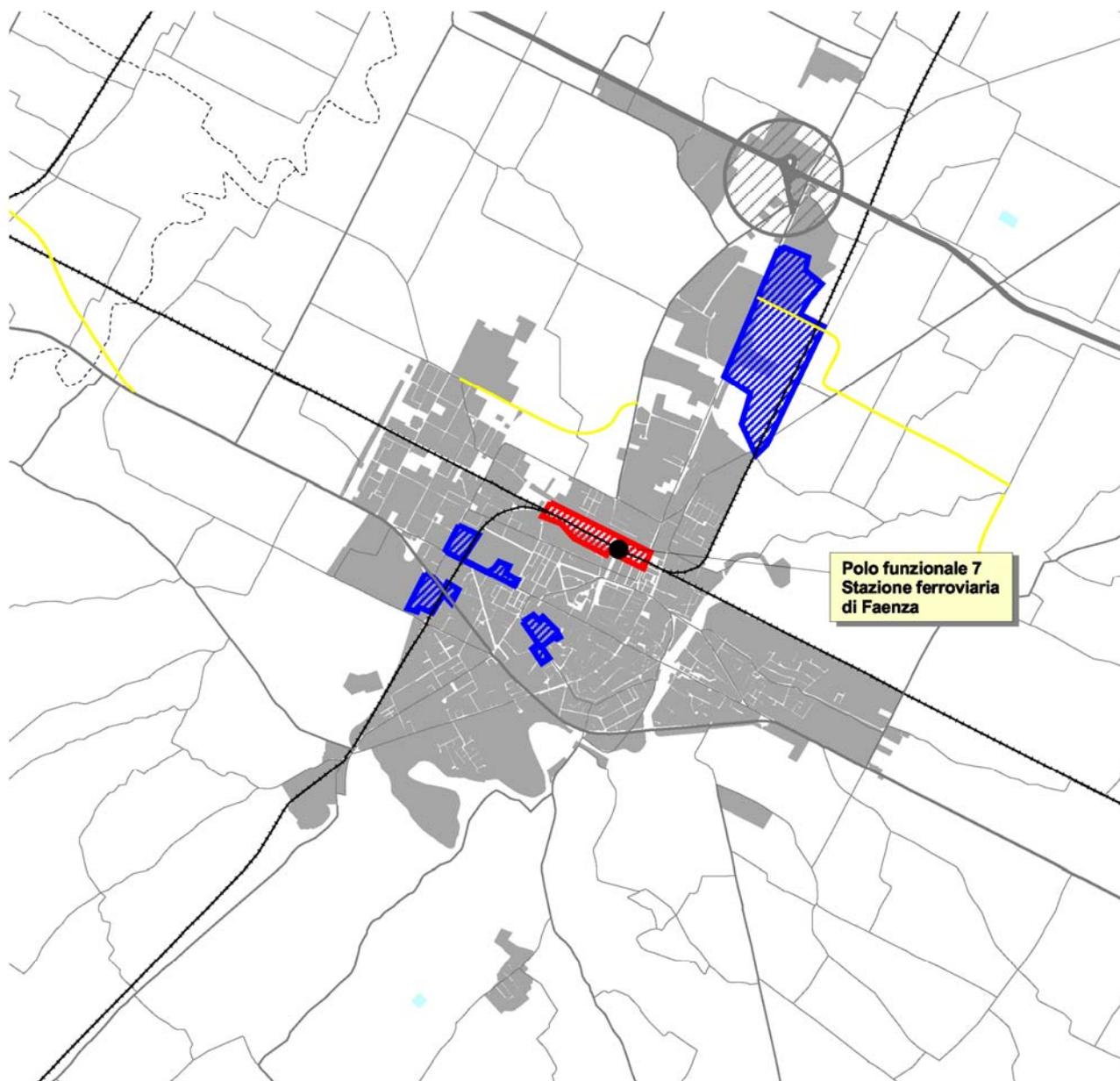


Polo funzionale 7

Stazione ferroviaria di Faenza

Comune: Faenza

Tav.1 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE



LEGENDA

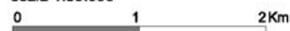
- Area interessata dal Polo funzionale
- Ambito interessato dal Polo funzionale
- Aree/ambiti interessati da altri Poli funzionali
- Aree urbanizzate
- Confini comunali

- Infrastrutture esistenti**
- Autostrade
 - Superstrade
 - Strade statali e provinciali
 - Caselli
 - Ferrovie
 - Stazioni ferroviarie

