# PUG
# PIANO URBANISTICO GENERALE

Proposta di Piano | Assunzione | QC | Relazione


Sindaco
Giancarlo Muzzarelli

Assessora a Urbanistica, Edilizia, Politiche Abitative, Aree Produttive
Anna Maria Vandelli

Direttrice Generale
Valeria Meloncelli

Coordinamento generale -
Dirigente del Settore Pianificazione Territoriale e Rigenerazione Urbana e RUP
Maria Sergio


C SISTEMA TERRITORIALE

## QC.C2 ASSETTO DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI


| ASSUNZIONE | ADOZIONE | APPROVAZIONE |
|---|---|---|
| Delibera C.C. n° 86 del 29/12/2021 | Delibera C.C. n° del / / | Delibera C.C. n° del / / |


Comune di Modena

| EQUIPE DI PROGETTAZIONE ESTERNA ALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE | |
|---|---|
| coordinatore del gruppo di lavoro | Gianfranco Gorelli |
| rigenerazione della città consolidata e dei paesaggi rurali | Sandra Vecchietti |
| città pubblica e paesaggio | Filippo Boschi |
| regole: valutazione progetti, relazione economico finanziaria, perequazione | Stefano Stanghellini |
| supporto per gli aspetti di paesaggio | Giovanni Bazzani |
| | |
| città storica e patrimonio culturale | Daniele Pini |
| | Anna Trazzi |
| gruppo di lavoro | Giulia Bortolotto, David Casagrande, Gabriele Marras, Alessio Tanganelli |

| EQUIPE DI PROGETTAZIONE INTERNA ALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE | |
|---|---|
| **UFFICIO DI PIANO** | |
| **Ufficio PUG** | |
| **Responsabile ufficio PUG** | Simona Rotteglia |
| | |
| sistema insediativo, città pubblica e produttivo | Vera Dondi |
| sistema ambientale e focus progettuali per l'ambiente e il paesaggio | Paola Dotti |
| componente programmatica, paesaggio e ValSAT | Annalisa Lugli |
| sistema insediativo storico, paesaggio e beni storici | Irma Palmieri |
| sistema naturale e ambientale e coordinamento ValSAT | Anna Pratissoli |
| sistema insediativo, via Emilia e piattaforme pubbliche | Isabella Turchi |
| | |
| analisi territoriali, urbane, storiche, cartografie | Giulia Ansaloni |
| | Barbara Ballestri |
| | Nilva Bulgarelli |
| | Francesco D'Alesio |
| | Andrea Reggianini |
| garante della comunicazione e della partecipazione | Catia Rizzo |
| | |
| diritto amministrativo-urbanistico | Marco Bisconti |
| | |
| **Ufficio gestione servizi urbanistici vigenti** | Morena Croci - responsabile ufficio |
| sistema informativo territoriale, cartografia | Sonia Corradi, Tania Federzoni, Diana Bozzetto |
| | |
| Segreteria tecnico - amministrativa | Roberto Vinci, Christine Widdicks, Anna Severini |
| | |
| **Ufficio impatto ambientale-classificazione acustica** | Daniela Campolieti - responsabile dell'ufficio |
| | |
| **SETTORE PIANIFICAZIONE E SOSTENIBILITÀ URBANA** | |
| | |
| **Servizio progetti urbani complessi e politiche abitative** | Michele A. Tropea - responsabile del servizio |
| | Filippo Bonazzi, Daniele Bonfante, Lorenzo Gastaldello, Maria Giulia Lucchi, Giovanna Palazzi, Silvia Sitton, Roberto Falcone, Luigi Maietta, Elena Alietti, Anna Tavoni |
| **Servizio Pianificazione Ambientale** | Giovanna Franzelli - responsabile del servizio fino al 31/08/2020 |
| | Saverio Cioce - responsabile del servizio |
| | Marta Guidi, Fabio Alberti |
| **Ufficio amministrativo pianificazione:** | Susanna Pivetti - responsabile del servizio |
| | Antonella Ferri, Maria Ginestrino |
| **Ufficio mobilità, traffico e urbanizzazioni** | Guido Calvarese - responsabile del servizio |
| | Barbara Cremonini, Alice Panciroli |

