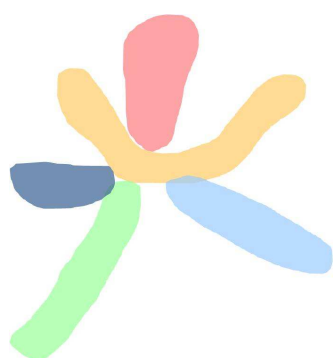


Bando per la riqualificazione e la sicurezza delle periferie

(DPCM 25/5/2016)



CONvergenze METropolitane BOLOGNA

Progetti per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle
periferie della Città metropolitana di Bologna

RELAZIONE GENERALE

Allegato a)

(art. 5, comma 1, lett. a, del Bando)

29 agosto 2016



progetto elaborato con la collaborazione del Forum Italiano per la Sicurezza Urbana (FISU)



Indice

1	INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELLA PROPOSTA.....	1
1.1	La strategia metropolitana per le periferie	1
1.2	Il percorso di partecipazione per la definizione della proposta.....	1
1.3	Obiettivi generali della proposta.....	2
1.4	La sicurezza e la qualità urbana	2
1.5	Le scelte progettuali.....	3
2	I PROGETTI SPECIFICI	4
2.1	La tipologia e le caratteristiche dei progetti (art. 5, c.1, lett a.i)	4
2.2	Il costo complessivo del progetto, il piano finanziario e le specifiche coperture finanziarie previste (art. 5, c.1, lett a.ii)	8
2.3	La tipologia e il numero di beneficiari diretti e indiretti e le relative modalità di individuazione (art. 5, c.1, lett a.iii).....	8
2.4	I tempi di esecuzione (art. 5, c.1, lett a.iv)	9
2.5	Le aree in cui saranno svolte le attività progettuali (art. 5, c.1, lett a.v).....	9
2.6	La dimensione dell'investimento da realizzare con indicazione dei risultati attesi (art. 5, c.1, lett a.vi) 10	
2.7	La partecipazione di eventuali soggetti privati e le modalità di coinvolgimento attraverso procedure di evidenza pubblica (art. 5, c.1, lett a.vii).....	10

Attenzione:

PSM: Piano Strategico Metropolitano

PTG: Piano Territoriale Generale

PUMS: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

SFM: Servizio Ferroviario Metropolitano

EV7: Eurovelo 7 Ciclovía del Sole

APEA: Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata

Sindaco della Città Metropolitana di Bologna

Virginio Merola

Consigliere delegato

Irene Priolo

Gruppo di Lavoro: Alessandro Delpiano (rup), Alice Savi e Mariagrazia Ricci (coordinamento), Lucia Ferroni, Elena Soverini, Claudia Piazzini, Maria Luisa Diana, Silvia Mazza, Francesco Tentoni, Valeria Restani, Maria Pia Baldisserrì, Iole Petrone, Barbara Fava



1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELLA PROPOSTA

1.1 La strategia metropolitana per le periferie

Forte dell'eredità del Piano Strategico 2013 di natura volontaria, la Città metropolitana di Bologna, ha avviato nel 2016 un processo di coinvolgimento dei Comuni e associazioni economiche/sociali, per condividere le **7 strategie del nuovo Piano Strategico Metropolitano (PSM 2.0)** che disegnano la Bologna metropolitana del futuro. **La riqualificazione urbana e la mobilità sostenibile costituiscono 2 di tali strategie** e, integrandosi con le politiche economiche e l'inclusione sociale, rappresentano la chiave per lo sviluppo di una città metropolitana più bella e sicura. Per ottenere concreti e diffusi risultati di cambiamento e miglioramento delle nostre periferie servono **strategie e piani di lungo periodo dai quali fare discendere progetti attuativi**. I progetti qui proposti non rappresentano quindi un'iniziativa estemporanea, ma sono il principio di un percorso ben più ampio che sarà perseguito e garantito grazie ai principali strumenti di pianificazione della Città Metropolitana (**PSM, PUMS, PTG**).

