)	12
4.2 Il Piano Urbano del Traffico (PUT) ed il Trasporto Pubblico Locale (TPL)	21
4.3 PAESC ANNO 2018 – 2030 UNIONE TERRE DEI CASTELLI	24
4.4 Il Mercato settimanale	26
5. IL PROGETTO DEL PIANO URBANISTICO DI INIZIATIVA PUBBLICA (PPIP)	28
5.1 La città pubblica: l'Ex Mercato ortofrutticolo	28
5.2 La città pubblica: il Polo della mobilità sostenibile – la Stazione dei treni	31
5.3 La mobilità e la sosta	32
6. VERIFICA DEGLI STANDARD URBANISTICI	37
7. PROGETTO PRELIMINARE DEI SOTTOSERVIZI	42
8. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI SU AREE FER	45

1. ELENCO ELABORATI

Elaborati generali dattiloscritti

VIG_PPIP_ELG_A00_Elenco elaborati
VIG_PPIP_ELG_A01_Relazione illustrativa
VIG_PPIP_ELG_A02_Disciplina urbanistica vigente
VIG_PPIP_ELG_A03_Documentazione fotografica – Viabilità e percorsi ciclopedonali
VIG_PPIP_ELG_A03.1_Documentazione fotografica – Edifici del comparto
VIG_PPIP_ELG_A04_Norme tecniche per la buona esecuzione del piano
VIG_PPIP_ELG_A05_Schema di convenzione
VIG_PPIP_ELG_A06.1_Relazione geologica e sismica - Mercato
VIG_PPIP_ELG_A06.2_Relazione geologica e sismica – Stazione dei treni
VIG_PPIP_ELG_A07_Documento di VALSAT
VIG_PPIP_ELG_A08_Relazione illustrativa sulla previsione di spesa
VIG_PPIP_ELG_A09_Relazione illustrativa sulla previsione di spesa – Recupero fabbricati
VIG_PPIP_ELG_A10_Relazione Idraulica - Idrogeologica
VIG_PPIP_ELG_A11_Studio del traffico

Elaborati generali cartografici

VIG_PPIP_TAV_A01_Inquadramento generale e identificazione catastale
VIG_PPIP_TAV_A01.1_Inquadramento – Ortofoto
VIG_PPIP_TAV_A02_Stato di fatto – Analisi storica
VIG_PPIP_TAV_A03_Stato di fatto – Planimetria generale
VIG_PPIP_TAV_A04_Stato di fatto – Stazione - Planimetria generale
VIG_PPIP_TAV_A05_Stato di fatto – Stazione – Piante PT
VIG_PPIP_TAV_A05.1_Stato di fatto – Stazione – Piante P1
VIG_PPIP_TAV_A06_Stato di fatto – Stazione – Prospetti e sezioni
VIG_PPIP_TAV_A07_Stato di fatto – Ex Mercato – Planimetria generale
VIG_PPIP_TAV_A08_Stato di fatto – Ex Mercato – Piante PT
VIG_PPIP_TAV_A08.1_Stato di fatto – Ex Mercato – Piante P1
VIG_PPIP_TAV_A09_Stato di fatto – Ex Mercato – Prospetti e sezioni
VIG_PPIP_TAV_A10_Planimetria generale e connessioni alla mobilità generale
VIG_PPIP_TAV_A11_Progetto – Planimetria generale
VIG_PPIP_TAV_A11.1_Progetto – Planimetria generale e funzioni
VIG_PPIP_TAV_A11.2_Progetto – Profili ambientali
VIG_PPIP_TAV_A12_Progetto – Stazione – Planimetria generale e standard
VIG_PPIP_TAV_A12.1_Progetto – Stazione – Prescrizioni FER
VIG_PPIP_TAV_A13_Progetto – Stazione – Piante PT
VIG_PPIP_TAV_A13.1_Progetto – Stazione – Piante P1
VIG_PPIP_TAV_A14_Progetto – Stazione - Profili
VIG_PPIP_TAV_A15_Progetto – Ex Mercato – Planimetria generale e standard
VIG_PPIP_TAV_A16_Progetto – Ex Mercato – Piante PT
VIG_PPIP_TAV_A16.1_Progetto – Ex Mercato – Piante P1
VIG_PPIP_TAV_A17_Progetto – Ex Mercato – Profili
VIG_PPIP_TAV_A18_Progetto – Individuazione degli standard
VIG_PPIP_TAV_A19_Progetto – Linee guida aree urbane e verde pubblico
VIG_PPIP_TAV_A20_Progetto – Rendering complessivo
VIG_PPIP_TAV_A21_Progetto – Viste tridimensionali di dettaglio
VIG_PPIP_TAV_A21.1_Progetto – Viste tridimensionali di dettaglio

Opere di urbanizzazione – Progetto preliminare

VIG_PPIP_URB_A01_ Schema reti esistenti - Stazione - Fognature
VIG_PPIP_URB_A01.1_ Schema reti esistenti – Ex Mercato - Fognature
VIG_PPIP_URB_A02_ Schema reti esistenti - Stazione – Acqua e gas
VIG_PPIP_URB_A02.1_ Schema reti esistenti – Ex Mercato – Acqua e gas
VIG_PPIP_URB_A03_ Schema reti esistenti - Stazione – BT, MT e IP
VIG_PPIP_URB_A03.1_ Schema reti esistenti – Ex Mercato – BT, MT e IP
VIG_PPIP_URB_A04_ Schema reti progetto - Stazione - Fognature
VIG_PPIP_URB_A04.1_ Schema reti progetto – Ex Mercato - Fognature
VIG_PPIP_URB_A05_ Schema reti progetto - Stazione – Acqua e gas
VIG_PPIP_URB_A05.1_ Schema reti progetto – Ex Mercato – Acqua e gas
VIG_PPIP_URB_A06_ Schema reti progetto - Stazione – BT, MT e IP
VIG_PPIP_URB_A06.1_ Schema reti progetto – Ex Mercato – BT, MT e IP
VIG_PPIP_URB_A07_ Progetto – Analisi della permeabilità
VIG_PPIP_URB_A08_ Schema segnaletica stradale di progetto
VIG_PPIP_URB_A09_ Verifica superamento barriere architettoniche

2. PREMESSA

La presente documentazione riguarda la redazione del PIANO PARTICOLAREGGIATO DI INIZIATIVA PUBBLICA RELATIVO ALLA "RIGENERAZIONE URBANA INTEGRATA DELL'AREA DELLA STAZIONE DEI TRENI E DELL'EX MERCATO ORTOFRUTTICOLO DI VIGNOLA - CUP: F53D21002760004", ai sensi della L.R. 47/1978 e quindi in riferimento all'art. 11 delle NTA del PRG che ne definisce gli elementi costitutivi, che, citando la stessa variante di PRG approvata su tale area con delibera del consiglio comunale del 27.09.2022, si propone come strumento atto a dare risposta alla volontà di rigenerare urbanisticamente due aree strategiche del territorio, a prevalente proprietà comunale, con una progettazione integrata che porti al riuso anche in ascolto a quanto emerso dal Percorso Partecipato denominato "Destinazione Vignola!".

Il Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica qui proposto pone le sue basi sul citato Percorso, e tiene conto altresì delle volontà dei cittadini emerse con il Percorso partecipativo denominato "Destinazione Vignola" – vedi in allegato il Report risultati nonché la delibera di giunta n. 155 del 13.12.2021 inerente gli esiti del percorso stesso - aperto all'intera comunità (cittadini, studenti, commercianti, etc), da cui si evince un invito alla riqualificazione dell'area, al suo nuovo decoro, alla creazione di spazi commerciali ed eventi, la necessità di crearne uno spazio di pedonalizzazione mantenendo solo alcuni parcheggi ed in particolare le proposte 5 e 6 del report conclusivo dove si chiede che sia progettata una piazza ad uso "trasversale", un luogo polifunzionale dove i parcheggi vengano rimossi e sostituiti da aree verdi ed accessibili.

Nel sottolineare che diversi sono gli elementi che vanno nella direzione di minimizzare la sosta all'interno dell'area ex mercato, che vanno dall'esigenza di riqualificare e individuare nuovi spazi per la socializzazione, alla richiesta della SSBCC che intende ridare all'ex mercato una funzionalità maggiormente compatibile con l'identità del luogo, risulta altrettanto evidente l'attuale utilizzo a Parcheggio dell'area dell'ex Mercato e le istanze dei fruitori di tale Parcheggio.

In questo contesto l'amministrazione comunale ha individuato in diversi strumenti le linee guida della riqualificazione nel rispetto del Percorso Partecipato, ricercando anche grazie al presente strumento urbanistico la sostenibilità degli interventi.

3. INQUADRAMENTO GENERALE

I luoghi oggetto di studio sebbene vicini tra loro ed anche strettamente legati nel passato, ad oggi hanno perso questa correlazione, obiettivo che invece si vuol recuperare nelle intenzioni dell'amministrazione e del lavoro progettuale illustrato; un tempo al mercato si confezionava e contrattava la merce che poi attraverso il mezzo su rotaia arrivava ai vari angoli di mondo.



Immagine 3.1: Ex mercato e stazione treni

Volendo considerare i due luoghi parte di un'unica area li troviamo perimetrati dalle vie Mazzini sul lato est verso l'edificio sede comunale, Via Bellucci su tutto il lato a sud, via Nazario Sauro (o via per Sassuolo se si allarga al perimetro studio viabilità), e Viale Gramsci a chiusura del lato nord.

3.1 Lo stato dei luoghi



Immagine 3.1.1: Foto aerea dell'Ex mercato

Ad oggi l'area ex mercato ortofrutticolo è adibita principalmente a parcheggio, nella giornata del giovedì ospita parte del mercato settimanale, soprattutto ciò che concerne frutta e verdura. Gli edifici sono pressoché inutilizzati, la sola parte a nord ospita alcuni mezzi della polizia municipale, e sede di associazione, le stesse che per talune funzioni occupano alcuni vani al piano terra dell'ala est verso la residenza municipale.



Immagine 3.1.2: Foto aerea della stazione

L'attuale zona della stazione treni ricomprende due fabbricati; il fabbricato viaggiatori attualmente operante, che assiste ai viaggiatori della "Ferrovia Casalecchio – Vignola" capolinea della stessa, ed il fabbricato storico (tutelato), che troviamo posto più a sud, un tempo la "vecchia" stazione passeggeri, oggi contenitore inutilizzato e chiuso. Lo stesso faceva parte di un gruppo di edifici non più esistenti posti più ad ovest (magazzini etc etc).

Ad oggi sul sedime di vecchi fabbricati e sulla area circostante trovano collocazione parcheggi "a raso" a servizio dei passeggeri e della città.

La stazione di Vignola è stata riattivata il 19 settembre 2004.

3.2 Cenni storici

- Ex Mercato



Immagine 3.2.1: Foto storica del mercato ortofrutticolo

Quando ad inizio novecento del secolo scorso la bachicoltura andò in crisi a causa della concorrenza internazionale si vide progressivamente la sostituzione dei gelsi con meli e ciliegi; col tempo la coltivazione di quest' ultima specie emerse decisamente su quella del melo.

Da qui si evince come il territorio vignolese diviene sempre più un centro importante di produzioni agricole tanto che per "regolamentare" e facilitare i flussi istituisce nel novembre 1826 il Mercato Ortofrutticolo.

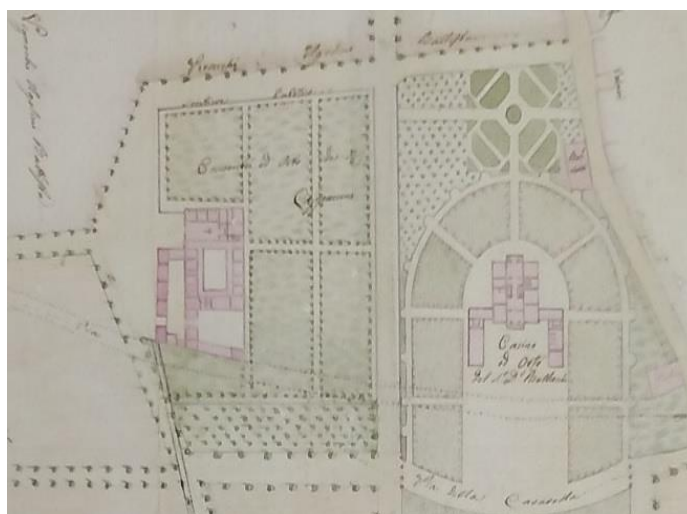


Immagine 3.2.2: Mappa storica con Area Conventuale e Villa Tosi Bellucci, oggi sede del Municipio di Vignola

L' area che lo ospitava, per più di 3 secoli è stata occupata dalla chiesa dei Frati Cappuccini con annesso Convento ed orti.



Immagine 3.2.3: Ex convento dei Cappuccini

E' poco prima della terza guerra di Indipendenza che il neonato Regno d'Italia incamerando numerosi beni ecclesiastici cede gratuitamente al comune di Vignola tali strutture; da qui nasce una nuova vita per i manufatti sopra, utilizzati per una scuola elementare, un asilo infantile, una biblioteca, e, nel cortile il mercato ortofrutticolo.

Sull'area adibita a terreno ed orti nel periodo della prima guerra mondiale trovano qui collocazione taluni baraccamenti militari e parte dello stesso terreno viene utilizzato per il prolungamento dell'attuale Via Mazzini.

Nel 1930 il Comune di Vignola commissiona all'Ing. Umberto Costantini (progettista dello stadio Comunale di Bologna oggi Renato Dall' Ara), il progetto di una tettoia in C.A al centro dell'area (teniamo conto che vi erano ancora strutture conventuali e dunque il centro dell'area era differente dalla composizione odierna). I lavori saranno terminati nel 1931. Due anni dopo (1933), viene indetta gara d'appalto per la costruzione dell'attuale "ala" su viale Mazzini, che potesse ospitare uffici, bar, alloggio custode e box per la vendita prospicienti la tettoia esistente; due anni dopo (1935), il comune decide (previa demolizione di alcuni fabbricati ex conventuali), di costruire nuovi box su Via Bellucci e su Via Plessi.



Immagine 3.2.4: La Tettoia centrale, a sinistra il convento, a destra si nota la nuova costruzione con la futura palazzina

Durante la seconda guerra mondiale la pensilina centrale viene distrutta e presto riedificata a cura dell'Amministrazione comunale con incarico all'Ing. Balugani.

A seguito dei Patti Lateranensi il comune aveva nel frattempo restituito alla curia chiesa e piccola area circostante, gli stessi beni che nel 1949 nuovamente sono acquistati dall'Amministrazione e successivamente demoliti per completare l'attuale conformazione dell'area con ulteriori box.

Solo nel 1992 il mercato viene definitivamente spostato in località "Bettolino", e l'area oggetto di studio abbandonata da frutta e ciliegie per essere destinata a parcheggio per auto.

Al centro dell'ala est, verso l'edificio municipale, sorge l'edificio un tempo adibito a gestionale del mercato stesso, un'elegante palazzina con caratteri architettonici degli anni trenta-quaranta del secolo scorso, su due piani fuori terra, le facciate sono scandite da lesene, cornici marcapiano nonché semicolonne sulla parte inferiore.



Immagine 3.2.5: La facciata est della palazzina centrale

Quest' ultimo manufatto ed il perimetro dell'area ex mercato sono stati giudicati meritevoli di tutela dal Ministero in veste della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna in data 16 gennaio 2007.

- **La Stazione dei Treni**



Immagine 3.2.6: Stazione dei treni di Vignola nel 1910

Nel lontano 1883 avviene l'inaugurazione della prima Tramvia a vapore a scartamento ridotto ordinario Bologna-Casalecchio-Vignola e la stessa arriverà a completare i lavori su Vignola a maggio del 1885.



Immagine 3.2.7: Il ponte Muratori nel 1910

Si dovrà attendere l'anno 1931 per vedere lavori di ammodernamento della linea con treni elettrici, lavori che troveranno la loro conclusione nel 1938.



Immagine 3.2.8: la stazione ed i primi due treni della nuova linea elettrica 1938



Immagine 3.2.9: la stazione con i vecchi edifici

La seconda guerra mondiale portò ingenti danni, e bisogna attendere il 1955 per la riattivazione della linea che, a seguire, avrà un buon numero di viaggiatori, e numerosi trasporti di merci, frutta e verdura in primis.

Purtroppo il trasporto su gomma sempre più crescente porta ad una nuova crisi della linea negli

anni '60 del secolo scorso fino alla completa chiusura del 1967 per il trasporto viaggiatori; stessa sorte toccherà negli anni '80 al trasporto merci (1981).

Grazie alla convinzione di collegare la città di Bologna con la periferia nel 1989 riprende vita il progetto di ripristino della suddetta linea, con lavori di ristrutturazione iniziati nel 1996, terminati nel 1999 e dunque la nuova linea che vede il primo emozionante viaggio da Bologna a Vignola nell'anno 2004.



Immagine 3.2.10: la stazione oggi

È bene ricordare che la stazione di Vignola fu protagonista che della linea che nel 1888 venne attivata dalla FMV (Società Anonima Modena Vignola), la tratta Modena-Vignola, lunga 26 km; per questa linea le sorti furono molti simili in tempi e modi alla sopra descritta Vignola-Casalecchio, infatti elettrificata tra il 1929 e 1932, cessò il trasporto passeggeri nel 1969 e quello merci nel 1972.