| HANNO CONTRIBUITO NUMEROSI SETTORI E SERVIZI DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE: | |
|---|---|
| **Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive** | Roberto Bolondi |
| **Settore Cultura, sport, giovani e promozione della città** | Giulia Severi |
| **Settore LL.PP. e manutenzione della città** | El Ahmadie' Nabil |
| **Settore Polizia Locale, Sicurezza Urbana e Protezione Civile** | Roberto Riva Cambrino |
| **Settore Risorse finanziarie e patrimoniali** | Stefania Storti |
| **Settore Risorse Umane e affari istituzionali** | Lorena Leonardi |
| **Settore Servizi educativi** | Patrizia Guerra |
| **Settore Servizi sociali, sanitari e per l'integrazione** | Annalisa Righi |
| **Settore Smart city, servizi demografici e partecipazione** | Luca Chiantore |

| STUDI E RICERCHE | |
|---|---|
| ambiti produttivi e censimento fabbricati in territorio rurale | CAP - Consorzio aree produttive |
| socio - economiche | CRESME |
| suolo e sottosuolo | A -TEAM Progetti Sostenibili |
| uso del suolo | MATE soc.coop.va |
| ambiente | Università di Modena e Reggio Emilia |
| ambiente | Università di Bologna |
| territorio rurale, censimento incongrui nel rurale e censimento fabbricati di interesse nel rurale | Università di Parma |
| indagine su testimoni rappresentativi la popolazione modenese | Fondazione del Monte |
| aggiornamento microzonazione sismica e CLE, approfondimenti geologici | GEO-XPERT Italia SRL |
| studio di incidenza ambientale Siti Rete Natura2000 | Studio Giovanni Luca Bisogni |

| L'elaborazione del documento di indirizzo è stato predisposto con il contributo del comitato scientifico | |
|---|---|
| Paesaggio | MATE soc.coop.va – PROAP ITALIA srl<br>João Antonio Ribeiro Ferreira Nunes, Andrea Menegotto, Fabio Tunioli, Carlo Santacroce, Tommaso Cesaro, Giovanni Trentanovi |
| Forme e qualità dell'abitare - Azioni e strumenti per la rigenerazione | Politecnico di Milano – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani<br>Patrizia Gabellini, Paola Savoldi, Federico Zanfi, Chiara Merlini e la collaborazione di Cristiana Mattioli, Cecilia Saibene, Francesca Sorricaro |
| Mobilità | Jacopo Ognibene |
| ha svolto il coordinamento delle attività del Comitato Scientifico | Patrizia Gabellini |

| Il piano è stato sviluppato anche grazie ai contributi di: | |
|---|---|
| direttore generale del Comune di Modena fino al 30/09/2020 | Pino Dieci |
| dirigente responsabile del servizio Urbanistica fino al 19/03/2017 | Marcello Capucci |
| per approfondimenti del sistema produttivo | CAP - Consorzio Aree Produttive<br>Luca Biancucci e Silvio Berni |
| coordinamento ufficio di piano dal 15/04/2018 al 31/08/2018 | Barbara Marangoni |
| Comitato interistituzionale Regione Emilia Romagna e Provincia di Modena | Per la Regione Emilia Romagna: Roberto Gabrielli e Barbara Nerozzi, per la Provincia di Modena Antonella Manicardi e Annalisa Vita |

# C2
# Assetto delle infrastrutture esistenti

## Sommario


1. Assetto infrastrutturale ....2
   1.1 Viabilità ....2
      1.1.1 Struttura e funzionamento ....2
      1.1.2 I progetti approvati ed in corso ....3
   1.2 Ferrovie ....4
      1.2.1 Struttura e funzionamento ....4
      1.2.2 I nodi delle stazioni ....6
      1.2.3 Gli scali merci ....6
   1.3 L'aeroporto ....6

2. Mobilità sostenibile ....7
   2.1 Trasporto pubblico ....7
      2.1.1 TPL su gomma ....7
      2.1.2 TPL su ferro ....9
   2.2 Piste ciclabili ....10
   2.3 Zone ZTL e Zone 30 ....11

# 1. Assetto infrastrutturale

## 1.1 Viabilità

### 1.1.1 Struttura e funzionamento

La struttura della viabilità modenese si articola su differenti livelli che partono dai grandi sistemi di attraversamento del territorio fino alla rete capillare di quartiere:

- la rete autostradale,
- gli assi di scorrimento veloce,
- le connessioni principali di ambito urbano.

La rete infrastrutturale delle autostrade costituisce il livello macro del sistema viario modenese, ed è caratterizzato da spostamenti in prevalenza di attraversamento del territorio e di connessione a vasta scala. L'autostrada A1 Milano-Napoli attraversa il comune in direzione est-ovest passando a sud della città. Due sono i caselli autostradali che si collocano su questa arteria: il casello di Modena sud all'estremità sud est del territorio comunale e quello di Modena nord posto più a ovest, al limite della zona produttiva "Via Emilia Ovest" e quindi più vicino al capoluogo.