Infrastrutture di progetto

- Strade
- Caselli
- Ferrovie

scala 1:50.000



Tav.2 – INQUADRAMENTO URBANO



Scala 1:10.000

ELENCO UNITÀ DEL POLO FUNZIONALE:

Famiglia attività (l.r. 20/2000): D

N. Unità	Unità funzionali	Stato attuazione	Località
7	Stazione ferroviaria	Esistente	Faenza

DESCRIZIONE

La stazione di Faenza si colloca a margine del centro storico, con cui è collegato attraverso il tipico viale di stazione. Costituitasi come parte terminale della città, con lo sviluppo urbano nel corso del XX secolo, la stazione con l'impianto ferroviario si è trovata a costituire una barriera morfologica fra le due parti di città. L'assenza di sottopassi passanti di stazione accentuano il senso di marginalità delle aree poste al di là del fascio dei binari. La progressiva defunzionalizzazione di alcune parti dell'impianto ferroviario e la monofunzionalità dell'area portano a un peggioramento dei livelli qualitativi dell'area stessa. La presenza di rilevanti aree in via di dismissione e sottoutilizzate, in particolare lo scalo merci, costituisce una risorsa importante per poter avviare una riorganizzazione funzionale di tutto il Polo stazione.

INQUADRAMENTO DIMENSIONALE E FUNZIONALE

L'area ferroviaria della stazione di Faenza, composto dal fabbricato viaggiatori, dai fabbricati accessori, dalle banchine e dal fascio dei binari passeggeri, dalle aree degli impianti tecnici, e dallo scalo merci, ha una dimensione complessiva di circa 13 ha. Di questi circa 2,5 ha sono destinati allo scalo merci.

La stazione di Faenza è classificata da RFI come "Media stazione", in virtù della sua importanza come nodo fra le linee lungo l'asse della via Emilia e quelle fra la pianura e l'Appennino. I flussi passeggeri sono 947 arrivi/ giorno e 1.525 partenze/giorno in estate, e 2.311 arrivi/ giorno e 2.846 partenze/giorno in inverno.

Il fabbricato viaggiatori ospita, oltre alle funzioni a servizio dell'utenza ferroviaria, piccoli punti commerciali.

ACCESSIBILITÀ

L'accessibilità carrabile alla stazione avviene da sud, sul lato città, dove sono collocati il fabbricato viaggiatori e il piazzale di stazione, elemento organizzatore dell'interscambio. La stazione è quindi raggiungibile da nord, attraverso il cavalcaferrovia, mentre per le restanti parti della città e del territorio, tramite la rete urbana imperniata sulla circonvallazione e sulla via Emilia.