4. INQUADRAMENTO URBANISTICO

4.1 Il Piano Regolatore Generale (PRG)

La Variante Generale dello strumento urbanistico vigente nel Comune di Vignola, ovvero del Piano Regolatore Generale (P.R.G.), predisposto ai sensi della L. R. 7 Dicembre 1978, n. 47, è stata approvata con Delibera di G.P. n. 359 del 18/09/2001, alla quale si sono succedute diverse varianti che hanno adattato tale strumento in risposta alle evoluzioni e necessità palesatesi nel tempo.

In data 01/01/2018 è entrata in vigore la Legge Regionale n. 24 del 21/12/2017, "Disciplina regionale sulla tutela l'uso del territorio" la quale prevede il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- a) contenere il consumo di suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile che esplica funzioni e produce servizi ecosistemici, anche in funzione della prevenzione e della mitigazione degli eventi di dissesto idrogeologico e delle strategie di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici;
- b) favorire la rigenerazione dei territori urbanizzati e il miglioramento della qualità urbana ed edilizia, con particolare riferimento all'efficienza nell'uso di energia e risorse fisiche, alla performance ambientale dei manufatti e dei materiali, alla salubrità ed al comfort degli edifici, alla conformità alle norme antisismiche e di sicurezza, alla qualità ed alla vivibilità degli spazi urbani e dei quartieri, alla promozione degli interventi di edilizia residenziale sociale e delle ulteriori azioni per il soddisfacimento del diritto all'abitazione di cui alla legge regionale 8 agosto 2001, n. 24 (Disciplina generale dell'intervento pubblico nel settore abitativo);
- c) tutelare e valorizzare il territorio nelle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche favorevoli al benessere umano ed alla conservazione della biodiversità;
- d) tutelare e valorizzare i territori agricoli e le relative capacità produttive agroalimentari, salvaguardando le diverse vocazionalità tipiche che li connotano;
- e) contribuire alla tutela ed alla valorizzazione degli elementi storici e culturali del territorio regionale;
- f) promuovere le condizioni di attrattività del sistema regionale e dei sistemi locali, per lo sviluppo, l'innovazione e la competitività delle attività produttive e terziarie;
- g) promuovere maggiori livelli di conoscenza del territorio e del patrimonio edilizio esistente, per assicurare l'efficacia delle azioni di tutela e la sostenibilità degli interventi di trasformazione";

La medesima Legge Regionale n. 24/2017 all'Art. 3 prevede inoltre che "i Comuni, per assicurare la celere e uniforme applicazione su tutto il territorio delle disposizioni stabilite dalla presente legge, avviano il processo di adeguamento della pianificazione urbanistica vigente entro il termine perentorio di tre anni dalla data della sua entrata in vigore e lo concludono nei due anni successivi, con le modalità previste dal presente articolo" e che "i Comuni dotati di Piano regolatore generale (quale quello di Vignola), predisposto ai sensi della legge regionale 7 dicembre 1978, n. 47 (Tutela ed uso del territorio), entro il termine di cui al comma 1 del presente articolo, avviano, a norma dell'articolo 45, comma 2 della presente legge".

In particolare, la citata L. R. all'Art. 4, limita e definisce gli atti assumibili in merito all'attuazione e/o alla modificazione delle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti, in pendenza dell'adeguamento della pianificazione comunale al nuovo ordinamento da essa stessa introdotto, come confermato e meglio esplicitato nella circolare della Regione Emilia Romagna del 14/03/2018 (Prime indicazioni applicative della nuova Legge Urbanistica Regionale) e cita testualmente: "Fermo restando il rilascio dei titoli abilitativi edilizi per le previsioni dei piani vigenti soggette ad intervento diretto, entro il termine di cui al comma 1 possono altresì essere adottati i seguenti atti e può essere completato il procedimento di approvazione degli stessi avviato prima della data di entrata in vigore della presente legge".

All'interno di tale contesto normativo il Comune di Vignola ha approvato una Variante Urbanistica dell'area in oggetto con le seguenti finalità.

Si tratta di una variante, cartografica e normativa che nasce dall'esigenza di dare adeguato supporto urbanistico alle volontà di rigenerazione relativamente a due aree strategiche del territorio,

a prevalente proprietà comunale: l'ex mercato ortofrutticolo e la stazione ferroviaria.

La finalità è quella di cogliere le opportunità di rigenerazione urbana offerte dalla L.R. 24/2017, secondo gli indirizzi impartiti dalla Giunta Comunale con la Delibera n. 86 del 12/07/2021 con lo scopo di prevedere all'interno dello strumento urbanistico vigente l'attuazione degli interventi nei due comparti attualmente separati dell'ex mercato e della stazione dei treni, **attraverso un unico Piano particolareggiato di Iniziativa Pubblica** e quindi una progettazione integrata da identificarsi come intervento di riuso e rigenerazione urbana di cui all'art. 7, comma 4 della medesima legge urbanistica, secondo specifici criteri ed obiettivi e da attuarsi quindi anche in assenza del nuovo strumento urbanistico (P.U.G.).

Nel territorio del comune di Vignola è presente un'area di proprietà comunale, denominata "Ex mercato ortofrutticolo" (AREA A), ricca di potenzialità, costituita da strutture importanti sia dal punto di vista architettonico che testimoniale e che detiene, per la sua collocazione e la sua storia, un interesse strategico.

Al fine di dare pertanto attuazione alla descritta progettazione integrata da identificarsi come intervento di riuso e rigenerazione urbana, dopo l'adozione della citata Delibera di Consiglio, Il Comune ha indetto diversi incontri con professionisti del settore che hanno confermato la complessità del progetto e la necessità di coinvolgere soggetti con competenze specialistiche e interdisciplinari, nonché interventori qualificati.

L'Amministrazione, con l'attuazione del PPIP, pertanto, ha colto la possibilità non solo di completare un "disegno urbanistico" dell'area, ma di porre al centro del progetto, la qualità dello spazio e della Città pubblica, dando vita ad una ricucitura che appare sicuramente urbanistica ma soprattutto sociale, tanto da ivi individuare anche intervento che si è rivelato vincitore di un bando "PNRR" per la realizzazione di una "stazione di posta – centro servizi", tuttavia ha preso atto di poter procedere con il completamento unicamente con l'ausilio di investimenti esterni.

Onde, a fronte della complessità del progetto complessivo con particolare riferimento all'esigenza di coinvolgere stakeholder qualificati sul territorio, si è valutato di previamente convenire con Ferrovie dello Stato, proprietaria di quota parte delle porzioni di area incluse nel comparto, la piena disponibilità delle stesse, a condizioni specifiche, così da consentire, successivamente all'approvazione del presente Piano, l'approvazione di un apposito Bando per l'assegnazione delle aree di intervento e per la concessione delle stesse, con allegato schema di convezione.

L'area, identificata catastalmente al Foglio n. 25, Mappale n. 207, funge oggi in modo continuativo da parcheggio libero all'interno del centro città, oltre ad accogliere ulteriori funzioni quali il mercato settimanale, spazio per associazioni, luogo saltuariamente utilizzato in occasione di spettacoli e manifestazioni temporanee anche rilevanti.

Ad oggi quest'area, costituita da un ampio spazio aperto, circoscritto da strutture perimetrali soggette a vincolo di tutela ai sensi degli artt. 10-12 del D. Lgs. 42/2004 insieme alla palazzina che ne qualifica l'accesso su Viale Mazzini, vede nella parte centrale una tettoia coperta, distintiva e di dimensioni significative, anch'essa destinata in modo continuativo a parcheggio pubblico, anche se non assoggettata a vincolo di tutela, come anche i box perimetrali più bassi.

Il P.R.G. vigente classifica l'area, contraddistinta con la sigla "X", come zona omogenea D.8 – per attività terziarie e direzionali di nuovo insediamento (art. 73 delle N.T.A.), da attuarsi esclusivamente per intervento urbanistico attuativo relativamente alla superficie minima di intervento corrispondente alla perimetrazione di comparto indicato nella tavola di P.R.G. secondo gli specifici parametri urbanistici e edilizi, con l'obbligo di salvaguardia dei manufatti edilizi esistenti facenti parte della struttura dell'ex mercato coperto, assoggettata ad interventi di tipo conservativo

ai sensi dell'art. 24 del Piano Territoriale Paesistico Regionale.

Tale area, proprio per la sua collocazione strategica, merita di essere maggiormente qualificata e valorizzata, attraverso trasformazioni urbanistiche e architettoniche qualitativamente importanti nonché di adeguamento delle funzioni insediabili ed una progettazione integrata con il resto della città, attraverso un piano di riuso e rigenerazione urbana, di interrelazione con il centro storico e con gli assi portanti di viale G. Mazzini-via G. B. Bellucci-via Resistenza-via A. Plessi e di integrazione di funzioni e dotazioni con altre strutture significative adiacenti (stazione dei treni e sede municipale).

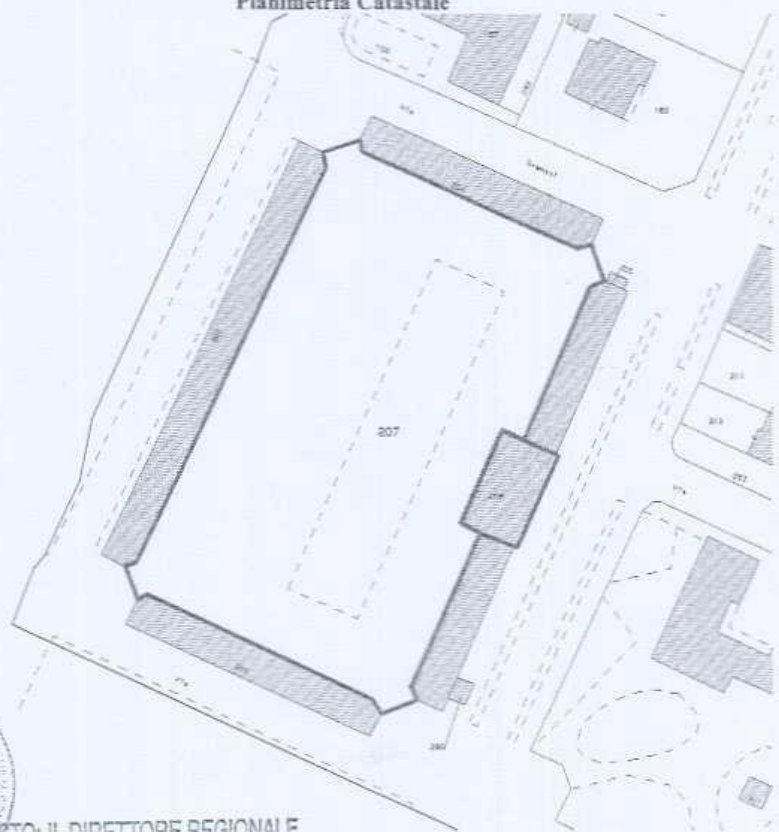

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici
Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna

Planimetria Allegata

Identificazione del Bene

Denominazione	Ex Mercato Ortofrutticolo
Regione	EMILIA ROMAGNA
Provincia	MODENA
Comune	VIGNOLA
Cap	41058
Nome strada	Viale Mazzini
Numero civico	s.n.c.
N.C.T.	Foglio n. 25, p.lle 207-208 (parte)

Planimetria Catastale



 **IL DIRETTORE REGIONALE**
Dott.ssa Maddalena RAGNI
Elia

Pagina 5 di 5

Immagine 4.1.1: vincolo di tutela ai sensi degli artt. 10-12 del D. Lgs. 42/2004 – Ex Mercato

Nelle vicinanze dell'ex mercato ortofrutticolo è presente un'altra area per larga parte di proprietà comunale (porzioni della stessa sono in proprietà a Società Emiliana ferrovie ed al Demanio), ovvero l'attuale stazione dei treni (AREA B), vocata quindi alla funzione predominante della mobilità, anch'essa ricca di potenzialità per la sua collocazione e strutturazione viaria, oltre che di interrelazione fra spazi aperti significativi, aree dedicate a importanti funzioni pubbliche (sede municipale, ospedale, asse delle scuole) e strutture esistenti di interesse storico-testimoniale e soggette a vincolo conservativo (il fabbricato viaggiatori è dichiarato di interesse storico-artistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004). L'area identificata catastalmente al Foglio n. 24, mappali n. 142, 143, 144, 145 (p), 146, 147, 148, 149, 196, 379 (p), è per sua definizione area destinata a ricoprire un ruolo fondamentale sul tema dell'integrazione "della mobilità" e degli interscambi in ottica di sostenibilità ambientale e razionalizzazione dei servizi legati alla mobilità e all'accoglienza.

Ad oggi quest'area, pienamente utilizzata nella sua funzione di stazione ferroviaria, quale punto di arrivo della tratta Bologna-Vignola, è ubicata centralmente nell'abitato, e oltre agli ampi spazi aperti e alle strutture proprie della mobilità ferroviaria vede la collocazione di due strutture meritevoli di essere conservate per le loro caratteristiche architettoniche e storico-testimoniali quali documenti di architettura ferroviaria che, seppure non pregiati, concorrono a qualificare e caratterizzare il contesto urbano limitrofo, in particolare il fabbricato viaggiatori risalente agli anni Trenta e improntato a uno stile razionalista e le sue pertinenze, che sono oggetto di vincolo di tutela ai sensi degli artt. 10-12 del D. Lgs. 42/2004.

Il P.R.G. vigente classifica l'area, contraddistinta con la sigla "Z", come zona omogenea D.8 – per attività terziarie e direzionali di nuovo insediamento (art. 73 delle N.T.A.), da attuarsi esclusivamente per intervento urbanistico attuativo relativamente alla superficie minima di intervento corrispondente alla perimetrazione di comparto indicato nella tavola di P.R.G. secondo gli specifici parametri urbanistici e edilizi, con l'obbligo di salvaguardia dei manufatti esistenti soggetti a vincolo di tutela.

Tale area, proprio per la sua specifica funzione e localizzazione strategica all'interno della città, richiede una progettazione che ne implementi il ruolo di punto nodale delle comunicazioni, della mobilità sostenibile e dell'accoglienza, all'interno della città e con l'esterno, in stretta correlazione e complementarietà con gli spazi emergenti adiacenti quali l'area dell'ex mercato ortofrutticolo, al fine di operare una qualificazione su ampia scala che colga l'occasione per riprogettare una porzione di città di non grandi dimensioni ma che riveste un ruolo di estrema valenza.

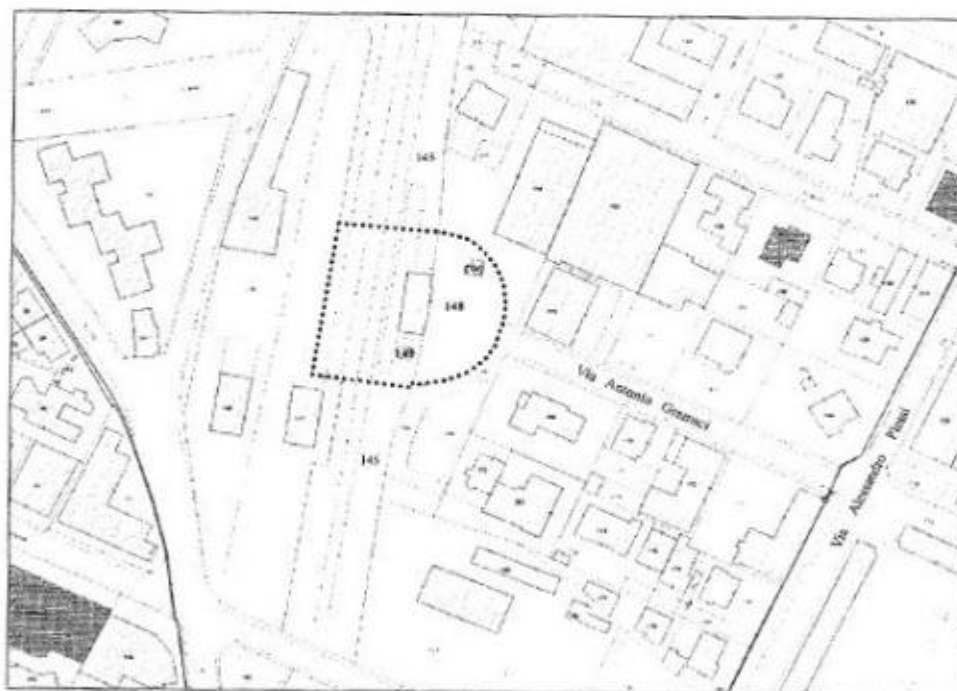


Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna

Planimetria allegata

Identificazione del Bene

Denominazione	Fabbricato Viaggiatori e pertinenze della Stazione di Vignola
Regione	Emilia Romagna
Provincia	Modena
Comune	Vignola
Sito in	Via Antonio Gramsci
Numero civico	6
N.C.T.	Foglio 24, particelle 149, 148, 145 parte



Visto: Il DIRETTORE REGIONALE
Arch. *[Signature]*



LD/PR
[Signature]

Immagine 4.1.2: vincolo di tutela ai sensi degli artt. 10-12 del D. Lgs. 42/2004 – Stazione treni

I caratteri di particolare rilevanza delle due aree appena descritte, di contiguità spaziale, di centralità per il territorio, di collegamento fra l'asse "commerciale" che va dal centro storico all'ex mercato e l'asse "verde e dei parchi" che prende avvio dall'area agricola delle "basse" definita dal corso del fiume Panaro, attraverso via Bellucci-Via Resistenza e si sviluppa fino all'area pedecollinare con il centro sportivo "Il Poggio", meritano una progettazione vocata al riuso e alla rigenerazione urbana di ampia scala e di particolare attenzione alle funzioni pubbliche, legate alla socialità, alla promozione territoriale e di servizio da insediarsi, attraverso un piano integrato che metta in relazione questi due poli, con possibilità di complementarità di funzioni e dotazioni territoriali oltre che di dialogo e interrelazione con il resto della città con i seguenti obiettivi:

- Una progettazione integrata delle due aree, a oggi scollegate dal punto di vista urbanistico, che preveda pertanto una complementarità di funzioni e soprattutto di dotazioni territoriali;
- La stazione dei treni, area già vocata alla mobilità per propria funzione, deve diventare il punto di accesso alla città ed il polo della mobilità sostenibile, arricchita quindi di tutte quelle dotazioni e servizi necessari all'incremento dell'interscambio, della socialità dell'accoglienza e della mobilità anche dolce: treno, autobus, parcheggi, bike sharing, punti di ricarica elettrica, biglietterie, info point turistico e di promozione territoriale, servizi di accoglienza ed orientamento, servizi commerciali, servizi pubblici. In quest'ottica anche la viabilità e gli accessi all'area devono trovare una loro significativa riorganizzazione che preveda l'integrazione e la compresenza delle diverse mobilità sia in termini di percorsi da riprogrammare che di servizi da implementare;
- L'ex mercato ortofrutticolo in questo senso deve riacquistare la sua centralità con un mix di funzioni private e pubbliche e attraverso una serie di collegamenti verdi per la mobilità pedonale fra le strutture emergenti nell'area (parco della sede Municipale/Viale G. Mazzini) consegnando nuova vita e funzione alla palazzina tutelata e alla tettoia centrale attraverso l'elaborazione degli spazi perimetrali (anch'essi tutelati) che possono diventare elemento caratterizzante di nuovi percorsi;
- Occorre, nell'ambito di tutta questa operazione di rigenerazione di spazi e funzioni, anche pensare a una profonda riqualificazione dei collegamenti e della viabilità, in particolare per quanto riguarda le vie predominanti di collegamento fra le due aree, ovvero via A. Gramsci e via G. B. Bellucci, sia per quanto riguarda i percorsi ciclopedonali, che gli arredi, che l'illuminazione pubblica.