1.2 Il percorso di partecipazione per la definizione della proposta

Al fine della individuazione dei progetti da candidare al Bando, la Città Metropolitana di Bologna ha intrapreso un **percorso di partecipazione di tutti i Comuni** che ha portato ad individuare le principali esigenze del territorio. Sono pervenute 93 proposte progettuali, rispetto alle quali è stata operata una selezione che ha escluso sia i progetti non coerenti con l'oggetto del Bando e sia i progetti "non metropolitani" di rilievo meramente locale. Si è arrivati quindi all'individuazione di **33 progetti, coerenti con il Piano Strategico Metropolitano e con le finalità del Bando, ritenuti candidabili al finanziamento**. Tale decisione è stata assunta nell'ambito dell'Ufficio di Presidenza della Conferenza Metropolitana di Bologna, costituita dai Presidenti delle Unioni di Comuni, la quale ha dato mandato al Sindaco Metropolitano di formalizzare l'individuazione dei progetti selezionati attraverso un atto formale.



1.3 Obiettivi generali della proposta

Il concetto di "periferia" applicato alle città metropolitane supera la scala meramente urbana ed è da riferirsi al territorio metropolitano. La proposta della Città metropolitana di Bologna riguarda progetti di riqualificazione urbana caratterizzati da **un'alta valenza metropolitana, coscienti che un'area degradata vede la sua rigenerazione in primo luogo aumentando il grado di connessione con il resto della Città e con l'area centrale**, potenziando quindi il valore anche delle parti "underground" della città, ineguali e alle volte fonte di conflitti. L'obiettivo generale è pertanto intervenire su specifiche **aree caratterizzate da degrado edilizio, marginalità economica e sociale e carenza di servizi**, nelle quali realizzare interventi volti alla riqualificazione urbana, alla rigenerazione dei tessuti edilizi e all'accrescimento della sicurezza territoriale e dell'inclusione sociale, anche attraverso il potenziamento delle opportunità di connessione con i nodi strategici del territorio. Uno sviluppo sostenibile quindi, a cui la Città Metropolitana tende con piani e progetti (ad esempio, SFM e la ciclovia del sole EV7).

Il tema trasversale è quello tendente ad aumentare i fattori di **"convergenza metropolitana"**, ovvero il capitale umano, sociale e fisico, le infrastrutture, la qualità delle istituzioni, come incremento delle opportunità di scambio delle esperienze delle periferie con le principali polarità del territorio e con la città di Bologna. La chiave di lettura dell'intera proposta è quella di restituire l'immagine di una periferia metropolitana "aperta", in cui perseguire l'obiettivo **della piena integrazione tra la promozione di politiche per riqualificazione urbana, per il lavoro, quelle per l'inclusione sociale e quelle per la mobilità sostenibile**, come elementi determinanti per diminuire le "divergenze" e favorire la crescita produttiva, sociale e culturale.

1.4 La sicurezza e la qualità urbana

Le proposte progettuali intendono agire sulla progettazione dell'ambiente costruito per contrastare la marginalità, la criminalità ed il disordine urbano ed accrescere la percezione di sicurezza, agendo sulla variabile spazio. Il riferimento è alla disciplina del c.d. "*designing out crime*", espressione del *'Home Office Standing Committee'* del Ministero degli Interni britannico. La progettazione infatti è, in misura crescente, riconosciuta come uno strumento importante per rispondere alla forte domanda di sicurezza. Le azioni progettuali urbanistiche



e quelle organizzative intendono contrastare non solo il pericolo, agendo sulle probabilità dell'evento criminale, ma anche la paura, riducendo l'ansia e l'allarme collettivi. A creare, infatti, la crescente domanda di sicurezza (a cui le diverse strategie – poliziesca, giudiziaria, sociale ed ambientale - sono le risposte) non è tanto il pericolo di essere vittime di un'azione criminale, quanto la percezione del pericolo. La modalità attraverso la quale i fruitori costruiscono relazioni con lo spazio pubblico è sempre mediata dalla rete di relazioni tra i diversi spazi: tanto più è difficoltosa questa relazione, tanto meno può nascere un rapporto di fiducia e di familiarità tra il cittadino (pedone o ciclista) e lo spazio circolante. La presenza di questi "vuoti" urbani può essere la causa di una negativa percezione dello spazio. Questi luoghi coincidono con le aree a maggior densità di disordine e tendono ad abbassare il livello di qualità urbana. In questi spazi accessori delle città si nascondono i rischi di una sensazione di pericolo più percepita che reale. Per queste ragioni massima attenzione sarà dedicata alla progettazione, in maniera che possano essere caratterizzati da una qualità visiva degli spazi. Le aree oggetto di intervento saranno considerate come un sistema complesso di spazi fisici e di vissuti individuali, nei quali vivono gruppi sociali ed etnici differenti, dove emergono con forza i temi delle identità degli abitanti rispetto alle zone della città.