L'altro grande asse autostradale è rappresentato dall'A22 Autostrada del Brennero che lambisce il territorio modenese ad ovest e il cui casello di Campogalliano è a ridotta distanza dalla città.

Lo snodo infrastrutturale generato dalla presenza di due tra le principali arterie nazionali (l'A1 è il maggiore collegamento nord-sud del paese e l'A22 è la porta di accesso dall'Austria) fa sì che il nostro territorio rappresenti un nodo strategico di livello nazionale.

Il livello inferiore è costituito dagli assi di scorrimento veloce e di collegamento con i capoluoghi contermini. Essi smistano la viabilità di comunicazione extraurbana ai margini della città e sostanzialmente sono costituiti dall'anello della tangenziale e dalle direttrici che da esso si diramano verso i capoluoghi vicini (SP13 direzione Campogalliano, SP413 direzione Carpi, SS12 direzione Mirandola-Verona-Brennero a nord e Castelnuovo Rangone-Abetone a sud, SP255 direzione Nonantola, SS9 direzione Castelfranco a est e Reggio Emilia a ovest, SP623 direzione Vignola, SS724 direzione Sassuolo).

Si sottolinea che la tangenziale non serve solamente gli spostamenti in entrata e in uscita dalla città ma viene largamente

utilizzata dai cittadini per spostarsi da un punto all'altro del capoluogo come alternativa alle vie urbane e di conseguenza si genera un alto carico per questi assi viari.

L'ultimo livello della struttura viaria modenese di macro scala, è quello delle connessioni principali di ambito urbano. Questi assi generano una rete interna all'anello della tangenziale formata da direttrici di più rapido scorrimento che fungono da collegamento di interquartiere e che sono utilizzate come assi di grande traffico urbano.

Sulla struttura viaria cittadina pesa la notevole quantità di traffico generata dall'abitudine diffusa di prediligere il mezzo privato rispetto al trasporto collettivo e di preferire l'automobile anche per gli spostamenti a corto raggio.

Per più approfondite analisi sui flussi di traffico e sulle modalità di trasporto si fa riferimento al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che è in corso di approvazione.

### 1.1.2 I progetti approvati ed in corso

I progetti in corso di realizzazione o in fase di progettazione esecutiva approvata che interessano la rete infrastrutturale viaria di macro livello precedentemente descritta, sono diversi e ciascuno di importanza veramente strategica.