Le due aree a prevalente proprietà Comunale localizzate nel centro della città e già attualmente sede di importanti funzioni di utilità pubblica: l'area dell'ex mercato ortofrutticolo funge oggi in modo continuativo a parcheggio libero all'interno del centro città, oltre ad accogliere ulteriori funzioni quali il mercato settimanale, spazio per associazioni, luogo saltuariamente utilizzato in occasione di spettacoli e manifestazioni temporanee anche rilevanti; la stazione ospita appunto il terminal della tratta ferroviaria Vignola-Bologna.

Le aree risultano attigue, collegate da importanti assi viari e localizzate lungo direttrici fondamentali per la città oltre che collocate nelle vicinanze di edifici e parchi importanti sia per funzione che per interesse storico/architettonico. La via G.B. Bellucci che poi diventa Via Resistenza collega le due aree direttamente alla sede municipale da una parte ed al polo scolastico dall'altra, fino al complesso sportivo pedecollinare "Il Poggio", lambendo la biblioteca comunale ed il complesso di Villa Trenti. Spazi pubblici di rilievo, alcuni di particolare interesse storico-architettonico, legati dal tema dell'accessibilità e della mobilità oltre che da particolari connotazioni territoriali legate alla vita pubblica ed alla vivibilità dei servizi. La stessa vicinanza delle due aree è rintracciabile anche nella storia di questo territorio che vede già nei tempi passati un forte legame fra il mercato ortofrutticolo

e l'area sede dei trasporti di persone ed anche, appunto, di merci. Ambedue le aree risultano poi interessate da presenze architettoniche importanti soggette a vincolo di tutela sia da parte del Ministero per i Beni e le attività Culturali (interesse storico-artistico di cui all'art. 10 del D. Lgs. 42/2004), che da programmazione di P.R.G.



Immagine 4.1.3: Integrazione delle due aree oggetto del Piano Urbanistico

La Variante al PRG ha previsto l'attuazione tramite un unico Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica, attraverso una progettazione integrata da identificarsi come intervento di riuso e rigenerazione urbana di cui all'art. 7, comma 4 della L.R. 24/2017. Nello specifico la variante prevede un unico comparto identificato con l'indice "XZ" e costituito (come evidenziato nella tavola di P.R.G. V 2.5) dai due sub comparti "X" (ex mercato ortofrutticolo) e "Z" (stazione dei treni) e dalle aree pubbliche destinate alla viabilità di collegamento fra i due sub-comparti anch'esse come perimetrare nella tavola di P.R.G.

Il comparto "XZ" si attua esclusivamente con piano particolareggiato integrato di iniziativa pubblica relativo alla superficie minima di intervento corrispondente alla perimetrazione di comparto di attuazione indicato nella tavola del P.R.G. applicando specifici parametri urbanistici ed edilizi, compatibilmente con gli obblighi di salvaguardia dei manufatti edilizi esistenti soggetti a tutela e ad interventi di tipo conservativo (troviamo sia edifici soggetti a decreti di vincolo di cui agli artt. 10-12 del D. Lgs. 42/2004, sia a vicoli di tutela prescritti da P.R.G. che vincoli ai sensi dell'art. 24 del Piano Territoriale Paesistico Regionale), che non mutano sostanzialmente rispetto a quelli

precedentemente previsti. Se non che le dotazioni territoriali possono essere localizzate ed organizzate indifferentemente all'interno dell'intera area come perimetrata.

La norma propone inoltre che il Piano Particolareggiato “XZ” debba prevedere anche una proposta di valorizzazione delle aree pubbliche (viabilità) di collegamento fra i due sub comparti e degli stessi con le altre strutture pubbliche rilevanti ed attigue (parco della sede municipale), come individuate nella cartografia di P.R.G. seppur esterne al perimetro di comparto strettamente inteso e pertanto escluse dall’applicazione dei parametri edilizi (Indice di Utilizzazione Territoriale) del presente comma e sono pertanto ammesse ipotesi di modifica della viabilità e dei percorsi ciclabili esistenti e previsti dal P.R.G. oltre all’inserimento di ulteriori elementi di trasformazione della viabilità al fine di incentivare opportunità di sviluppo della mobilità dolce, di sistemi di intermodalità ed al fine di ridurre il decongestionamento viario.

La variante è stata proposta in conformità agli indirizzi della Delibera di Giunta Comunale n. 86 del 12/07/2021 e da quanto emerso dal Percorso Partecipativo denominato "Destinazione Vignola" ed avviata ai sensi della medesima Delibera di Giunta Comunale che ha visto il coinvolgimento della cittadinanza nonché dei ragazzi di 10 classi terze dell'Istituto d'Istruzione Superiore Agostino Paradisi.

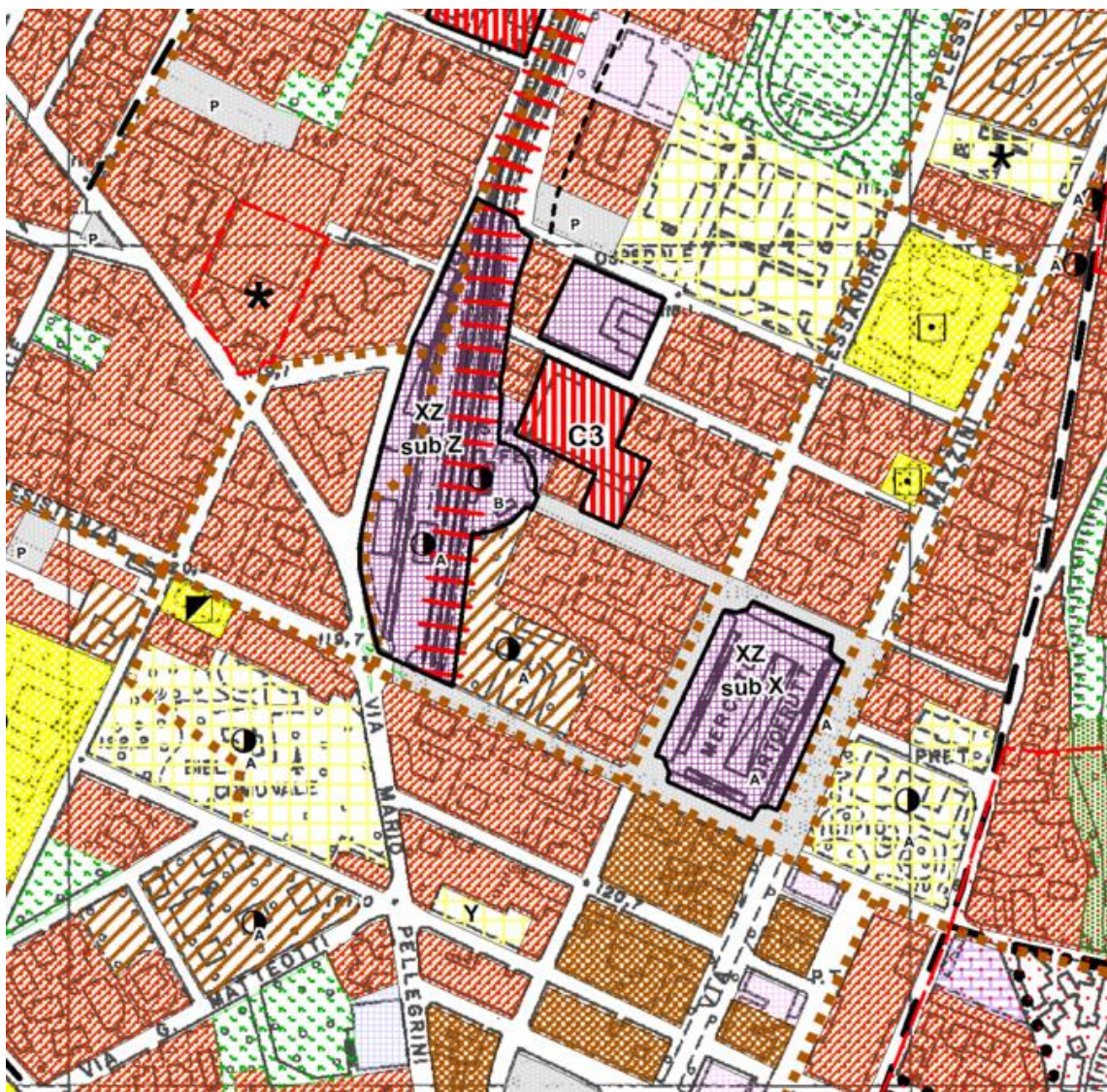


Immagine 4.1.4: Estratto Tavola V. 2.5 PRG

4.2 Il Piano Urbano del Traffico (PUT) ed il Trasporto Pubblico Locale (TPL)

Il riesame 2023 dell'aggiornamento del PUT di Vignola, adottato con DGC n. 68 del 12/06/2023, conferma la serie di attenzioni già considerate nel 2017 e nel 2020 con particolare riferimento alle novità culturali apportate dalla mobilità sostenibile anche a seguito della pandemia Covid-19. Nello specifico è forte l'impulso preliminare dato alla ciclabilità urbana dal presente Piano di settore, che trova in particolare nel Polo della mobilità sostenibile un punto strategico, sia per l'area in oggetto, sia per l'intera città di Vignola. Tra le cartografie più interessanti del PUT vi è la Tav. 1.2 *Planimetria generale di progetto - Dettaglio area centrale*, di seguito riportata.

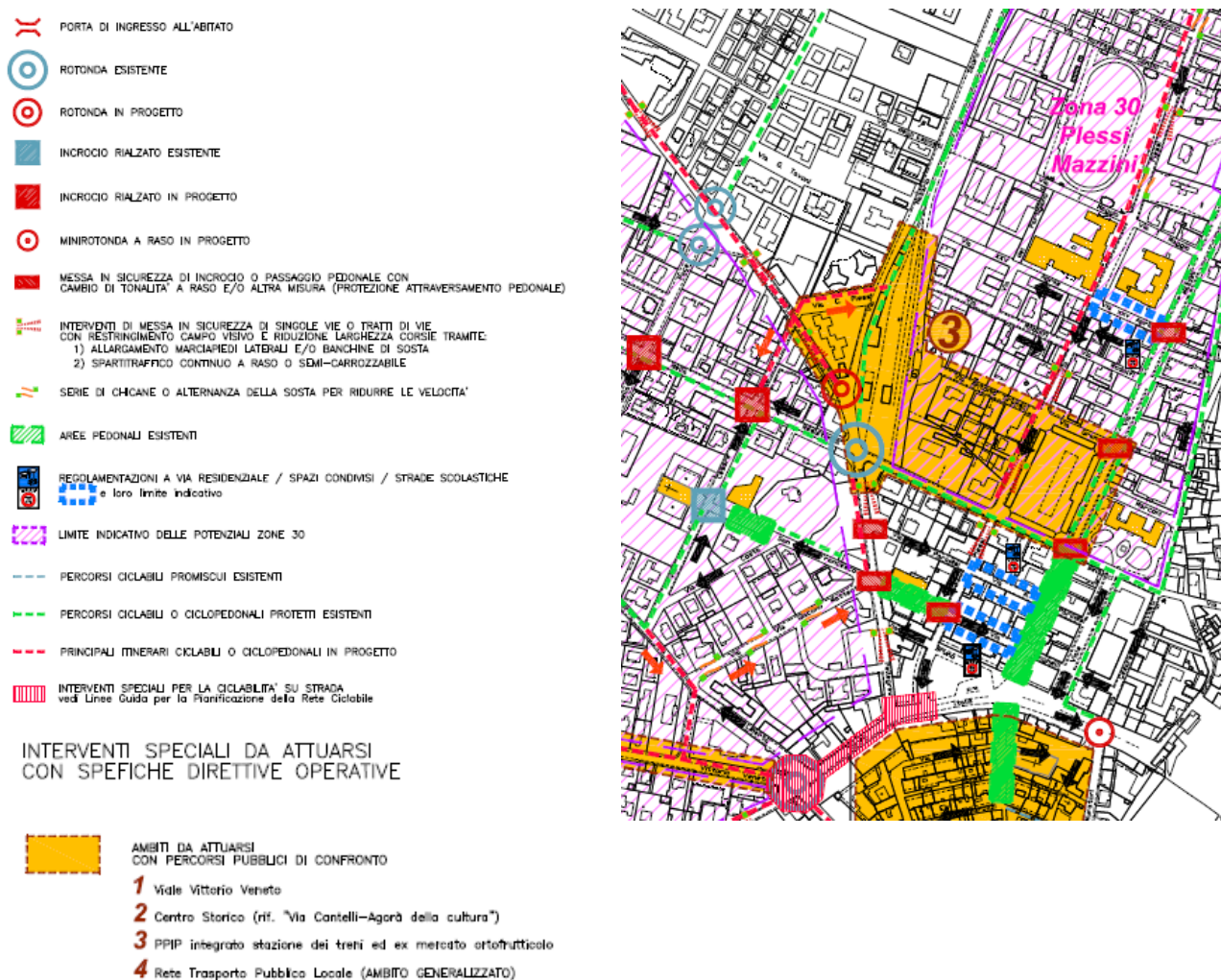


Immagine 4.2.1: PUT - Tav. 1.2 Planimetria generale di progetto dettaglio area centrale

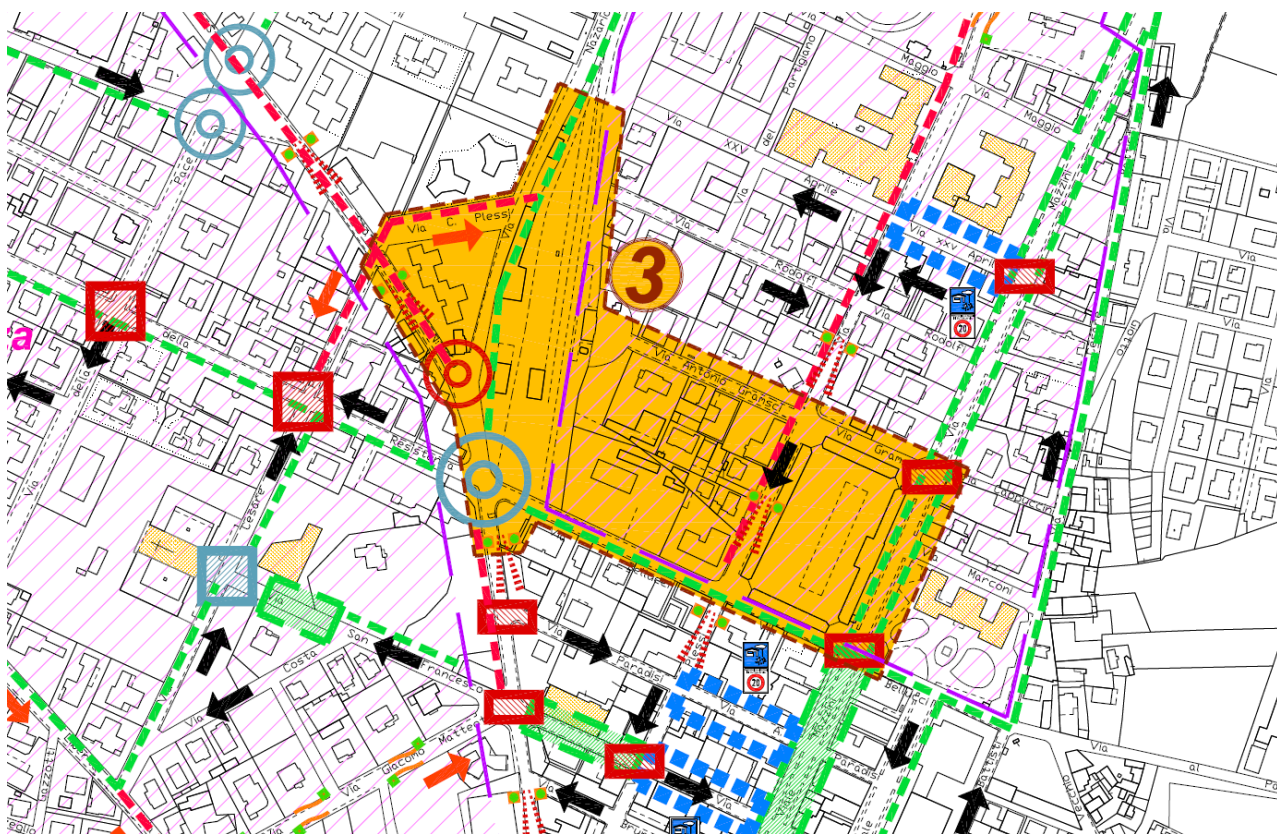


Immagine 4.2.2: Estratto del PUT Tavola 1.2

L'area è evidenziata come “*Ambiti da attuarsi con percorsi pubblici di confronto*”, in quanto risulta evidente come si tratti di un'area complessa che necessita di approfondimenti specifici. In questo contesto, occorre sottolineare che la progettazione integrata messa in campo all'interno del presente Piano Particolareggiato è scaturita facendo sintesi di quanto emerso dal Percorso Partecipato denominato “*Destinazione Vignola!*”.