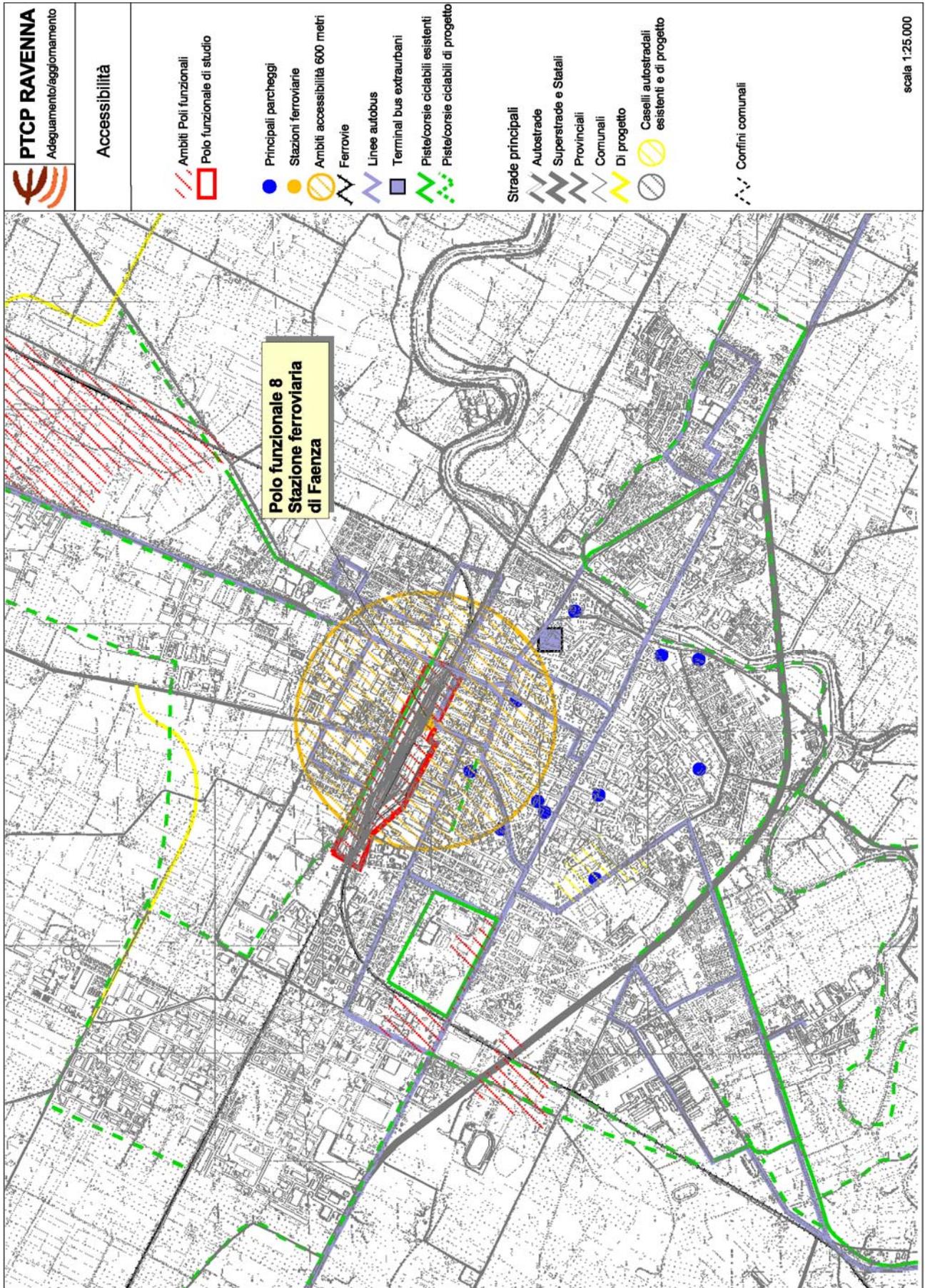
Il trasporto pubblico ha nel piazzale di stazione le fermate per l'interscambio con il treno; nello stesso piazzale si trova anche una piccola area parcheggio per i mezzi privati, che altrimenti utilizzano i posteggi lungo strada.

L'accessibilità ciclopedonale risulta, anche in assenza di apposite piste ciclabili, agevole dal lato città storica, mentre l'assenza di accessi diretti all'altro lato della città, rende difficili i collegamenti.