3

1.5 Le scelte progettuali

La Città Metropolitana di Bologna candida **un unico progetto integrato composto da due distinte parti**: una relativa al Comune di Bologna, l'altra al territorio metropolitano, nell'ottica di un progetto territoriale organico e omogeneo che, partendo dal capoluogo, allarga il proprio raggio di azione verso il territorio metropolitano, superando la logica dei confini amministrativi e concorrendo verso un'unica visione per Bologna metropolitana.

La proposta è costituita da progetti specifici di riqualificazione urbana di ambiti che rivestono un peso territoriale rilevante a livello metropolitano e regionale, individuati dagli strumenti di pianificazione urbanistica. Si tratta di ambiti di rilievo metropolitano, anche specializzati per attività produttive, caratterizzati da scarsa qualità insediativa e dei tessuti, degrado e marginalità economica e sociale, derivanti anche dalla commistione di usi residenziali e produttivi. A questi progetti, si aggiungono le proposte finalizzate al potenziamento delle connessioni e dei collegamenti tra il centro e la periferia della Città Metropolitana, che danno attuazione a strategie territoriali condivise e consolidate, in coerenza con gli indirizzi del



PUMS: si tratta di progetti di riqualificazione di ambiti urbani intorno ad alcune Stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) oppure di potenziamento dei principali assi ciclo-pedonali metropolitani.

2 I PROGETTI SPECIFICI

2.1 La tipologia e le caratteristiche dei progetti (art. 5, c.1, lett a.i)

- Progetti 1 e 2 – Bologna si rimanda alla documentazione del Comune di Bologna
- Progetto 3 – Imola - Riqualificazione dell'ambito della Stazione Ferroviaria

Il progetto si inserisce all'interno di un sistema complesso di aree di riqualificazione a nord ovest della ferrovia dotando l'area di attrezzature per servizi pubblici, aumentando la dotazione di spazi di sosta e di aree verdi, favorendo i collegamenti con il popolare quartiere Marconi (con edilizia densa e povera di servizi) ed il centro della città. Si prevede un nuovo sottopasso ciclopedonale che costituisce un importante servizio per il quadrante nord ovest.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, b, c, e.

- Progetto 4 - Medicina - Riqualificazione dell'Ambito della ex Stazione

Il progetto consiste nella riqualificazione dell'area della ex stazione ferroviaria attraverso infrastrutture per lo scambio intermodale verso il trasporto pubblico locale su gomma (*bus station* dotata di servizi alla mobilità e ai viaggiatori), la realizzazione di un tratto di pista ciclopedonale lungo il sedime della ex ferrovia ed il riuso dell'edificio dismesso, da destinare ad attività di *co-working* e *fab-lab*, al fine di promuovere imprenditorialità e coesione sociale.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, b, c, d, e.

- Progetto 5 –Calderara di Reno – Riqualificazione urbana dell'ambito produttivo sovra comunale del Bargellino e potenziamento dei servizi alle imprese

Il progetto riguarda più tipologie di intervento: il miglioramento della qualità del decoro urbano dell'area della stazione del Bargellino; la rifunzionalizzazione di aree e strutture edilizie esistenti per finalità di interesse pubblico, anche tese a favorire il sistema della logistica; l'accrescimento della sicurezza con la videosorveglianza e l'illuminazione; lo sviluppo di pratiche del terzo settore, con il potenziamento del sistema della banda ultralarga



a servizio delle attività industriali insediate e con la creazione di un polo di eccellenza nel settore della meccanica di precisione (progetto sperimentale "Tecno Shop–Bargellino 4.0"), con formazione professionale d'avanguardia; la mobilità sostenibile, potenziando il nodo della stazione del SFM, attraverso l'interconnessione del sistema ciclabile con la dorsale EV7.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, b, c, d, e.

- Progetti 6, 15 e 16 –Castel San Pietro Terme, Dozza, Mordano, Ozzano e San Lazzaro di Savena - Asse ciclopedonale metropolitano della via Emilia
- Progetto 8 –Mordano, Imola, Casalfiumanese, Borgo Tossignano, Fontanelice e Castel del Rio - Asse ciclopedonale metropolitano della Val Santerno
- Progetto 9 –Castel Guelfo - Asse ciclopedonale metropolitano della Val Sellustra

I progetti hanno la finalità di promuovere la mobilità sostenibile in aree periferiche con collegamenti tra i centri urbani lungo l'asse della via Emilia ed in direzione nord-sud lungo la Val Santerno e la Val Sellustra, completando la connessione strategica tra Imola e Bologna. Si prevede la realizzazione di nuovi tratti ed la messa in sicurezza di quelli esistenti, con il recupero di infrastrutture stradali e pedonali degradate e con l'abbattimento delle barriere architettoniche, migliorando la qualità del decoro urbano.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, c, d, e.