In altre parole il Piano, nel solco delle strategie del PUT, ha messo in campo le istanze emerse dal percorso partecipato con scelte scaturite da una progettazione di maggior dettaglio.

Nelle tavole sopra riportate le linee verdi tratteggiate disegnano il sistema delle ciclabili esistenti che rappresentano una maglia da cui partire per migliorare i raccordi (zona stazione) e completare i collegamenti con i centri di interesse (biblioteca ed ex mercato) attraverso una scala progettuale di maggior dettaglio. Si riporta di seguito il sistema di ciclabili esistenti riportate nel PUT, che evidenzia come l'area ricada al centro di un sistema strutturato di percorsi, collegando di fatto vari assi principali.

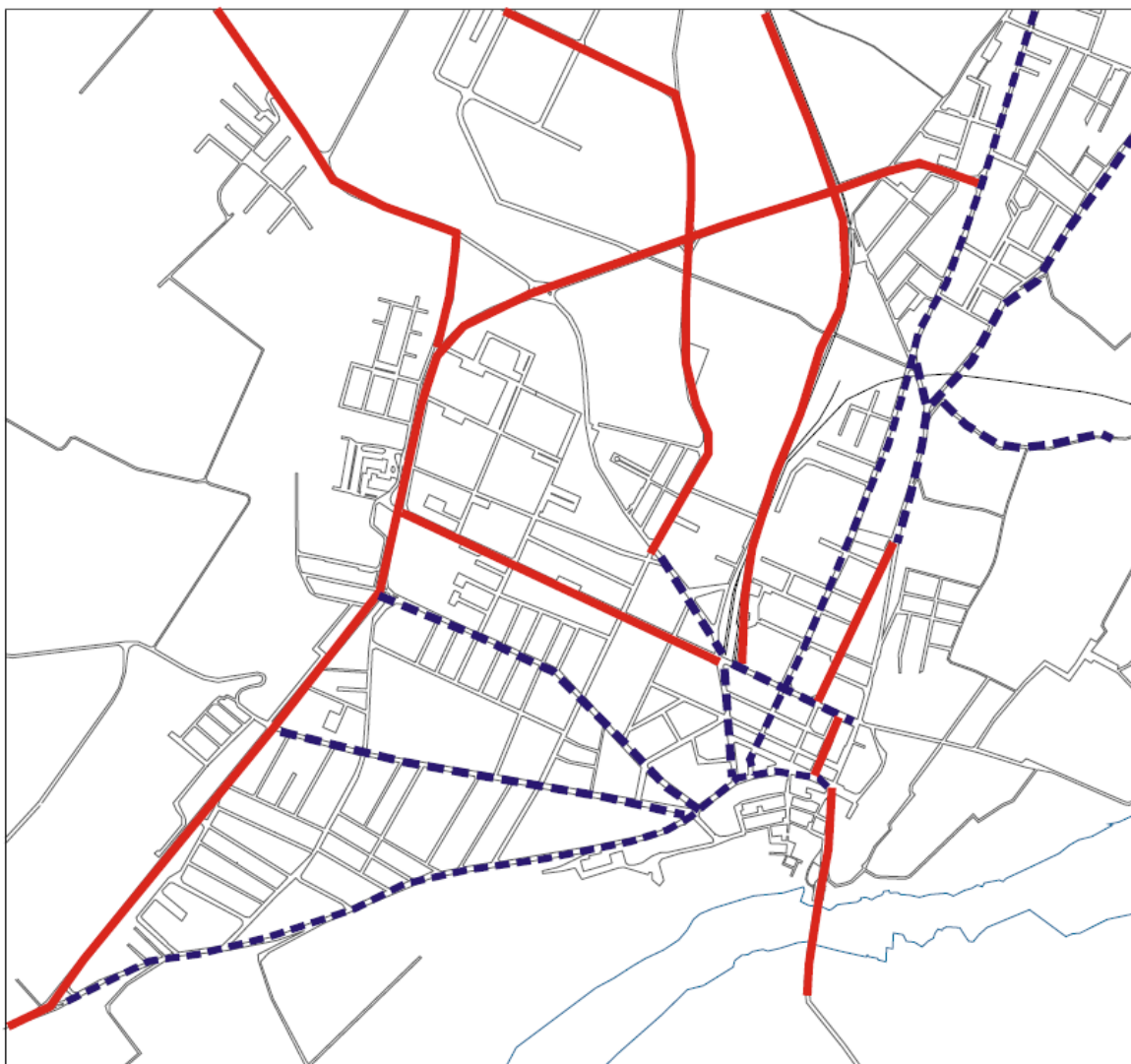


Immagine 4.2.3: Estratto del PUT – Sistema delle ciclabili

Il riesame 2023 del PUT ha introdotto 4 aree individuate da un retino giallo, identificate come “Interventi speciali da attuarsi con specifiche direttive operative”, tra le quali rientra il comparto di intervento del PPIP e identificato al numero 3. conferma la necessità di una riorganizzazione viaria all’intersezione tra via N. Sauro e via per Sassuolo, andando ad indicare anche graficamente la possibilità di inserire una rotatoria a raso in modo ideogrammatico. Si tratta di uno degli elementi maggiormente significativi per l’area in oggetto che ha determinato una profonda riflessione.

Tale rotatoria nasce dall’evidente esigenza di risolvere la complicata intersezione di questi assi viari, ma deve rapportarsi con la presenza di rampe private di accesso a piani interrati sulla via per Sassuolo, che comportano uno spostamento della rotatoria in progetto verso est, con conseguente occupazione ed invasione dell’area oggetto di intervento. Inoltre, occorre anche considerare la presenza di una rotatoria nelle vicinanze a sud e la necessità di considerare i percorsi del TPL in piena coerenza con il PUT.

Da queste considerazioni, e con l’obiettivo di risolvere i problemi di sicurezza dell’intersezione, è scaturita la soluzione progettuale che prevede di utilizzare i tratti di via C. Plessi, via per Sassuolo e via N. Sauro tipo “grande rotatoria”, ovvero a senso unico e con svolte alla mano, coinvolgendo quindi l’intero isolato a triangolo al posto di una soluzione puntuale.

Tale soluzione permette di collocare un nuovo ed unico approdo dedicato del Trasporto Pubblico

Locale (TPL) su gomma in modo da incentivare lo scambio ferro-gomma e di recuperare spazio per la mobilità sostenibile in genere. Si tratta di due nuovi approdi per il trasporto pubblico del tutto flessibili, in quanto, la loro collocazione permette la sosta alle diverse linee che gravitano nei pressi del Centro di Vignola come evidenziato in particolare nella *TAV_A10_Planimetria generale e connessioni alla mobilità generale*.

Anche il senso unico del tratto di via C. Plessi a sud della via per Sassuolo dovrà essere definito nelle successive fasi di progettazione, ed in particolare in sede di progettazione definitiva delle Opere di Urbanizzazione, anche se il Piano fornisce come prima indicazione una soluzione che risulta più razionale alla luce delle scelte viarie sopra esposte. Anche via Gramsci viene qui proposta a senso unico verso la stazione, anche in questo caso per recuperare spazi da destinare alla mobilità ciclo pedonale.

Si ritiene pertanto di aver adempiuto alla necessità di approfondire il quadrante del Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica in coerenza alle linee guida del PUT e nella logica della mobilità sostenibile, attraverso soluzioni di dettaglio che hanno tenuto conto delle condizioni al contorno.

4.3 PAESC ANNO 2018 – 2030 UNIONE TERRE DEI CASTELLI

Il Comune di Vignola è dotato inoltre del PAESC elaborato congiuntamente agli altri Comuni dell'Unione Terre di Castelli. Il Piano per l'Energia Sostenibile e il Clima si pone l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂ da consumi finali di energia di almeno il 40% al 2030, rispetto all'anno di baseline (per l'Unione Terre di Castelli è al 1998) e di attivare azioni per diminuire gli effetti dei cambiamenti climatici già in atto, obiettivi ambiziosi che l'Amministrazione Comunale si è volontariamente prefissata per dare un contributo alla sfida climatica globale.

Le amministrazioni però hanno deciso di investire particolarmente su questo progetto, volendo prefissarsi un obiettivo più ambizioso. Considerando l'obiettivo europeo di raggiungere la neutralità carbonica al 2050 e i nuovi obiettivi del Patto dei Sindaci per i nuovi firmatari che fissano al 2030 l'obiettivo minimo a -55%, l'Unione ha deciso di allinearsi volontariamente ai nuovi obiettivi del Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia, raggiungendo l'obiettivo di riduzione del -55,5% al 2030.

In merito ai contenuti del Piano Particolareggiato oggetto del presente studio si ritiene utile riportare due importanti azioni definite dal PAESC relative al tema della mobilità sostenibile:

“PUNTO 5.4 Schede azioni di mitigazione e connessione con il PAIR e gli obiettivi dell'Agenda ONU 2030

Azione Mf.05 – Mobilità ciclabile

Finora nel Comune sono presenti circa 23,2 km di piste ciclabili, di cui almeno 6 km di extraurbano. Dal 2022 è prevista la realizzazione di altre piste ciclabili come il tratto lungo il Percorso natura Panaro in condivisive con il Comune di Marano sul Panaro, per il quale sul proprio territorio saranno 2,7 km. Altri tracciati saranno sicuramente programmati nei prossimi anni per superare i già consolidati 25,9 km. Infatti, sono già in fase di progettazione definitiva ulteriori 3 km di piste ciclabili, nell'ambito di progetti di viabilità già finanziati. Inoltre entro la fine dell'anno sarà approvato

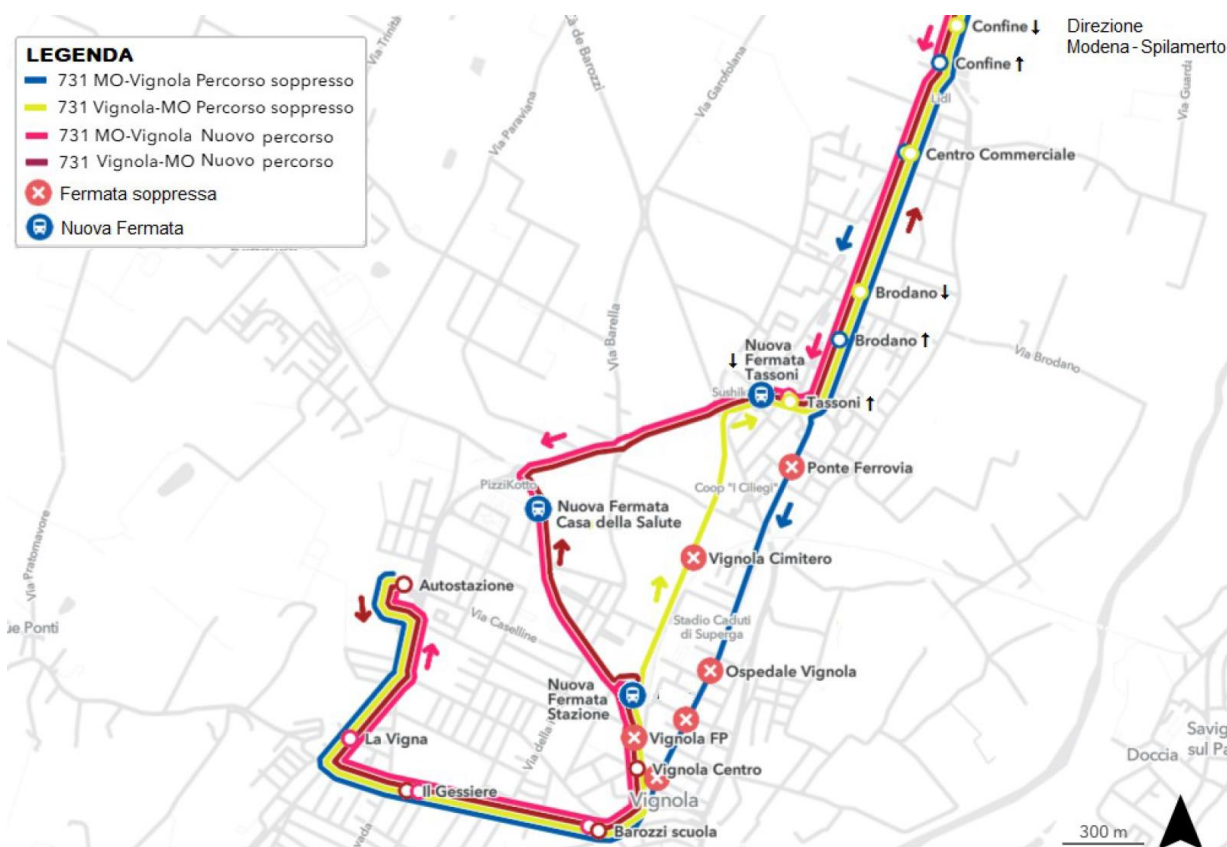
PPIP – Rigenerazione Urbana integrata dell'area della Stazione dei treni e dell'Ex Mercato

il Piano Urbano del Traffico dove verrà posta particolare attenzione agli interventi per la mobilità sostenibile.

Azione Mf.06 – Riqualificazioni e potenziamento del trasporto pubblico locale

È in corso un confronto tra il Comune di Vignola e AMO per la valorizzazione della stazione dei treni presente sul territorio comunale. La stazione è luogo centrale per la mobilità: c'è bisogno di un'area adibita alla sosta dei pullman, che consenta uno scambio tra ferro e gomma per i passeggeri che da lì devono poi raggiungere i centri limitrofi a Vignola per i quali esiste soltanto il pullman. Il luogo è già ora il capolinea di una mobilità dolce (parte e arriva lì la "Ciclovía dei parchi", poco conosciuta e da valorizzare, insieme al resto dei percorsi ciclopedonali che caratterizzano la nostra zona). Vi sarà pertanto la possibilità di noleggiare biciclette o di depositarle. Ricaveremo spazi verdi e piantumando alberi per ombreggiare la distesa di asfalto dell'attuale parcheggio. "

Con riferimento a quanto sopra richiamato si ritiene che il progetto di riqualificazione dell'area ex mercato e della stazione ferroviaria sia coerente con gli obiettivi di mobilità sostenibile promossi dalle azioni del PAESC in particolare il PPIP consente l'attuazione di quanto dichiarato nella Azione Mf.06.