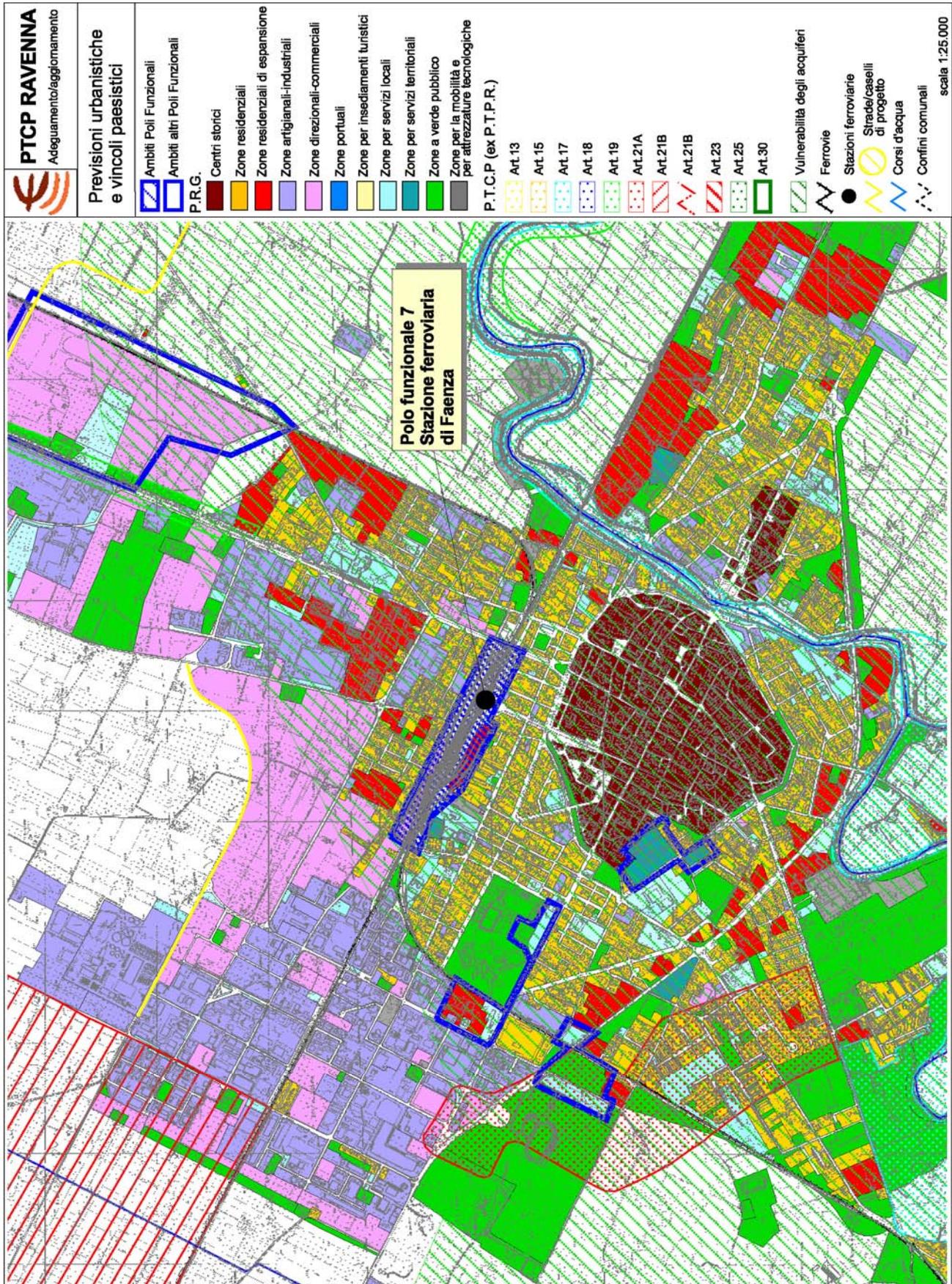
STATO DI FATTO DELLE PREVISIONI URBANISTICHE

Le previsioni urbanistiche per l'area ferroviaria contengono, oltre alla presenza delle funzioni ferroviarie, la previsione di trasformazione dello scalo merci in area residenziale e di riorganizzazione della mobilità.