- Progetto 11 –Casalecchio - Asse ciclo-pedonale metropolitano di connessione ad EV7

Il progetto di mobilità sostenibile crea un collegamento ciclopedonale tra Casalecchio di Reno e Sasso Marconi, realizzando una infrastruttura per la mobilità ciclabile, in continuità con quella realizzata dal Comune di Sasso Marconi e creando un percorso pedonale di carattere intercomunale sicuro, parte dell'itinerario ciclabile EV7.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, c, e.

- Progetto 12 –Valsamoggia – Connessione dell'asse ciclopedonale metropolitano di Valsamoggia con la stazione del SFM di Bazzano

Il progetto per la mobilità sostenibile, che prevede la realizzazione della ciclovia tra Bazzano e Monteveglio fino a Castello di Serravalle, completa quasi interamente i percorsi ciclabili del Comune di Valsamoggia, creando un collegamento verso Bologna attraverso la stazione del SFM di Bazzano che, con i nuovi treni, permette il trasporto delle bici al seguito.



La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, c, d, e.

- Progetto 13 – Casalecchio di Reno - Collegamento ciclopedonale con il polo funzionale sovracomunale UnipolArena

L'intervento prevede il collegamento ciclopedonale tra il capoluogo e la UnipolArena nell'ambito della riqualificazione complessiva del Polo funzionale Zona B, contribuendo al recupero di un tratto urbano in condizioni di forte degrado, in connessione con la rete di piste ciclabili presenti nel Comune di Zola Predosa e di Bologna.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, c, e.

- Progetto 14 – San Lazzaro di Savena – Accesso ciclopedonale alla Stazione SFM

Il progetto migliora l'accessibilità della stazione del SFM intervenendo sulle aree periferiche a nord del capoluogo con la riqualificazione di aree pubbliche che renderanno l'area circostante più gradevole e sicura. Si vuole favorire il trasporto intermodale di stazione, punto di accesso al sistema dei servizi di trasporto pubblico del bacino a nord est di Bologna.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, c, e.

- Progetto 17 – Ozzano dell'Emilia - Collegamento ciclopedonale con APEA Ponte Rizzoli

Il progetto connette la Stazione del SFM con l'Area Produttiva di Ponte Rizzoli per agevolare la mobilità sostenibile e l'utilizzo del SFM da parte dei lavoratori. Il percorso prosegue come sentiero naturalistico nel lungo fiume Quaderna arrivando a collegare alla stazione del Servizio Ferroviario anche la frazione di Ponte Rizzoli.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, c, d, e.

- Progetto 18 – Sala Bolognese - Riqualificazione ambito "Don Minzoni".

Il progetto comprende il miglioramento della qualità del decoro urbano e della sicurezza lungo l'asse di Via Don Minzoni, la valorizzazione delle attività commerciali presenti. Si prevede la realizzazione di una pista ciclabile in collegamento con il progetto EV7.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, c, d, e.

- Progetti dal 19 al 28 – Unione di Comuni Reno Galliera - Asse ciclo-pedonale metropolitano

Il progetto di riqualificazione urbana e mobilità sostenibile pone in relazione funzionale i maggiori centri urbani dell'Unione Reno Galliera (8 Comuni), con gli ambiti produttivi di maggiore gravitazione occupazionale, anche collegandoli con le principali fermate del Trasporto pubblico locale e con le stazioni ferroviarie del SFM.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, c, d, e.



- Progetto 29 – San Giovanni in Persiceto – Riqualificazione dell’Ambito della Stazione e di un edificio dismesso

Il progetto prevede il riuso di aree pubbliche e di strutture edilizie esistenti. Si prevede la riqualificazione del piazzale della Stazione, la rifunzionalizzazione della stazione non più in uso e di altri fabbricati, da destinarsi a servizi per i ciclisti (attività ricettive bed & bike, bici-grill, ciclo-officina) e a funzioni sociali/ricreative e la riqualificazione di un edificio dismesso per funzioni civiche, culturali e ricreative pensate per i giovani del vicino polo scolastico.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, b, c, d, e.