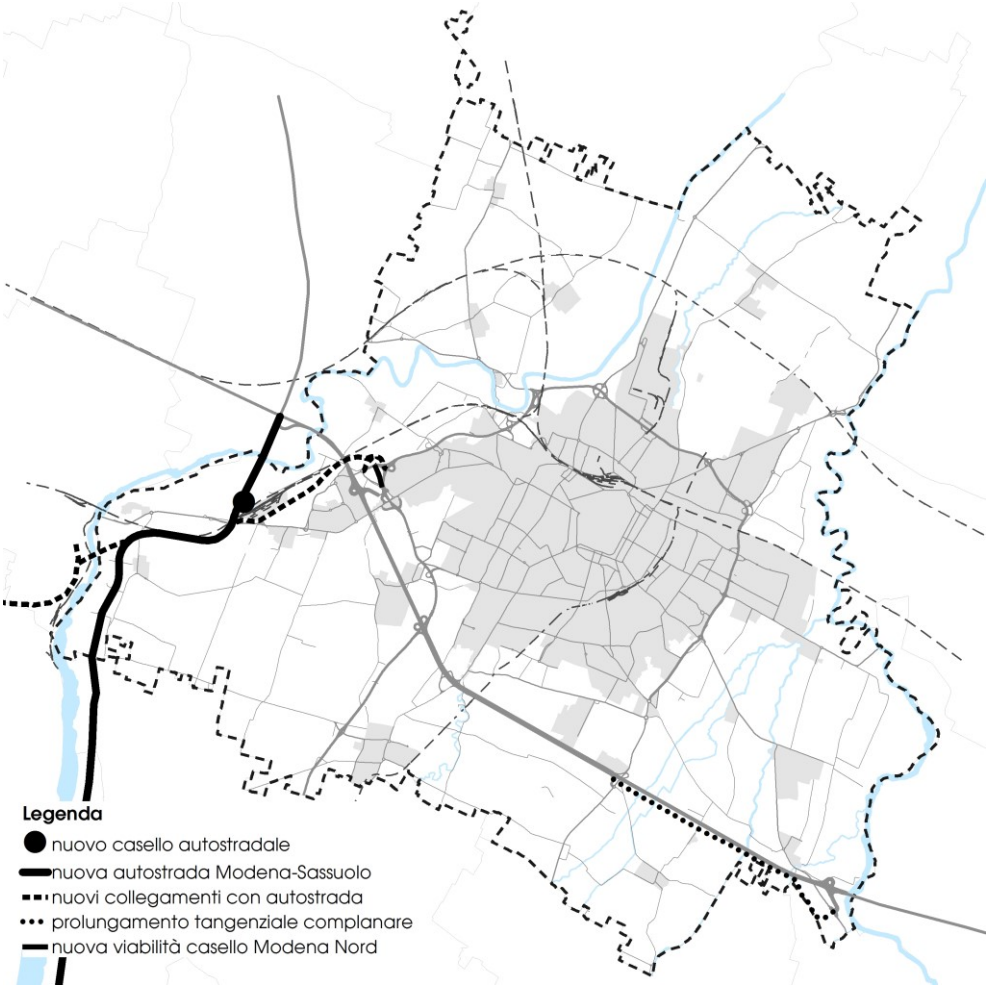


Primo fra tutti spicca, nella zona sud del territorio, il progetto per una infrastruttura strategica per il sistema viario modenese: il prolungamento della tangenziale complanare da Cantone di Mugnano sino al casello di Modena sud che permetterà di dare maggiore completezza al sistema della tangenziale sgravando in particolare gli assi che oggi servono l'ingresso al casello e in generale quelli afferenti all'area sud.

Si evidenzia poi il prolungamento dell'autostrada del Brennero da Campogalliano a Sassuolo che attraverserà il territorio comunale in direzione nord-sud tra le frazioni di Cittanova e Marzaglia Nuova intersecando il complesso sistema dello scalo merci e della via Emilia. Su questa direttrice è prevista anche la realizzazione di un nuovo casello autostradale situato a nord della via Emilia.

Contestualmente alla realizzazione del nuovo ramo autostradale sono previste opere di collegamento verso est con il casello di Modena nord sull'A1 e con l'attuale tangenziale cittadina e verso ovest con la prevista tangenziale di Rubiera.

Sempre nell'area cruciale del casello di Modena nord è in corso di realizzazione un nuovo braccio di collegamento tra il casello e il sistema della tangenziale che entrerà poi a far parte dei nuovi collegamenti sopra descritti.




## 1.2 Ferrovie

### 1.2.1 Struttura e funzionamento

Il sistema ferroviario che attraversa il territorio modenese si articola, come per quello viario, su più livelli dalla scala nazionale a quella più locale. Ricordiamo inoltre che l'attuale assetto è frutto di grandi opere portate avanti negli ultimi decenni che hanno comportato una completa riorganizzazione delle linee e del sistema.