4.3.1 Schema linee TPL – Nuova fermata stazione prevista da AMO

4.4 Il Mercato settimanale

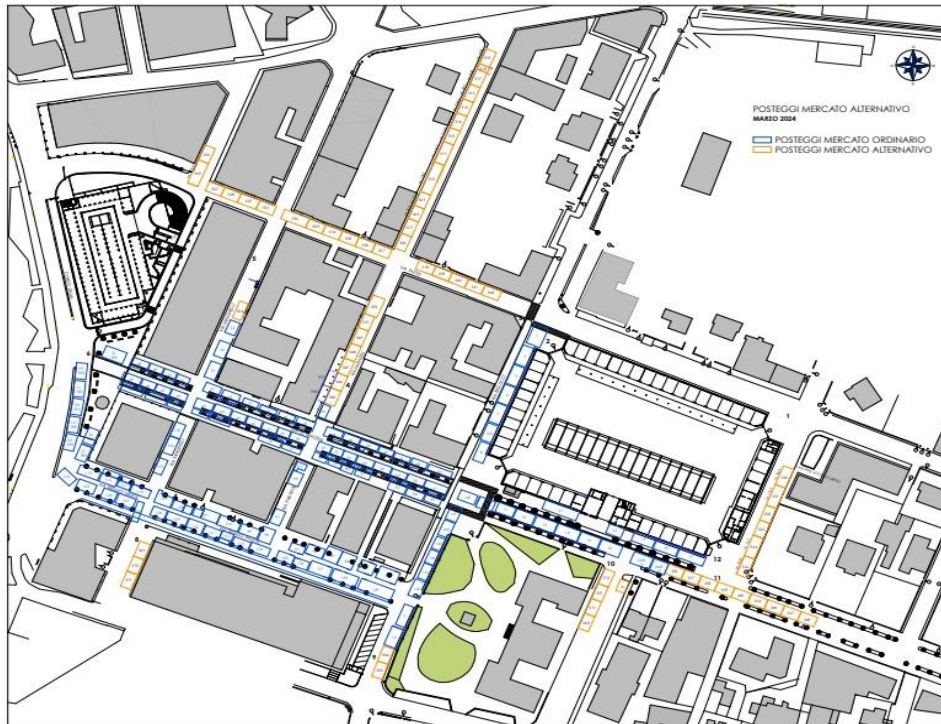
Tra le funzioni principali a cui è adibita oggi l'area del Mercato settimanale che si svolge il giovedì vi è anche quella del mercato settimanale che implica per quella mattina una diversa modalità della circolazione e l'eliminazione temporanea degli stalli dell'area dell'ex Mercato.

Nella seguente immagine viene illustrata l'attuale disposizione dei banchi che sostanzialmente viene disposto nell'area dell'ex Mercato e nella viabilità a nord-ovest rispetto al Municipio in direzione del Centro Storico.



4.4.1 Schema mercato attuale

Già oggi ci sono eventi, come quelli nel periodo primaverile della festa della Fioritura, dove gli stalli del Mercato vengono posizionati in modalità differenzia senza occupare gli spazi dell'area dell'Ex Mercato così come si evince nell'immagine seguente. In tale immagine sono evidenziati i banchi in arancione che trovano una diversa collocazione che ha trovato nel tempo una propria stabilità e sostenibilità.



4.4.2 Schema mercato periodo festa fioritura

Questo dimostra quindi che sarà sempre possibile una diversa riorganizzazione del Mercato settimanale senza sfruttare l'area dell'Ex Mercato, anche se in ogni caso l'Amministrazione comunale si riserva la possibilità di valutare in futuro il mantenimento di diversi stalli del mercato settimanale all'interno dell'area ex Mercato in Progetto.

5. IL PROGETTO DEL PIANO URBANISTICO DI INIZIATIVA PUBBLICA (PPIP)

5.1 La città pubblica: l'Ex Mercato ortofrutticolo

Oggi area mercato e parcheggio, ieri convento scuola ed asilo, un'area da sempre al servizio della collettività.

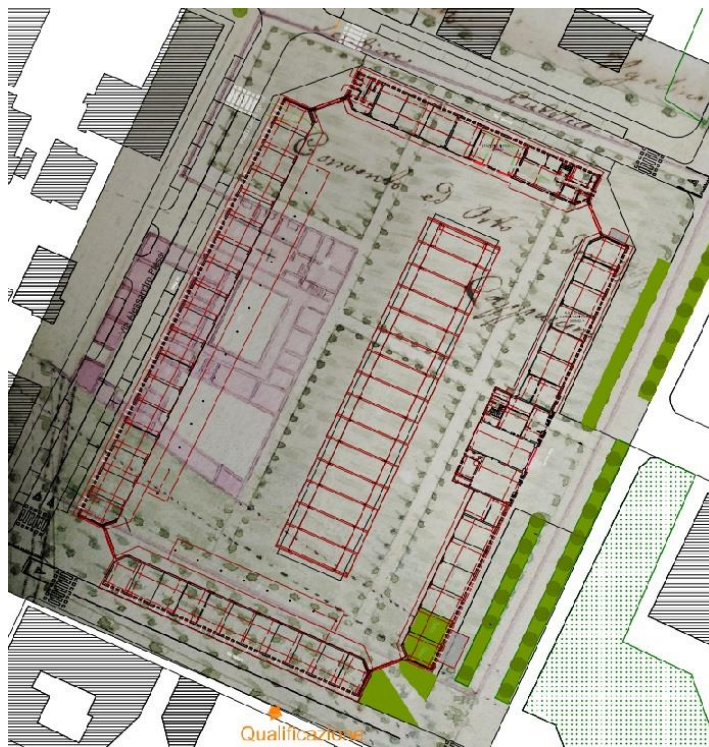


Immagine 5.1.1: Sovrapposizione del vecchio convento con lo stato attuale

Per questo motivo è sembrato importante ridare alla collettività questo grande spazio, una “piazza” a ridosso del centro storico, utilizzando i vecchi contenitori agli usi che necessitano alla città così da creare quel luogo di incontro e di scambi oggi culturali oltre che commerciali; un mix di funzioni che possa portare presidio per l'intera giornata, un nuovo punto di ritrovo più centrale e baricentrico rispetto alla piazza del castello.

Il progetto raccoglie le indicazioni dell'amministrazione (portavoce dei bisogni della città), nonché delle richieste risultate dal percorso partecipato, come un giardino d'inverno con sale studio e bar ed una parte di tettoia chiusa per un uso dei mesi più rigidi oltre a chiedere negozi ed attività commerciali.

Le idee sopra, assieme alle opportunità descritte dall'amministrazione, hanno portato alla composizione della TAV_A11_Progetto – Planimetria generale e funzioni, dove trovano armonia e riscontro tutte le funzioni idonee al luogo e di servizio alla città.

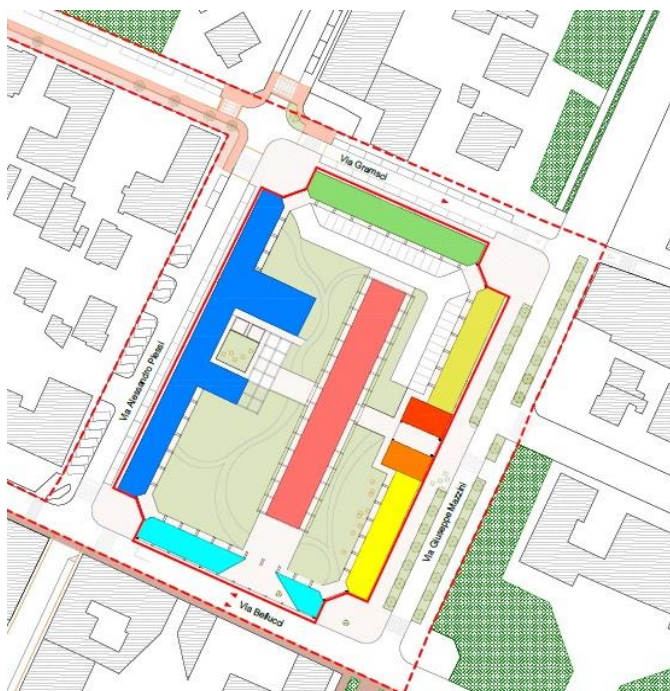


Immagine 5.1.2: Estratto della Tavola A11 - Planimetria generale e funzioni

L' area dell'ex mercato diventa una piazza dove intersecano diverse funzioni, a partire dall'ala nord portata dall'amministrazione a vincere un bando "PNRR" per la realizzazione di una "stazione di posta – centro servizi", che trova naturale collocazione con i suoi accessi da Viale Gramsci; al suo opposto (ala sud), la piazza si apre al centro del paese, accogliendoci attraverso un ingresso coperto, dove ai lati dello stesso potranno trovare collocazione esercizi del commercio di dettaglio al vicinato.

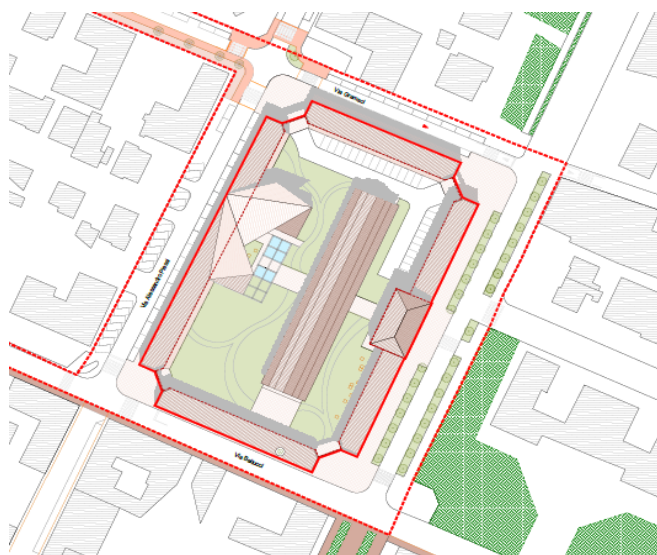


Immagine 5.1.3: Estratto della Tavola A15

Le due ali più estese poste ad est ed ovest chiudono lo spazio con funzioni molto differenti tra loro, sempre in linea con le linee progettuali sopra esposte; nell'ala ovest potrà trovare collocazione una medio-piccola struttura di vendita, con l'accesso principale sulla Via Plessi e taluni servizi di bar e ristorazione sul suo retro sulla parte interna all'area ex mercato.

PPIP – Rigenerazione Urbana integrata dell'area della Stazione dei treni e dell'Ex Mercato

Con molta più flessibilità di funzioni e del loro progredire e poter variare nel tempo si è pensato all'ala est, con attrezzature culturali e giardino d' inverno, pubblico esercizio, sale per sedi di associazioni, attività ricreative, sala civica, sale riunioni, uffici di decentramento amministrativo.

Ed eccoci alla pensilina centrale, il manufatto protagonista indiscusso dell'area per la sua storia e la sua posizione, luogo che per tanti anni ha ospitato il prodotto d' eccellenza di Vignola, per la sua lavorazione o meglio dire il suo confezionamento nonché la trattativa commerciale della ciliegia stessa.

Oggi ci sembra il luogo ideale per esposizioni, fiere, mercati ambulanti, attrezzature di interesse comune, attrezzature culturali, spazio polifunzionale per eventi, mostre ed esposizioni, sale per incontri e dibattiti.



Immagine 5.1.4: Vista di progetto da Via Bellucci: Ingresso all'area ex Mercato

5.2 La città pubblica: il Polo della mobilità sostenibile – la Stazione dei treni

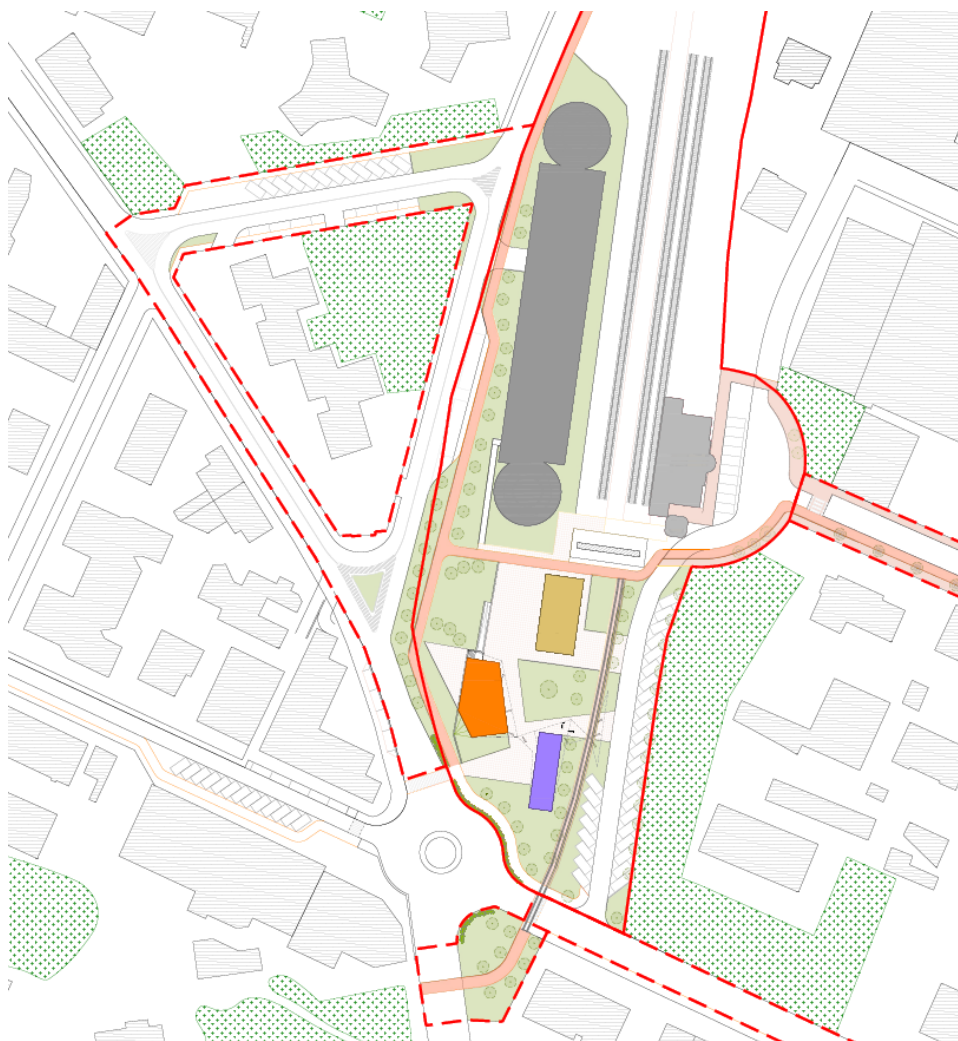


Immagine 5.2.1: il polo di interscambio

Oggi l'area è adibita a parcheggio e stazione viaggiatori, con utilizzo parziale dei locali della stazione (nuova).

La vecchia stazione viaggiatori, è invece in stato di disuso, ad oggi completamente inutilizzata; necessita di un forte recupero sotto tutela di vincolo da PRG Vigente.

Il progetto ha perseguito l'idea di un polo di interscambio modale tra bus, auto, treno e mezzi più sostenibili come ad esempio la bicicletta.

L'area oltre a comprendere un nuovo “golfo” di fermata bus ed una previsione di nuovo assetto viario (meglio leggibile dalla tavola predisposta per la viabilità), nel suo complesso vuole dare tutti i servizi necessari al viaggiatore in sosta, in arrivo, in partenza o, semplicemente, al cittadino che decide di fare da spettatore a queste scene mangiando serenamente qualcosa con amici, parenti, colleghi; un polo della mobilità vivo e vissuto per la maggior parte delle ore di cui è composta una giornata, con un binario virtuale “della conoscenza” che materialmente collega quest'area alla Biblioteca Auris, con il suo parco e Villa Trenti.



Immagine 5.2.2: Vista di progetto notturna, piccola ristorazione alla fermata della conoscenza

In questo Hub – Centro della Mobilità trovano così spazio nuovi fabbricati in previsione a fianco degli esistenti (vecchia e nuova stazione viaggiatori).

I vecchi fabbricati sono previsti ad un riutilizzo attraverso le destinazioni previste dal piano come U.27 (ad esempio biglietteria, sala attesa, deposito bagagli etc.), oltre alle U.20 ed alle U.29 (per citarne alcune sedi associazioni culturali, ricreative, servizi sociali pubblici), nonché servizi per giovani, spazi attesa, sale coworking, solo per citare alcune delle destinazioni previste e ben descritte dalle tavole grafiche.

Gli edifici in previsione di nuova costruzione vanno a colmare le esigenze funzionali dell'area in linea con le guide progettuali proposte.

Ad ovest è prevista la sosta auto con parcheggio multipiano, a sud dell'area come “cerniera” di chiusura occorre prevedere la “velostazione” e servizio manutenzione biciclette, ed un pubblico esercizio che si pone in zona strategica per avere oltre che la sua funzione naturale anche il presidio dovuto ad un comparto di questo tipo.

5.3 La mobilità e la sosta

Il paragrafo 4.2 illustra gli strumenti urbanistici ed i punti di partenza che hanno scaturito le prime riflessioni volte ad affrontare le tematiche sulla mobilità e sosta che risultano strategiche per l'area di intervento. Si tratta di aree che sono necessariamente da inquadrare in una pianificazione della città volta a dare forma ad una mobilità moderna in grado di migliorare la vivibilità degli spazi e condizionare migliori stili di vita.

Da questi presupposti il progetto ha dato vita a soluzioni maggiormente razionali e con maggior sicurezza, con particolare riferimento alla viabilità, in grado di riappropriarsi di spazi per la socializzazione strategici per il Centro di Vignola.

In questo contesto sono state individuate per le aree oggetto del Piano Urbanistico elementi imprescindibili da cui partire, ed ai quali dare risposta.

Tali elementi possono essere così riassunti:

- Necessità di connessione tra le due polarità oggetto di intervento (Ex Mercato e Stazione dei treni) soprattutto da un punto di vista della mobilità sostenibile;
- Riqualificazione delle due aree e valorizzazione in particolare dell'area maggiormente centrale dell'Ex Mercato con funzioni di pregio, e conseguente perdita di spazi per la sosta delle auto;
- Valorizzazione della stazione dei treni con inserimento di un nuovo approdo del TPL ed in generale di Spazi per la mobilità sostenibile;

- Nuove strategie relative alla sosta per il Centro di Vignola dove si individuano, oltre all'area del Polo della Mobilità, anche altre aree potenzialmente idonee da destinare a Parcheggio individuate in particolare nella *TAV_A10_Planimetria generale e connessioni alla mobilità generale*.