- Progetto 30 – Budrio - Riqualificazione dell’Ambito della Stazione e di un edificio dismesso

Il progetto integra interventi di mobilità sostenibile e con azioni di riuso di aree pubbliche e di strutture edilizie esistenti nelle aree urbane limitrofe alla stazione del SFM di Budrio. Si completa la rete ciclopedonale di connessione con il centro storico e l'area industriale di Cento; si riqualificano gli spazi pubblici (piazzale e parco antistante la stazione, bagni pubblici) e l'ex Magazzino Sementi come contenitore polifunzionale.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, b, c, d, e.

- Progetto 31 – Molinella - Riqualificazione dell’Ambito della Stazione

Il progetto integra interventi volti al miglioramento della qualità del decoro urbano e adeguamento della viabilità nell’area della Stazione di Molinella, creando una nuova centralità urbana, ampliando il parcheggio esistente da dedicare agli utilizzatori dei mezzi pubblici e migliorando l’accessibilità agli ambiti residenziali a nord del Capoluogo.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, b, c, d, e.

- Progetto 32 – Marzabotto - Riqualificazione della Casa della Cultura/Memoria con EV7

Il progetto riduce fenomeni di marginalità sociale e degrado, con il miglioramento del decoro urbano, del tessuto ambientale e della fruibilità degli spazi pubblici da parte delle categorie più deboli (pedoni, ciclisti e persone con disabilità). Si prevede il completamento della ristrutturazione della Casa della Cultura e della Memoria di cui è già stato realizzato il primo stralcio funzionale. L’edificio comprende una biblioteca e il centro documentale del Parco storico di Monte Sole, diventando un centro di promozione del territorio. Il progetto si estende alla riqualificazione di un'ampia porzione del centro abitato in relazione a EV7.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, b, c, d, e.



- Progetto 33 – Zola Predosa - Riqualificazione dell’Ambito della Stazione

Il progetto prevede la riqualificazione urbana di un contesto degradato ed inutilizzato, seppur collocato in posizione centrale rispetto ai principali servizi, da realizzare mediante la demolizione di alcuni fabbricati collabenti, la creazione di un “sistema piazza”, che congiunga e renda fruibile in maniera completa e funzionale gli spazi e gli edifici pubblici già presenti.

La proposta corrisponde alle azioni dell'art. 4, c.3 del Bando: lett. a, b, c, e.

2.2 Il costo complessivo del progetto, il piano finanziario e le specifiche coperture finanziarie previste (art. 5, c.1, lett a.ii)

Si stima un costo complessivo per la realizzazione completa del progetto, comprensivo di tutte le proposte progettuali specifiche, di circa 47.830.000 €, di cui il finanziamento richiesto al Bando ammonta a **39.721.316 €**.

	COSTO PROGETTO	Di cui co-finanziamento comunale	Di cui co-finanziamento terzi (altri Enti e/o privati)	di cui finanziamento richiesto
totale citta' metro bologna	47.826.666,12	5.234.951	2.870.400	39.721.316

Rimandando all'allegato c) per una scheda sintetica relativa ai costi delle singole proposte progettuali, con l'apporto finanziario dei soggetti pubblici e privati cofinanziatori, si specifica che i Comuni hanno in parte già previsto e stanziato la quota relativa al co-finanziamento, in parte si impegnano a stanziarla nel bilancio previsione 2017-2018, in caso di accesso ai finanziamenti richiesti al Bando. In caso di finanziamento del Bando inferiore all'importo richiesto, i Comuni garantiscono comunque la fattibilità degli interventi, ridimensionando l'iniziativa ed assicurando comunque il raggiungimento di risultati parziali.

2.3 La tipologia e il numero di beneficiari diretti e indiretti e le relative modalità di individuazione (art. 5, c.1, lett a.iii)

L'attuazione integrata e coordinata dei progetti innescherà processi di rivitalizzazione economica, sociale e culturale dei singoli contesti urbani di riferimento, ma anche dell'intero territorio metropolitano. Pertanto i beneficiari diretti saranno gli abitanti delle aree oggetto degli interventi di riqualificazione urbana, anche come utilizzatori della mobilità sostenibile (SFM e TPL) e gli utenti (addetti ed imprese) degli ambiti produttivi da riqualificare. Questa tipologia di beneficiari potrà essere individuata con indagini socio demoscopiche e con



sistemi di rilevamento della mobilità, associati ad interviste a campione. I beneficiari indiretti saranno sia tutti i residenti, i lavoratori e i cicloturisti (vedi SFM e EV7) della Città Metropolitana che saranno rilevati durante la redazione del PTG e del PUMS.