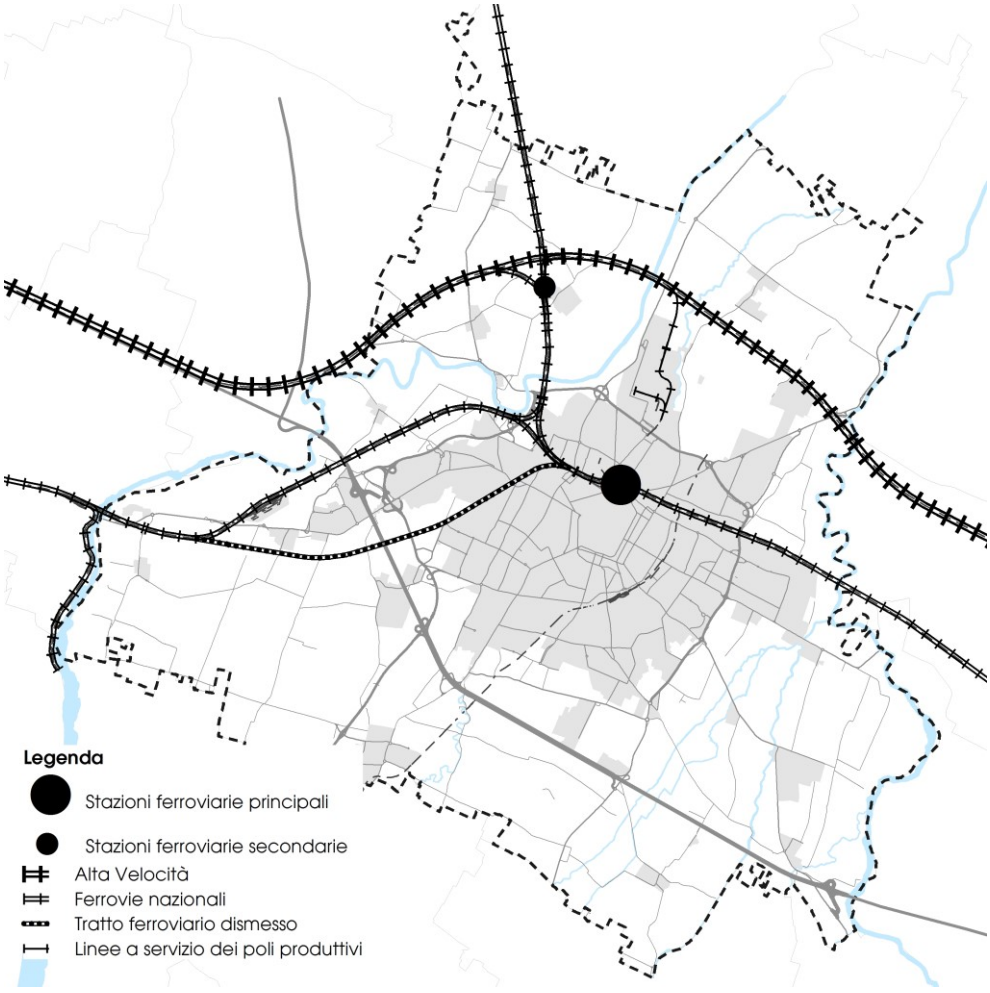
Prima fra tutte è l'opera relativa al Treno Alta Velocità Milano-Napoli che attraversa il territorio nella sua parte nord per la quasi totalità sopraelevata rispetto alla quota del terreno. Questa linea ferroviaria è collegata alla linea nazionale e quindi alla stazione centrale all'altezza della frazione di Villanova.

Le altre linee di livello nazionale ma non ad Alta Velocità sono due: la Milano-Bologna in senso est-ovest e la Modena-Mantova-Verona diretta a nord.

Le opere infrastrutturali degli ultimi decenni hanno interessato anche queste due linee di cui è stato modificato il tracciato in

particolare per la Milano-Bologna nella parte ovest del territorio comunale tra Marzaglia e la stazione centrale. Originariamente i binari si mantenevano a sud della via Emilia e, costeggiando il villaggio artigiano e il quartiere Madonnina, entravano in stazione. I lavori hanno comportato uno spostamento del tracciato più a nord e oggi la linea ferroviaria passa a nord della via Emilia mantenendosi oltre l'anello della tangenziale entrando in stazione tenendosi vicino a S. Anna. Anche il tracciato della linea Modena-Mantova ha subito modifiche anche se di minor entità. In questo caso si è trattato di una variazione del raggio di curvatura in zona Villanova che ha comportato lo spostamento dei binari di poche decine di metri.

I cambiamenti sopra descritti danno l'opportunità di agire sulle aree dei corridoi infrastrutturali lasciati liberi. Nel caso della linea Modena-Mantova si è sfruttato il vecchio sedime ferroviario per realizzare una pista ciclabile di collegamento tra la frazione e il capoluogo che permette di servire il territorio a nord del Secchia. Per quanto riguarda le aree del vecchio tracciato Milano-Bologna, la cosiddetta diagonale, sono allo studio diverse ipotesi progettuali che possano valorizzare questo corridoio strategico per la città anche dal punto di vista della mobilità dolce.



### 1.2.2 I nodi delle stazioni

Due sono le stazioni principali che servono la città: la stazione centrale, che serve i passeggeri in transito sulle linee nazionali, e la stazione di Piazza Medaglie D'Oro sulla linea regionale Modena-Sassuolo. Sulla linea nazionale Modena-Mirandola è presente anche la stazione Villanova-Quattroville di dimensioni molto ridotte rispetto alle precedenti.

Le grandi opere di cui si è trattato precedentemente hanno interessato di riflesso anche la stazione centrale poiché qui era localizzato anche lo scalo merci. La sua dismissione ha reso disponibili aree strategiche sulle quali è previsto lo spostamento dell'autostazione in modo da creare una stazione intermodale che rappresenterà il nodo centrale del sistema della mobilità pubblica.