Uno dei punti più delicati che il progetto si è trovato ad affrontare è senza dubbio quello della sosta. Allo stato attuale, come descritto nei paragrafi precedenti e meglio rappresentati nella tavola *TAV_A03 Stato di fatto – Planimetria generale*, le aree interessate dal progetto risultano essere destinate per la maggior parte a parcheggio, così distribuite:

Via Nazario Sauro – Parcheggio stazione dei treni	108 posti auto
Via Gramsci – Porzione interna al sub comparto “Z”	31 posti auto
Ex Mercato Ortofrutticolo	246 posti auto
Totale posti auto esistenti	385 posti auto

Nell'analisi dello stato di fatto sono stati considerati anche i parcheggi “tollerati”, ovvero quelle aree utilizzate nella quotidianità come parcheggio, ma non individuate e regolarizzate da apposita segnaletica stradale orizzontale.

Via A. Plessi	16 posti auto
Via Gramsci – Porzione esterna al sub comparto “Z”	23 posti auto
Via Gramsci – Porzione esterna al sub comparto “X”	18 posti auto
Totale posti “tollerati”	57 posti auto

Nella seguente tabella si riporta una sintesi sulla situazione dei parcheggi esistenti segnalati e “tollerati” ed una analisi effettuata in due giorni campione, venerdì 08/11/2024 e sabato 09/11/2024. Da tale analisi scaturisce che mediamente nella zona della stazione dei treni sono liberi il 20% degli stalli segnalati, nell'area dell'ex mercato sono liberi mediamente il 5% durante la settimana mentre nella giornata di sabato tale percentuale si abbassa ulteriormente, ed infine nelle aree di collegamento tra i comparti, via Gramsci, si rileva una percentuale superiore a segnalare che le richieste superiori sono nella porzione a sud delle aree di intervento, ovvero quelle in direzione del Centro Storico.

Stato di Fatto parcheggi	Segnalati	Tollerati	Totali	Venerdì 8/11/2024		Sabato 9/11/2024	
				Liberi	% liberi su segnalati	Liberi	% liberi su segnalati
Stazione treni	108		108	21	19%	24	22%
Via Gramsci	31	23	54	8	26%	10	32%
Mercato	246	34	280	12	5%	8	3%
Totali	385	57	442	41	11%	42	11%

Considerando pertanto anche i parcheggi “tollerati” tra i parcheggi normalmente occupati, si ha che mediamente nelle aree oggetto di intervento i posti auto utilizzati sono 400.

Appare del tutto evidente, quindi, che se si intende valorizzare le aree in oggetto risulta necessario una nuova strategia per la sosta con conseguente ricollocazione del sistema dei parcheggi. Nella citata Tav. A10 sono stati individuati parcheggi in aree potenzialmente idonee al fine di garantire una ridistribuzione dell'attuale situazione in una logica di scenario di medio termine.

Si deve sottolineare, inoltre, che tali elementi si inseriscono nell'ambito di scelte strategiche del Comune di Vignola, **una linea strategica definita nell'ambito del costruendo P.U.G. del Comune di Vignola prevede:**

- **LS.05 - Accessibilità e infrastrutturazione territoriale**
- **3.5.1 - Vignola piattaforma attrezzata e integrata**

La Strategia serve l'obiettivo di una città compatta e integrata che ha il suo cuore nel sistema dei servizi e nella sua struttura a rete, consolidata e articolata, valido riferimento anche a scala sovra-comunale, assicurando servizi di rango urbano ai territori vicini. Il PUG, con una manovra che resta entro i tessuti consolidati, non rinuncia a potenziare il sistema dei servizi ricercando equilibrio tra azione di densificazione e sostenibilità sociale, **il tutto in ottica di mobilità sostenibile che prevede quindi la creazione di poli attrattivi interconnessi in modo privilegiato attraverso la mobilità ciclo-pedonale. Le azioni in questa ottica prevedono pertanto la strutturazione di poli di servizio importanti e la riorganizzazione delle infrastrutture di collegamento (nodi intermodali e spazi della sosta).**

La manovra sulla infrastrutturazione sociale della città ha un suo primo e più evidente riferimento nella attrezzatura di due **boulevard urbani**, di diversa configurazione e funzione. L'asse ordinatore principale, in direzione est ovest, si appoggia al limite superiore della città storica dove fronteggia la Villa comunale e la stazione ferroviaria. Ad est si affaccia sull'ambiente fluviale del Panaro in un nodo di grande potenziale e di estrema sensibilità. Ad ovest prosegue sino al polo scolastico e al terminal del TP, incontrando nel suo sviluppo una sequenza di dotazioni urbane che possono rappresentare altrettanti inneschi di processi rigenerativi.

Un secondo asse muove dal centro storico e incontra nel suo sviluppo episodi di rilievo della infrastruttura sociale urbana (la villa comunale, il mercato coperto, ora sottoutilizzato, l'Ospedale) per incrociare nel tratto terminale, gli episodi di maggior peso della trasformazione urbana da cui trarre risorse (spazi, attrezzature, finanza) offrendo opportunità (immagine, accessibilità sostenibile e qualità degli spazi pubblici).

La volontà è quella di definire nell'ambito dei due boulevard costellati di poli attrattivi, sistemi di mobilità vocati alla sostenibilità che prevedono:

POLO INTERMODALE: l'attuale stazione dei treni vocata all'implementazione dell'interscambio ferro-gomma, diventando appunto un polo intermodale della mobilità sostenibile all'interno della città (collegamenti diretti pedonali e ciclabili con il centro storico e verso le scuole). In questo ambito è da prevedersi il parcheggio multipiano che completa la sua destinazione a polo della mobilità.

IL BOULEVARD EST-OVEST: Gli estremi del boulevard (area pressì magazzino comunale ad est e stazione delle corriere/area pedecollinare ad ovest) diventano gli ulteriori poli in cui concentrare la sosta dei mezzi privati con la volontà di implementare i collegamenti con l'interno dell'abitato attraverso mobilità sostenibile e quindi "scaricare", quanto possibile, il centro dalle auto, dando ampio spazio e possibilità a mezzi alternativi di mobilità.

In questa ottica vengono di seguito individuate le aree puntuali, oggetto di definizione nell'ambito del P.U.G., in cui si ritiene di privilegiare la sosta dei mezzi privati, in parte esistenti e da riorganizzare, in parte in corso di progettazione ed in parte da prevedersi nel percorso della definizione degli strumenti urbanistici e da attuarsi attraverso gli accordi operativi nell'ambito delle dotazioni strategiche ecologico-ambientali:

- a. Area verde nei pressi del magazzino Comunale (parte in proprietà, parte proprietà privata);
- b. Stazione delle Corriere (in proprietà);
- c. Multipiano stazione dei treni (come da atti del PpiPubblica in corso);
- d. Parcheggio ex ENI oggetto di futuro A.O. o PDC Convenzionato (proprietà privata);
- e. Area di rigenerazione intorno all'ospedale esistente oggetto di futuro A.O. (proprietà privata);
- f. Collegamento di via Raffaello Sanzio nell'area retrostante l'ospedale (in corso di definizione);
- g. Area verde localizzata nelle Basse sotto a Piazza Braglia e facente parte del "concorso di progettazione per il Progetto di fattibilità tecnica ed economica per la rigenerazione urbana dell'area centrale della città di Vignola" che prevedeva "2 - ad est dall'area verde "delle Basse", dove creare, con la riqualificazione paesaggistica e ambientale, spazi per la sosta in relazione e nel rispetto del verde agricolo con una nuova risalita alla quota del centro in corrispondenza del piazzale che, attraverso via Ponte Muratori, porta a via A. Bernardoni; questa strada conduce al centro del tessuto antico ad est della spina centrale di via Garibaldi, area che necessita di una completa revisione delle pavimentazioni e sistema di viabilità e sosta, con un opportuno approfondimento progettuale dello spazio di Piazza G. Carducci e delle vie in parte porticate Fontana, Bernardoni e Muratori, quest'ultima a margine della Rocca" (proprietà privata);
- h. Area di sosta nei pressi di Via libertà da riorganizzare (in proprietà);
- i. Area di sosta di via Portello da riorganizzare (in proprietà);

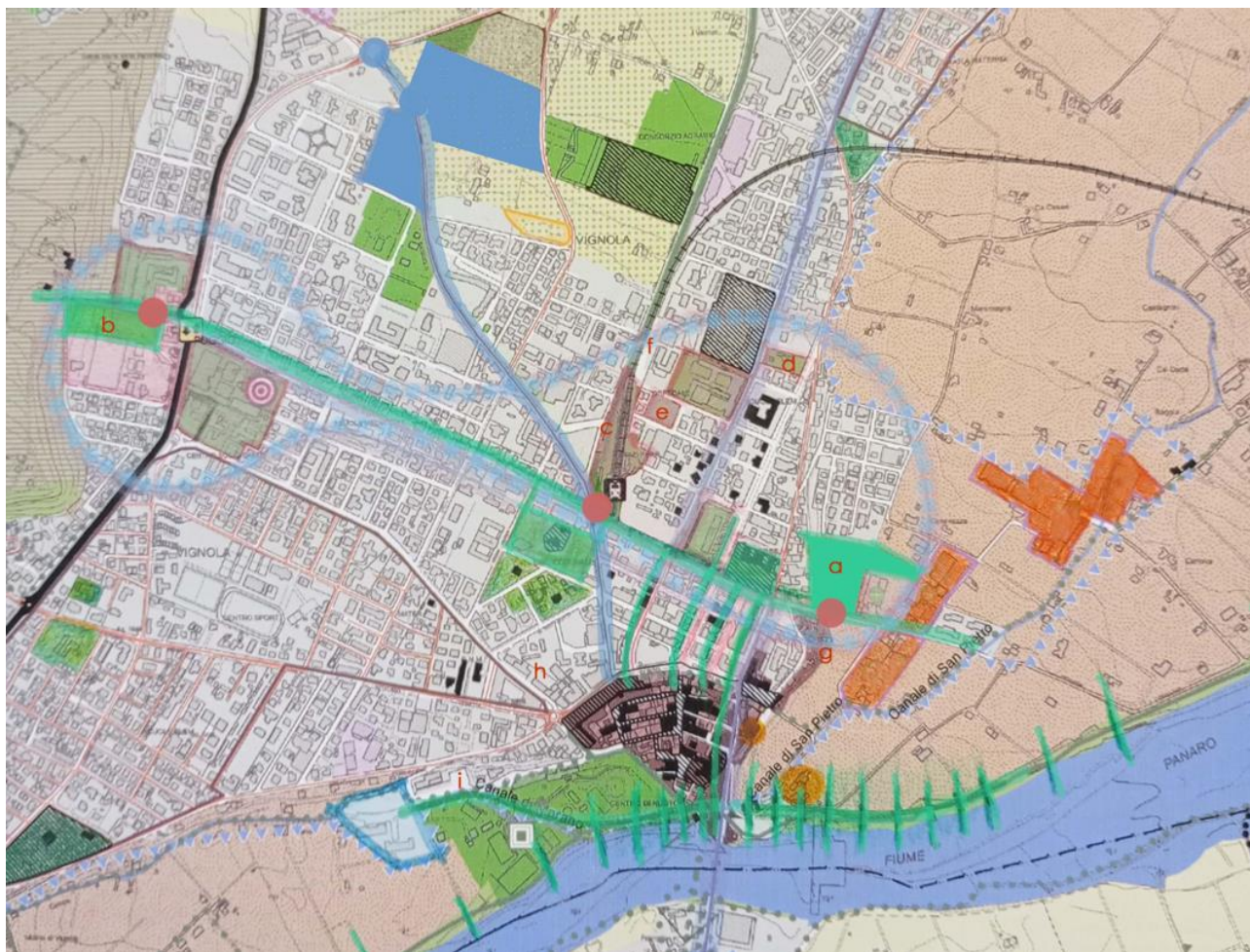


Figura.5.3.1 - Tavole con la visualizzazione delle scelte strategiche del PUG sopra descritte

La risposta alle esigenze della sosta è invece garantita dalla realizzazione di un Parcheggio in struttura a fianco della Stazione cui posizione risulta idonea, in quanto si colloca in un'area dove anche in precedenza erano presenti edifici, e particolarmente funzionale alla presenza della Stazione dei Treni, della fermata/approdo strategico del TPL su gomma, alla presenza della velostazione, ed attraverso ad un collegamento ciclo pedonale alberato su via Gramsci, al nuovo polo valorizzato dell'Ex Mercato della frutta.

6. VERIFICA DEGLI STANDARD URBANISTICI

Come precedentemente descritto al paragrafo 4.1, le aree interessate dall'intervento sono state oggetto della variante al PRG che ha previsto l'attuazione tramite un unico Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica, prevedendo un unico comparto identificato con l'indice "XZ" e costituito (come evidenziato nella tavola di P.R.G. V 2.5) dai due sub comparti "X" (ex mercato ortofrutticolo) e "Z" (stazione dei treni) e dalle aree pubbliche destinate alla viabilità di collegamento fra i due sub-comparti anch'esse come perimetrate nella tavola di P.R.G.

Tale comparto viene normato dall'Art. 73 delle NTA, anch'esse oggetto di variante, ed in particolare al comma 5:

"Nel comparto contraddistinto dalle tavole di piano con la sigla "XZ", costituito dei due sub comparti "X" (ex mercato ortofrutticolo) e "Z" (stazione dei treni), il PRG si attua esclusivamente con piano particolareggiato integrato di iniziativa pubblica relativo alla superficie minima di intervento corrispondente alla perimetrazione di comparto di attuazione indicato nella tavola del P.R.G. (intero comparto "XZ") [...] applicando i seguenti parametri urbanistici ed edilizi, compatibilmente con gli obblighi di salvaguardia dei manufatti edilizi esistenti soggetti a tutela e ad interventi di tipo conservativo, ai sensi dell'art. 24 del Piano Territoriale Paesistico Regionale.

- U_t (Indice di Utilizzazione territoriale) = 4.000 mq/ha;
- U_2 (Aree per urbanizzazioni secondarie) = 100 mq/100m di S_u , di cui almeno mq 40 destinati a parcheggi pubblici ed i rimanenti a verde pubblico alberato ed atterzato da localizzarsi indifferentemente nell'ambito dei due sub comparti ("X" e "Z") e delle aree pubbliche destinate alla viabilità di collegamento fra i due sub-comparti come perimetrate nelle tavole di PRG;
- P_p (Parcheggi di pertinenza) = in relazione alle diverse funzioni previste, in conformità con le prescrizioni di cui al succ. art. 89 e da localizzarsi indifferentemente nell'ambito dei due sub comparti ("X" e "Z") e delle aree pubbliche destinate alla viabilità di collegamento fra i due sub-comparti come perimetrate nelle tavole di PRG;
- H (Altezza massima) = all'altezza media esistente e comunque non superiore al ml 7,50 per il sub comparto "X" ed a ml 13,50 per il sub comparto "Z";
- VL (Visuale Libera) = 0,4

Il Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica integrato del comparto "XZ" deve prevedere anche una proposta di valorizzazione delle aree pubbliche (viabilità) di collegamento fra i due sub comparti e degli stessi con le altre strutture pubbliche rilevanti (parco della sede municipale), come individuate nella cartografia di P.R.G. seppur esterne al perimetro di comparto strettamente inteso e pertanto escluse dall'applicazione dei parametri edilizi (Indice di Utilizzazione Territoriale) del presente comma. Sono pertanto ammesse ipotesi di modifica della viabilità e dei percorsi ciclabili esistenti e previsti dal PRG oltre all'inserimento di ulteriori elementi di trasformazione della viabilità al fine di incentivare opportunità di sviluppo della mobilità dolce, di sistemi di intermodalità ed al fine di ridurre il decongestionamento viario."

Lo schema progettuale sopra descritto e riportato nelle tavole Tav_A11 Progetto - Planimetria funzioni, Tav_A12 Progetto – Stazione – Planimetria generale e standard, Tav_A15 Progetto – Ex Mercato – Planimetria generale e standard, genera quindi la necessità di reperire i seguenti standard urbanistici:

Comparto	Standard PU1	Standard PU2	Progetto PU2	Standard VU2	Progetto VU2	Standard Pp	Progetto Pp
Sub comparto "X" Ex Mercato	-	1.355 mq	-	2.032 mq	2.621mq	794 mq	313 mq
		54 P.A.	-			68 P.A.	25 P.A.
Sub comparto "Z" Stazione	-	291 mq	1.200 mq	437 mq	2.837 mq	211 mq	882 mq
		12 P.A.	30 P.A.			9 P.A.	41 P.A.
Aree extra comparto	-	-	456 mq	-	709 mq	-	129 mq
	-	-	40 P.A.	-		-	11 P.A.
Comparto "XZ"	-	1.646 mq	1.656 mq	2.469 mq	6.167 mq	1.005 mq	1.324 mq
		66 P.A.	70 P.A.			77 P.A.	77 P.A.

Il progetto assolve quindi completamente gli standard minimi richiesti, come meglio rappresentato nell'apposita *Tav_A18 Progetto – Individuazione degli standard*. Si sottolinea che gli standard riportati nelle "Aree extra comparto" sono individuati nelle aree pubbliche destinate alla viabilità di collegamento tra i due comparti X e Z, così come indicato all'art. 73 delle NTA del PRG.