2.4 I tempi di esecuzione (art. 5, c.1, lett a.iv)

Dal cronoprogramma che sintetizza i tempi per i progetti specifici, riportato nell'allegato 2), emerge che la quasi totalità dei progetti sarà attuata nell'arco di 24 mesi, ad eccezione di due progetti, che si concluderanno in 36 mesi (progetti 32 e 29).

2.5 Le aree in cui saranno svolte le attività progettuali (art. 5, c.1, lett a.v)

La proposta complessiva della Città metropolitana di Bologna si sviluppa su sei aree:

1. L'area urbana centrale del capoluogo (Progetti 1 e 2 – Comune di Bologna - Pilastro ed ex parcheggio Giuriolo). Per i contenuti si rimanda alla documentazione inviata dal Comune di Bologna, specificando che eventuali economie per la variazione del quadro economico ivi presente saranno dirottate verso l'ambito stazione Sant'Orsola.
2. Area delle linee ferroviarie ex Veneta e Bologna-Verona, nel quale si prevedono interventi integrati di riqualificazione urbana di alcuni ambiti di Stazioni, strategiche per il territorio metropolitano, comprendente la rifunzionalizzazione di edifici dismessi per funzioni sociali (Progetti 29 – 30 - 31); la riqualificazione urbana, il potenziamento dei servizi, l'aumento della sicurezza e, più in generale, la qualificazione diffusa dei tessuti in alcuni ambiti produttivi e poli funzionali di rilievo sovracomunale (Progetti 5 - 13 - 17).
3. Area dell'asse strategico metropolitano dall'Imolese a Bologna, nel quale si collocano interventi complessi di riqualificazione e di miglioramento della sicurezza urbana e dell'accessibilità al SFM (Progetto 3, 4 e 14) ed interventi per la mobilità sostenibile, finalizzati alla creazione di un sistema di connessioni ciclopedonali (Prog. 9, 8, 6, 15 e 16);
4. Area Reno Galliera, nel quale si prevede la realizzazione di un sistema di connessioni ciclabili di rilievo metropolitano (Progetti dal 19 al 28);



5. Area Eurovelo 7 Ciclovía del Sole, che prevede la riqualificazione urbana in connessione con la ciclovía del sole Eurovelo (Progetti 5, 11, 18 e 32).
6. Area Lavino Samoggia, che prevede la riqualificazione urbana di ambiti di stazione ferroviaria (Prog. 33) e connessioni ciclabili con essi (Prog.12).

Per la descrizione delle aree in cui saranno svolte le attività progettuali, si rimanda alle schede illustrative dei progetti specifici di cui all'allegato e) ed ai relativi elaborati grafici di cui all'allegato 2 della presente Relazione. I progetti costituiti da lotti funzionali sono autonomamente fruibili, come dimostrato nelle relazioni tecniche di cui all'allegato e).

2.6 La dimensione dell'investimento da realizzare con indicazione dei risultati attesi (art. 5, c.1, lett a.vi)

L'investimento avrà ricadute significative per l'intero territorio metropolitano, migliorandone l'attrattività, sia interna che esterna, innescando, a partire dalle aree coinvolte negli interventi di riqualificazione urbana, processi più estesi di riqualificazione e miglioramento del decoro e l'accrescimento di sicurezza e resilienza urbane. I risultati attesi si concretizzeranno nella ricucitura dei tessuti urbani e sociali, nella fruizione più sicura degli spazi pubblici e nella costruzione di una rete produttiva di eccellenza (trasportistica, tecnologica, di formazione) con una risonanza molto più ampia rispetto ai singoli distretti, e incidendo significativamente sull'offerta occupazionale. Il progetto avrà inoltre ricadute positive sulla mobilità generale e costituirà un forte incentivo alla mobilità sostenibile.

2.7 La partecipazione di eventuali soggetti privati e le modalità di coinvolgimento attraverso procedure di evidenza pubblica (art. 5, c.1, lett a.vii)

Nel complesso la partecipazione dei privati al progetto ammonta a **2.870.400 €**, suddivisi nei progetti specifici, come indicato nella scheda sintetica relativa ai costi complessivi e delle singole proposte progettuali contenuta nell'allegato c). Inoltre, nell'allegato d) sono riportate le intese o gli accordi sottoscritti con i soggetti privati cofinanziatori del progetto, che ne definiscono le modalità di coinvolgimento.