Tav.3 – ACCESSIBILITÀ



Tav.4 – INQUADRAMENTO DELLE PREVISIONI URBANISTICHE

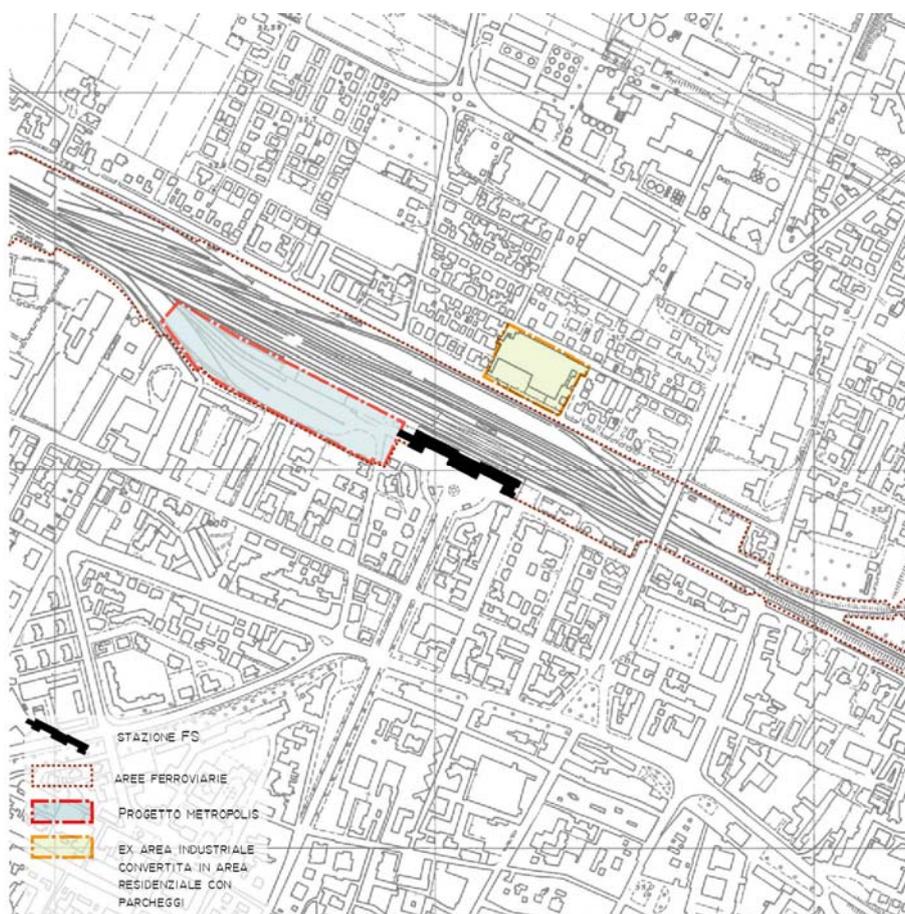


PROBLEMI E CRITICITÀ

Le maggiori criticità riscontrate si devono alla mancanza di collegamenti fra le due parti di città, rendendo di fatto, per gli insediamenti a nord, scarsamente accessibile la stazione ferroviaria e anche il vicino centro città. La scarsa funzionalità per la mobilità urbana e l'assenza di valorizzazione dell'area ferroviaria costituiscono un limite per questa importante porta della città.

PROGRAMMI DI SVILUPPO IN CORSO O APPROVATI¹

Fra i programmi in corso due risultano quelli più importanti.

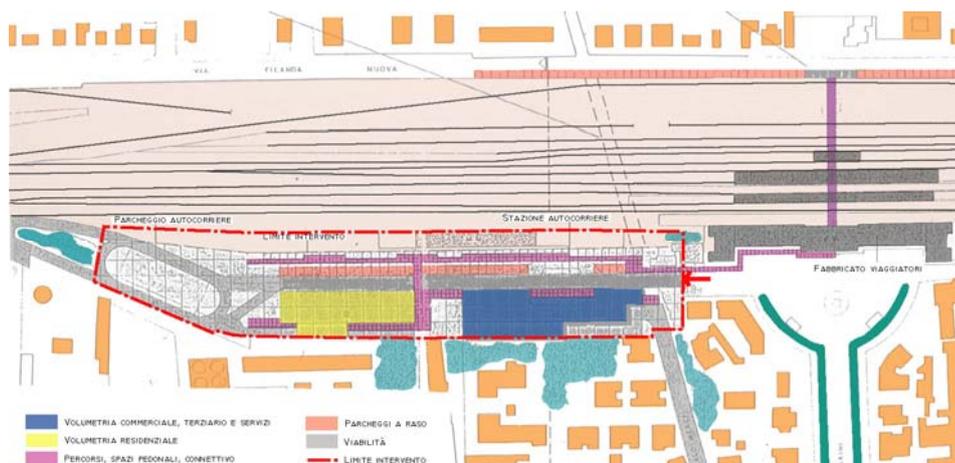


L'insieme degli interventi programmati

Il primo progetto (area Metropolis), di più ampio respiro strategico, riguarda la stazione e lo scalo merci. La trasformazione dello scalo merci viene inquadrata in una operazione complessiva di riordino del complesso stazione tesa ad una riqualificazione urbana e della mobilità, contemplando la realizzazione di collegamenti pedonali e ciclabili in grado di attutire la frattura generata dalla ferrovia. Il progetto prevede la realizzazione di un'area residenziale (circa 30.000 mc), con ampia dotazione di parcheggi, lo spostamento dell'attuale autostazione per favorire l'interscambio ferrogomma, la realizzazione di una struttura ricettiva, la costruzione di un sottopasso ciclabile attrezzato fra via Masaccio e via Scalo Merci, il prolungamento dell'attuale sottopasso di stazione.

¹ Le immagini e le informazioni del presente paragrafo sono tratte dallo studio di Oikos-Centro Studi per la Regione Emilia-Romagna, Assessorato ai Trasporti

Il programma avviato nelle sue fasi interlocutorie da tempo, risulta ancora in via di definizione.



Prima ipotesi del progetto sull'area Metropolis

Il secondo progetto è il “Restyling” del fabbricato viaggiatori promosso da Cento Stazioni – RFI. L'intervento persegue l'obiettivo di una valorizzazione finanziaria degli spazi della stazione, aumentando le superfici commerciali interne.

ESIGENZE / PROSPETTIVE / INTENZIONI DI ULTERIORI SVILUPPI

Non risultano attualmente presenti ulteriori esigenze di sviluppo.