Si fa presente inoltre che nel tratto di via Alessandro Plessi fiancheggiante l'Ex Mercato, sono stati inseriti dei parcheggi di pertinenza con consecutivi parcheggi pubblici, con la previsione di una manutenzione di tali parcheggi che dovrà essere gestita in maniera uniforme da parte del futuro Soggetto Attuatore privato.

Riguardo al tema dell'individuazione dei parcheggi alberati, si fa presente che trattandosi di un ambito urbano complesso, all'interno del quale il progetto prevede di desigillare circa 3.098 mq di superfici, trasformandole da aree asfaltate a verde come meglio individuato nella tavola *URB_A07 Progetto – Analisi delle permeabilità*. In merito alla richiesta prevista all'art. 88 comma 2, per l'individuazione di alberature da prevedersi in corrispondenza degli stalli, si provvede ad integrare ove possibile le alberature in corrispondenza dei parcheggi così come previsto negli elaborati di progetto.

In aggiunta a questi valori, si individuano ulteriori posti auto extra standard, localizzati all'interno del parcheggio multipiano in progetto, per dare risposta alle attuali esigenze di sosta, anche a seguito della sostanziale diminuzione dei parcheggi nell'area dell'Ex Mercato, prevedendo ulteriori 179 posti auto (corrispondenti a 4.421 mq).

Sotto il profilo della conformità urbanistica, la soluzione progettuale così come sopra dimostrato assolve agli standard urbanistici a Parcheggi richiesti in quanto ritrova le dotazioni per le nuove funzioni collocate attraverso il Piano urbanistico, individuando anche una quota di Parcheggi di extrastandard.

Infatti, lo strumento urbanistico comunale non prevede dotazioni di sosta aggiuntive per le aree interessate, nemmeno nell'area dell'ex Mercato che nel tempo ha acquisito un utilizzo a Parcheggio. Viceversa è nell'area della stazione che le scelte dell'Amministrazione, supportate dal percorso Partecipativo hanno individuato il Polo della Mobilità Sostenibile.

Si deve sottolineare, inoltre, che tali elementi si inseriscono nell'ambito di scelte strategiche del Comune di Vignola, **una linea strategica definita nell'ambito del costruendo P.U.G. del Comune di Vignola prevede:**

- **LS.05 - Accessibilità e infrastrutturazione territoriale**
- **3.5.1 - Vignola piattaforma attrezzata e integrata**

La Strategia persegue l'obiettivo di una città compatta e integrata che ha il suo cuore nel sistema

dei servizi e nella sua struttura a rete, consolidata e articolata, valido riferimento anche a scala sovra-comunale, assicurando servizi di rango urbano ai territori vicini. Il PUG, con una manovra che resta entro i tessuti consolidati, non rinuncia a potenziare il sistema dei servizi ricercando equilibrio tra azione di densificazione e sostenibilità sociale, il tutto in ottica di mobilità sostenibile che prevede quindi la creazione di poli attrattivi interconnessi in modo privilegiato attraverso la mobilità ciclo-pedonale. Le azioni in questa ottica prevedono pertanto la strutturazione di poli di servizio importanti e la riorganizzazione delle infrastrutture di collegamento (nodi intermodali e spazi della sosta).

La soluzione di progetto non assicura un identico numero di posti auto rispetto lo stato di fatto, la differenza nella domanda di sosta per l'accesso al centro sarà assorbita dai parcheggi gestiti da SABA - 256 posti auto - che come dimostrato di seguito allo stato attuale assicurano ampia disponibilità residua. Il grafico rappresenta la percentuale di minuti venduti come media annuale sul giorno feriale rispetto a quelli disponibili, che non raggiunge il 35% dei minuti disponibili nell'ora di punta.

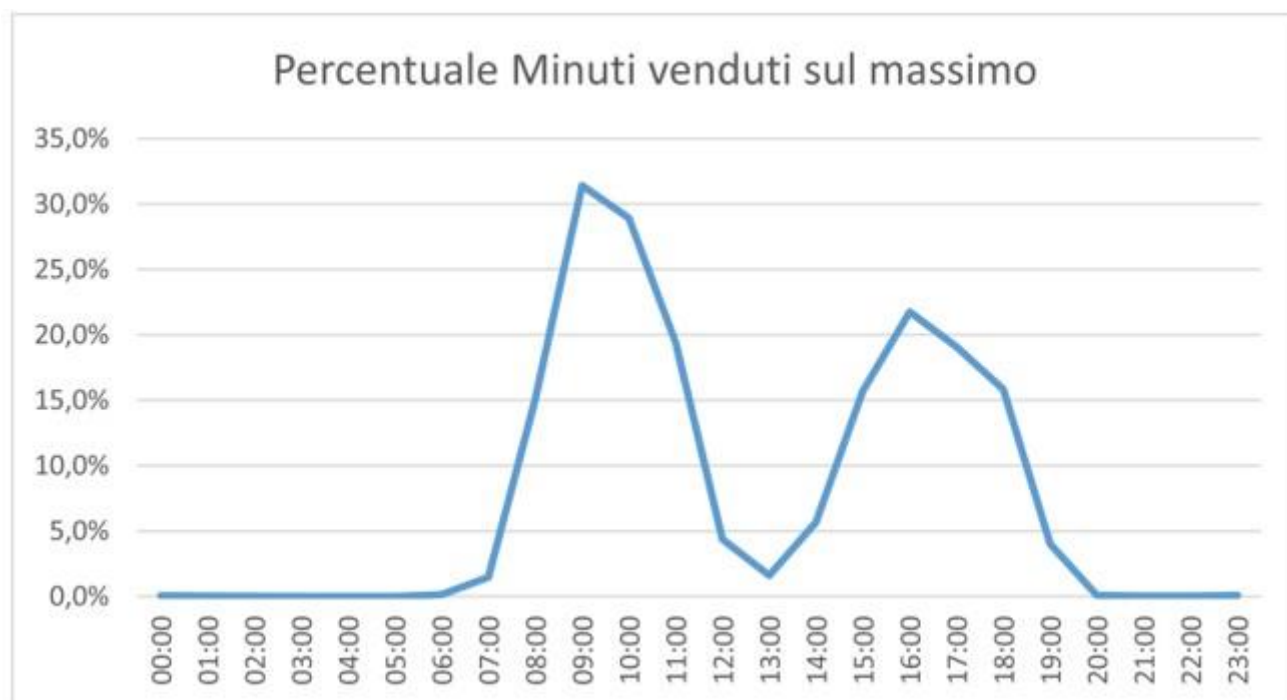


Figura.6.1 Percentuale di minuti venduti sul massimo disponibile

La percentuale è stata calcolata a partire dall'andamento orario dei minuti venduti annualmente suddivisi in via di cautela per i minuti totali disponibili considerando le giornate feriali non festive del 2024 pari a 254. In tabella si riporta l'andamento mensile che permette di evidenziare la variabilità mensile che escludendo agosto è compresa nella fascia +/- 15%.

	gen	feb	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic
Totale minuti	651.744	635.254	644.279	637.686	584.651	551.712	567.402	445.184	598.426	610.028	597.264	689.398

Anche tenendo conto di questo elemento risulta confermata una ampia disponibilità di sosta nei 254 posti auto considerati che sono collocati nelle aree di seguito elencate:

1. Corso Italia
2. Piazzetta Carducci
3. Viale Trento Trieste

Inoltre, visto l'attenzione che si intende porre alla questione della sosta l'elaborato di Vas prevede un monitoraggio, e nel caso in cui ad intervento concluso di evidenzi una condizione della sosta non-sostenibile sarà possibile risolverla anticipando l'attuazione del previsto parcheggio di scambio nel terreno comunale in via Maremagna. Il parcheggio a raso avrà disponibilità per 140 posti auto. Come evidenzia la figura l'area permetterà un agevole raggiungimento del centro storico con tempo di percorrenza equivalente a quello del parcheggio multipiano.



Figura.6.2 Percorso pedonale Parcheggio Maremagna

7. PROGETTO PRELIMINARE DEI SOTTOSERVIZI

Rete Fognaria

La rete fognaria esistente al contorno dei comparti interessati dall'intervento è individuata in una rete di acque miste i cui tratti principali sono costituiti da:

- DN 600 CLS che scorre lungo via Bellucci, proseguendo in un DN 800 CLS sotto via A. Plessi;
- OVI 850x1700 CLS che scorre lungo via Mazzini.

In questi collettori si individuano quindi i recapiti finali delle linee in uscita dagli edifici di progetto, come meglio individuato nelle tavole *URB_A04 Schema reti progetto – Stazione – Fognature* e *URB_A04.1 Schema reti progetto – Ex Mercato – Fognature* che prevedono linee separate di acque chiare e acque scure che convergono nelle miste esistenti.

Per quanto riguarda gli edifici che sorgeranno nell'area della stazione si prevede di urbanizzare il tratto sotto la nuova sede di via Gramsci, convogliando quindi le reti su via Bellucci, mentre per i fabbricati che costituiscono l'Ex Mercato si considera di connettersi alle reti esistenti su via Plessi e via Mazzini direttamente dai vertici dello stesso.

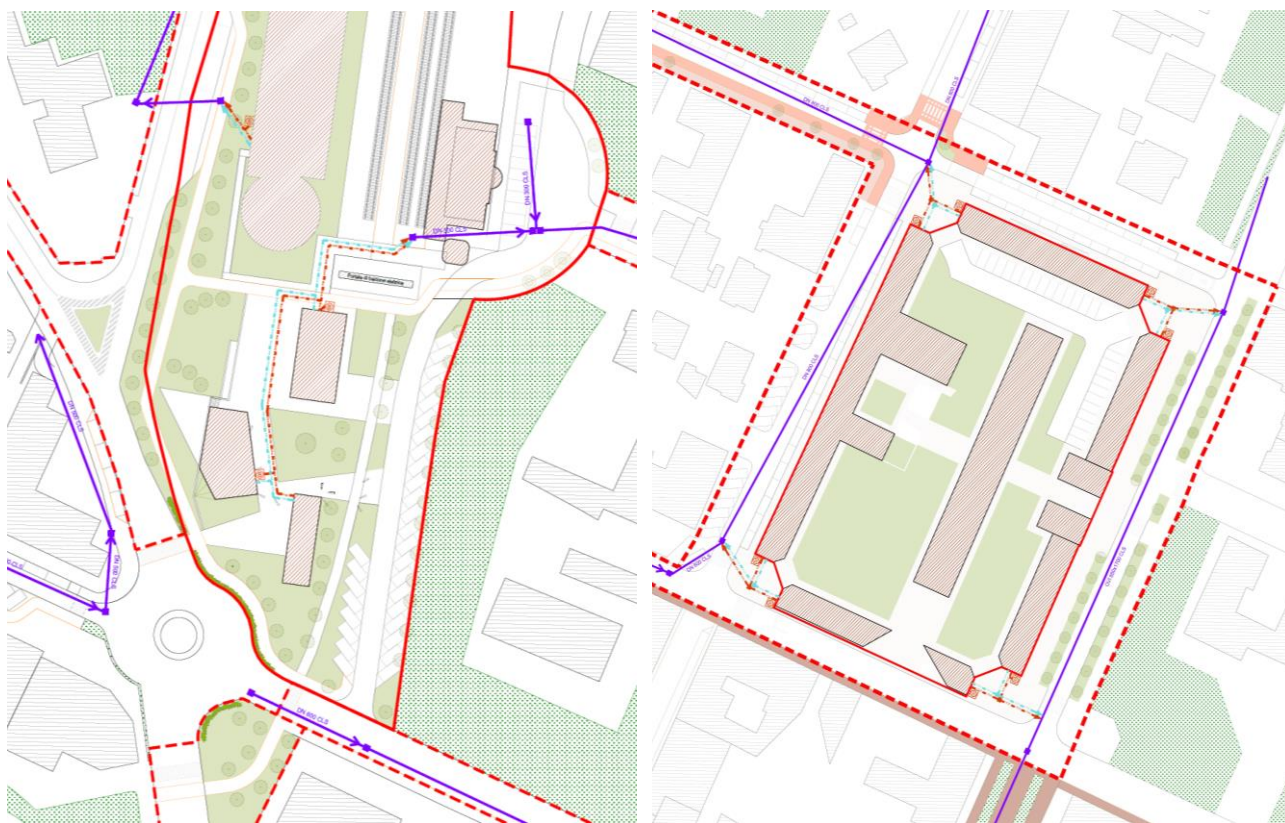


Immagine 7.1: estratto delle tavole URB_A04 e URB_A04.1

In particolare, per quanto riguarda le acque chiare, trattandosi di un intervento di rigenerazione urbana dove complessivamente le superfici permeabili aumentano, come si evince dalla tavola *URB_A07 Progetto – Analisi delle permeabilità*, l'intervento non prevede sistemi di laminazione.

Rete Idrica e gas

Le linee dell'acquedotto esistenti sono sostanzialmente ben distribuite intorno al comparto di intervento. Come si evince dalle tavole *URB_A05 Schema reti progetto – Stazione – Acqua e gas* e *URB_A05.1 Schema reti progetto – Ex Mercato – Acqua e gas* si prevede quindi di mantenere i collegamenti esistenti per l'Ex Mercato in quanto compatibili con le funzioni da insediare, mentre per l'area della Stazione si realizza un nuovo collegamento lungo via Gramsci, per l'allaccio dei nuovi fabbricati.

Complessivamente, si stima una richiesta idrica di 1 l/s per il comparto della stazione e 0,8 l/s per il comparto dell'Ex Mercato.

Per quanto riguarda invece la rete del gas, si prevede il collegamento alle reti di bassa pressione esistenti lungo via per Sassuolo, per l'allaccio del fabbricato ad uso Pubblico esercizio, e lungo via Mazzini, per l'Ex Mercato.

Complessivamente, si stima una richiesta di gas di 3 mc/h per il comparto della stazione e 0,8 l/s 6mc/h per il comparto dell'Ex Mercato.

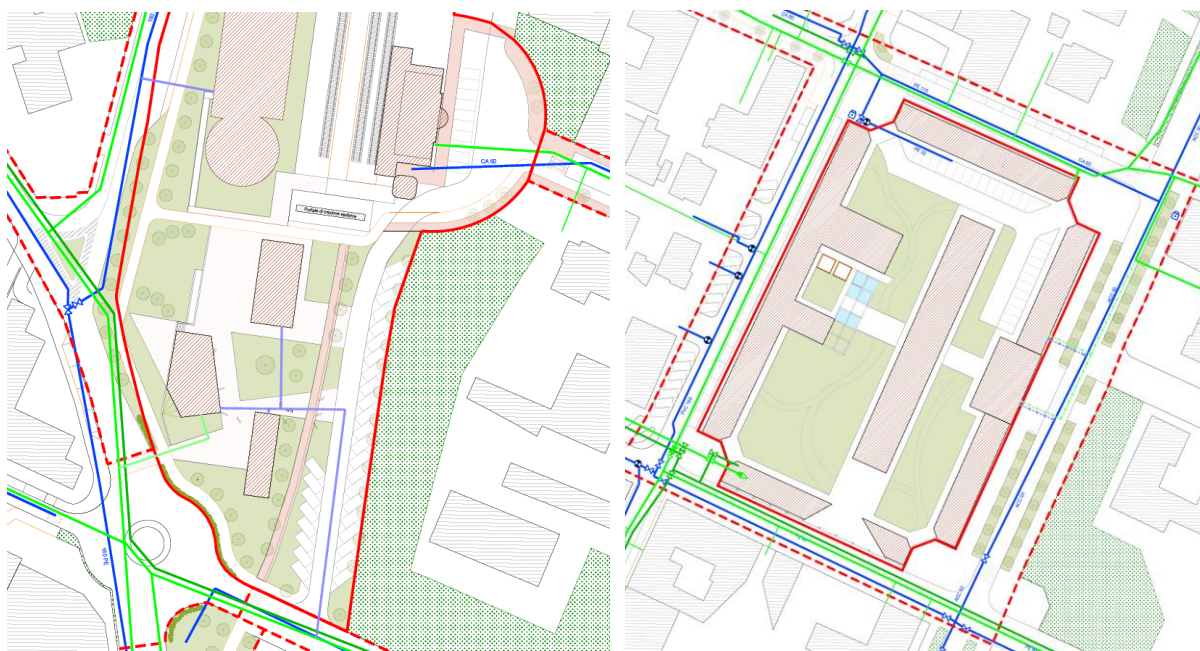


Immagine 7.2: estratto delle tavole *URB_A05* e *URB_A05.1*

Rete elettrica e illuminazione pubblica

La distribuzione della rete di bassa tensione all'interno dell'area della stazione avverrà mediante la linea interrata esistente per la connessione della palazzina ex stazione viaggiatori.

Si prevede di preservare le linee esistenti anche per quanto riguarda l'area dell'Ex Mercato, andando a dismettere solamente le linee aree nate probabilmente da necessità ad oggi superate, aggiungendo un collegamento alla linea di media tensione, in particolare tramite la cabina presente su via Gramsci, per l'ala dove si andrà ad insediare la media struttura di vendita.

Infine, dal momento che la rete di illuminazione pubblica risulta già in buona parte funzionale con la nuova configurazione delle aree, la realizzazione di ulteriori tratti è prevista solamente lungo i nuovi percorsi ciclopeditoni e all'interno del nuovo parco pubblico interno all'Ex Mercato, come

riportato nelle tavole *URB_A06 Schema reti progetto – Stazione – BT, MT e IP* e *URB_A06.1 Schema reti progetto – Ex Mercato – BT, MT e IP*.

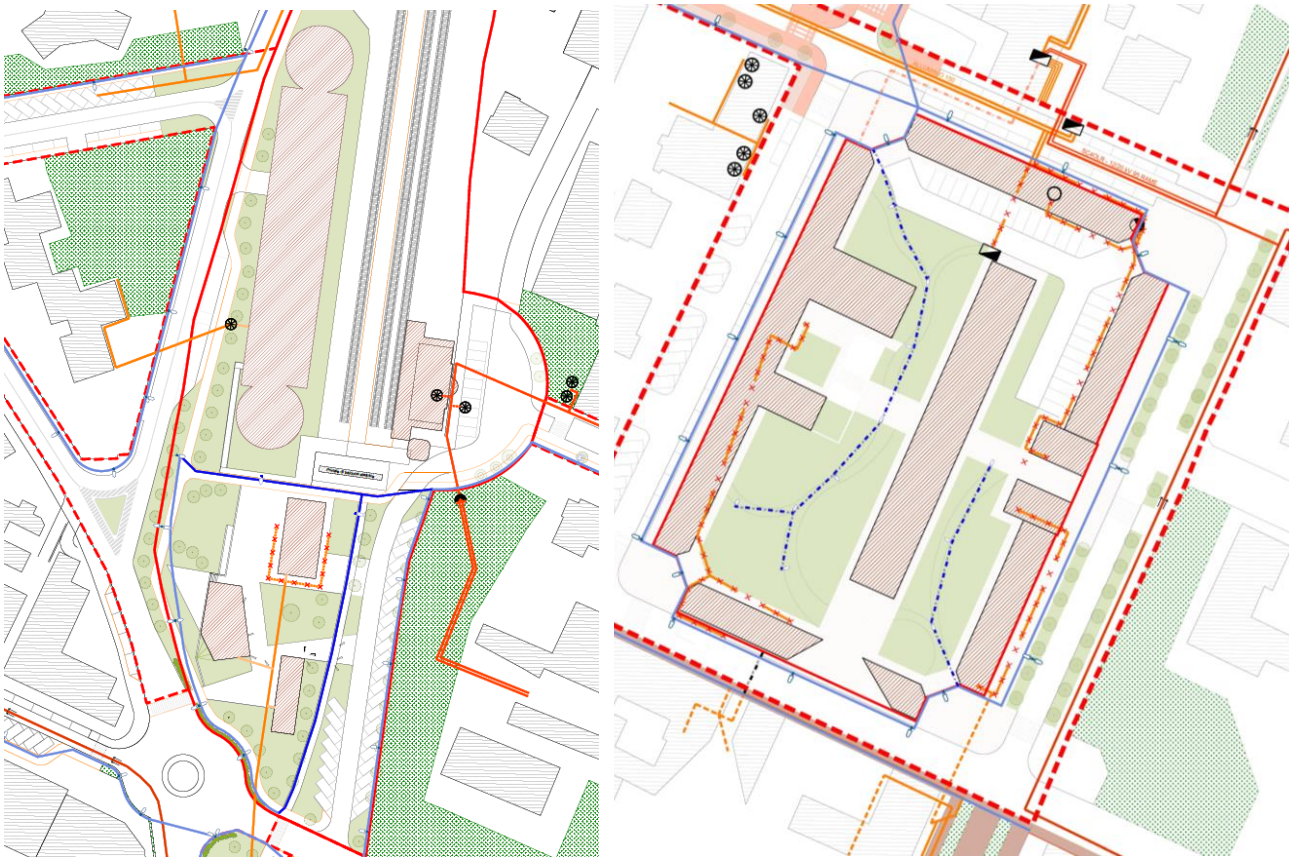


Immagine 7.3: estratto delle tavole URB_A06 e URB_A06.1

8. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI SU AREE FER

L'intervento illustrato nei capitoli precedenti si configura come già detto all'interno del comparto "XZ" e nelle aree pubbliche di collegamento dei due Sub-Comparti "X" (ex Mercato) e "Z" (Stazione dei treni). Mentre per il Sub-Comparto "X" (ex Mercato) le aree sono esclusivamente di proprietà comunale, all'interno del Sub-Comparto "Z" (Stazione dei treni) invece sono presenti alcuni mappali di proprietà di Ferrovie Emilia Romagna SRL (F.E.R.) interessate dall'intervento. Queste aree sono meglio identificate nella tavola *TAV_A01 Inquadramento generale e identificazione catastale*, della quale si riporta di seguito un estratto dove sono evidenziate in azzurro le aree di proprietà FER, mentre in rosso quelle di proprietà Comunale.

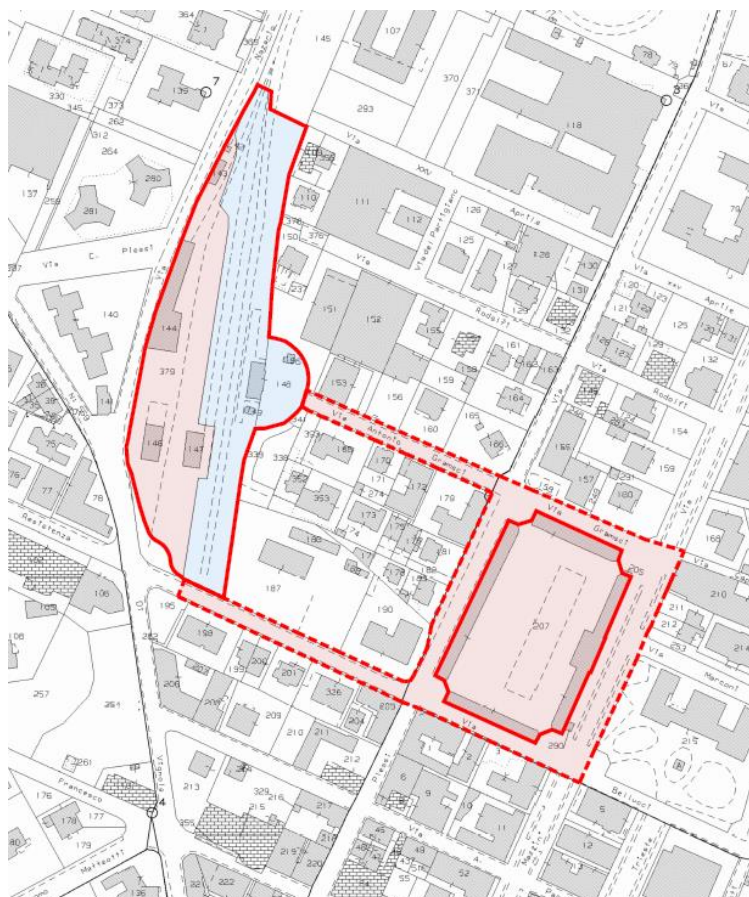


Immagine 8.1: estratto della tavola TAV_A01

All'interno di queste aree sorge oggi l'edificio della stazione dei treni di Vignola, capolinea della linea ferroviaria Vignola – Bologna e quindi sede dei relativi spazi per l'alloggio dei binari necessari al funzionamento della stessa. Le restanti aree di proprietà FER vengono invece oggi utilizzate come viabilità, sia per l'accesso all'attuale parcheggio della stazione che per il tratto di via Gramsci tangente ai binari. Si sottolinea inoltre la presenza oggi in testa ai binari di un'area inutilizzata lasciata a verde con tracce dei vecchi binari dismessi.

Il progetto prevede quindi la riconfigurazione di parte dei luoghi da destinare alla collettività, andando a rettificare in primis il suddetto tratto di via Gramsci per ottimizzare l'insediamento del maggior numero possibile di parcheggi pubblici e inserendo un percorso ciclo-pedonale di collegamento tra il nuovo polo di interscambio della mobilità sostenibile e l'area dell'ex Mercato. Inoltre, data la particolarità attuale di queste aree ed il loro posizionamento strategico, si è previsto di proseguire idealmente il tracciato della ferrovia tramite un percorso dotato di un binario virtuale

“della conoscenza” che collega quest'area alla Biblioteca Auris, con il suo parco e Villa Trenti. In generale tale area che farà parte del più ampio polo della mobilità sostenibile verrà così valorizzata ed integrata alle aree circostanti.

Per quanto riguarda gli interventi previsti su area di proprietà FER si rimanda alla tavola *TAV_A12.1 Progetto – Stazione - Prescrizioni FER*, della quale si riportano successivamente degli estratti da dove si evince che si tratta di interventi senza veri e propri edifici, ma “leggeri” con interventi a terra (pedonali, marciapiedi, viabilità e verde) ad eccezione di una copertura leggera su un tratto di binario virtuale della conoscenza nei pressi della vera e propria velostazione realizzata su suolo comunale, che funge da porta di ingresso ideale.

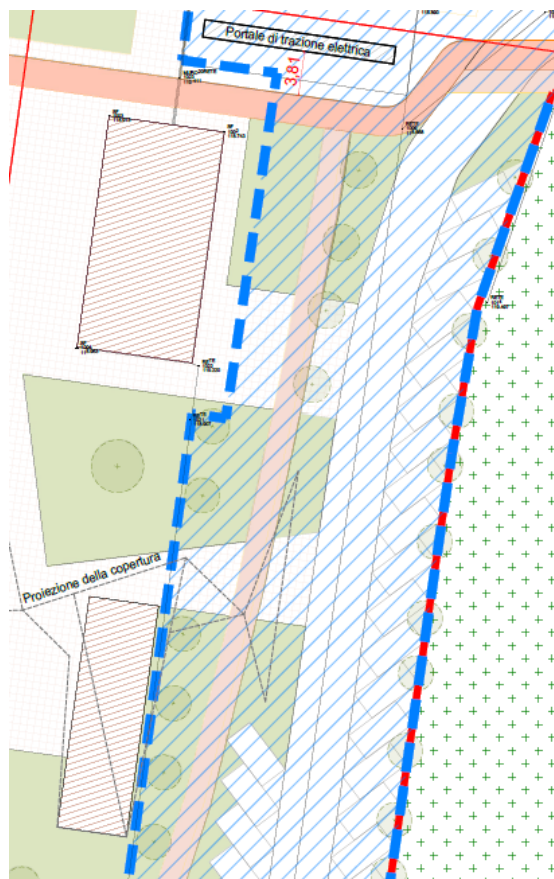


Immagine 8.2: estratto della tavola TAV_A12.1 Progetto – Stazione - Prescrizioni FER

In posizione più a nord, vista la presenza della funzione ferroviaria con relativi binari e portale di trazione elettrica, il progetto dovrà rispettare le prescrizioni fornite da FER per la sicurezza del traffico ferroviario, così come meglio indicate nella sopracitata tavola *TAV_A12.1*. In particolare, si prescrive che in previsione della realizzazione del parcheggio in struttura, dovrà soddisfare la verifica dell'anti ribaltamento, che indica la necessità di mantenere una distanza di rispetto dalla faccia interna della rotaia più vicina maggiore dell'altezza dell'edificio prospiciente in progetto, e comunque non inferiore a 10 m.

Trattandosi questo di un progetto preliminare del Piano Urbanistico, nelle successive fasi di progettazione l'altezza dell'edificio potrà subire variazioni, fermo restando il rispetto della verifica all'anti ribaltamento che sarà comunque un parametro vincolante.

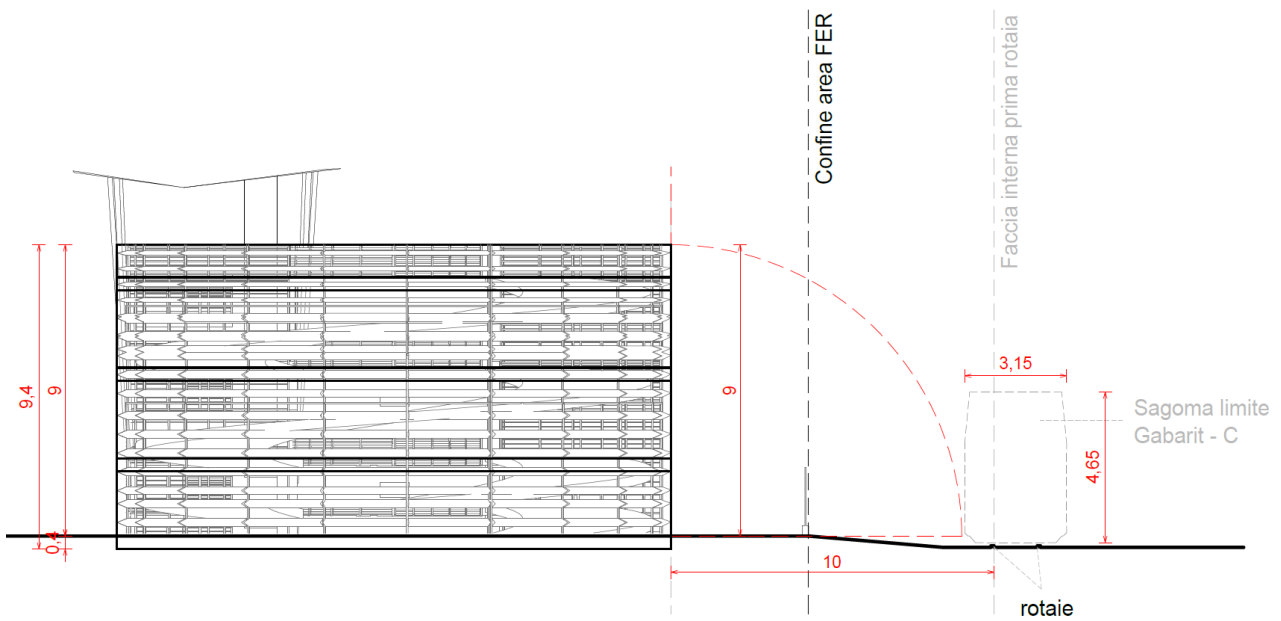
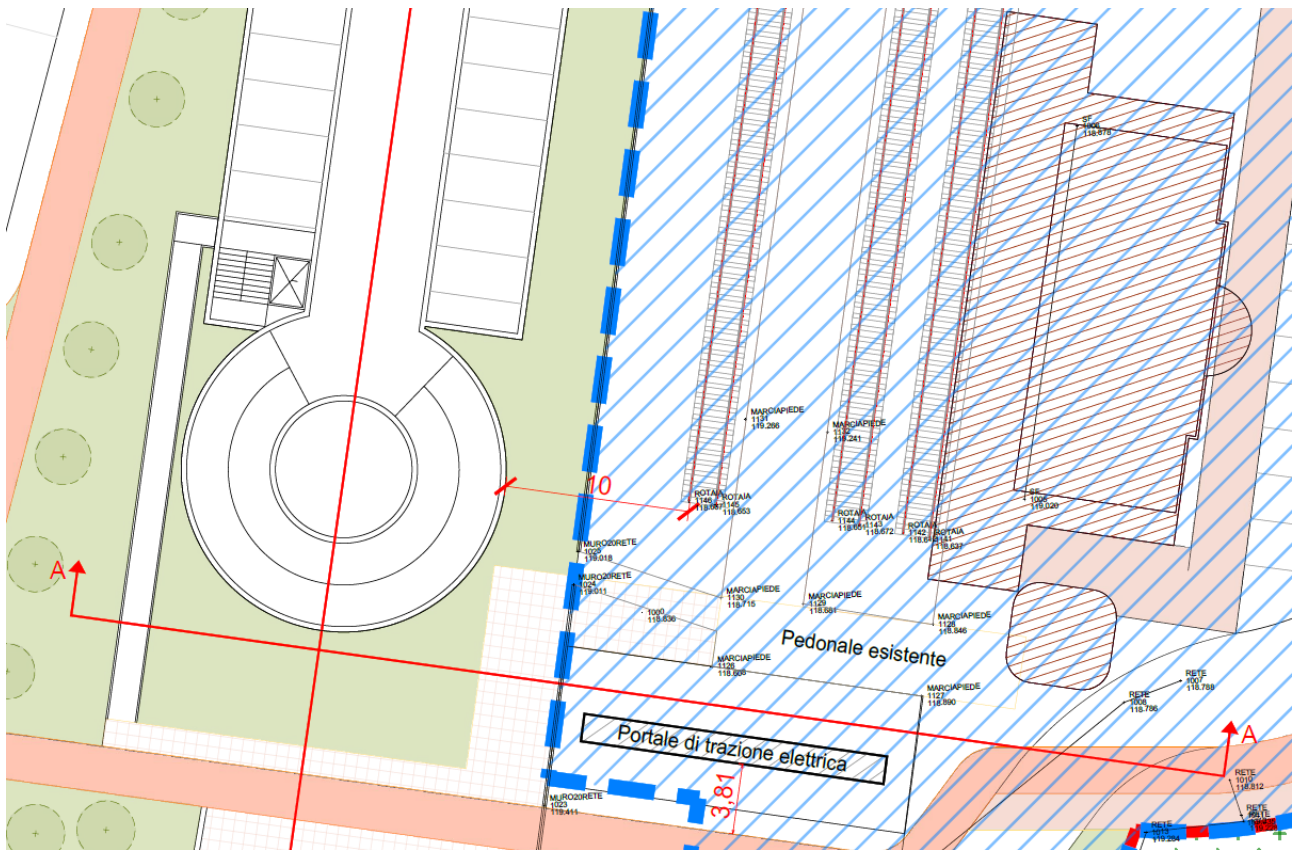


Immagine 8.3: estratti della tavola TAV_A12.1 Progetto – Stazione - Prescrizioni FER