### 1.2.3 Gli scali merci

La movimentazione delle merci riveste un ruolo strategico per il nostro territorio in sinergia con i poli logistici di Campogalliano e Dinazzano. Il nodo autostradale si interseca con quello produttivo innescando una forte richiesta e allo stesso tempo una grande occasione di sviluppo del traffico merci su rotaia.

La presenza di alcuni binari a servizio della zona industriale di Modena Nord garantisce il trasferimento delle merci direttamente alla linea nazionale e da lì al nuovo scalo merci localizzato nella zona di Marzaglia in cui è stato creato un polo logistico d'avanguardia di cui è previsto un ulteriore futuro potenziamento. La previsione è inoltre quella di collegarlo direttamente allo scalo merci di Dinazzano attraverso la costruzione di un nuovo braccio ferroviario.

Il polo logistico così progettato sarà di riferimento nazionale delocalizzando le attività dalle stazioni di Modena centrale, Rubiera e Reggio Emilia. Si prevede che verranno movimentate 4.000.000 di tonnellate ogni anno con 26 treni ogni giorno

## 1.3 L'aeroporto

L'aeroporto di Modena si colloca a sud ovest del territorio a sud della frazione di Marzaglia. Esso è gestito dall'Aero Club di Modena e viene utilizzato per voli turistici e privati. Sono presenti nell'area diverse strutture di servizio:1.500 mq di hangar oltre a una palazzina uffici e un ristorante. E' inoltre attiva una scuola di volo certificata per conseguire diverse tipologie di licenze.

# 2. Mobilità sostenibile

Il tema della mobilità sostenibile è di massima centralità nell'attuale discussione sul sistema dei trasporti.

A livello di area vasta, l'obiettivo del trasporto pubblico modenese è quello di evolvere in Sistema Metropolitano Modenese in modo da integrare e coordinare le strategie su scala territoriale più ampia e renderle quindi più competitive.

Il Servizio Metropolitano Modenese si pone tra gli altri gli obiettivi di: potenziamento del sistema ferroviario in termini di frequenze, corrispondenze orarie e capacità di trasporto; potenziamento della rete primaria urbana di Modena mediante l'introduzione di linee forti con tecnologia innovativa elettrica su corridoi riservati e preferenziali ad elevata frequenza e il potenziamento delle autolinee extraurbane e suburbane primarie.

A scala comunale la mobilità sostenibile e collettiva e il loro incremento è l'obiettivo primario del Piano della Mobilità Sostenibile in corso di redazione e di cui sono state approvate dalla Giunta le linee di indirizzo nel 2016. Le strategie previste con orizzonte temporale al 2030 si articolano su vari fronti: dagli interventi sullo spazio urbano a quelli sul potenziamento del trasporto pubblico locale e della mobilità ciclabile, da quelli per la disincentivazione degli spostamenti in auto a quelli sull'integrazione con il servizio metropolitano modenese.



## 2.1 Trasporto pubblico

### 2.1.1 TPL su gomma

Il Trasporto Pubblico modenese su gomma è gestito da SETA. L'ambito urbano è servito da 14 linee (autobus e filobus) di cui diverse hanno più percorsi. I passaggi sono garantiti con cadenza variabile a seconda dell'orario e del giorno, ma variano tra i 10 minuti e 1 ora al massimo.

Le linee extraurbane sono invece 14 e collegano il capoluogo con le frazioni e i capoluoghi confinanti. In questo caso i passaggi sono meno frequenti arrivando in alcuni casi ad essere garantite poche corse giornaliere.

Oltre al servizio di autobus di linea sopra descritto, è attivo il PRONTOBUS che permette di integrare il trasporto pubblico di linea urbana con le frazioni limitrofe e con il trasporto extraurbano attraverso una modalità di prenotazione a chiamata.

Sono inoltre presenti diverse navette dedicate al collegamento tra le stazioni ferroviarie e l'autostazione e i poli scolastici a specifico uso degli studenti.

L'autostazione è ad oggi collocata nel quadrante nord ovest del centro cittadino, tra via Bacchini e viale Monte Kosica con parcheggio dei bus in Piazzale Primo Maggio. Come già detto, nel prossimo futuro è previsto il suo spostamento in adiacenza alla stazione ferroviaria, nelle aree dell'ex scalo merci.

Il territorio comunale risulta in definitiva servito piuttosto capillarmente.

Il PUMS si pone tra gli obiettivi quello di aumentare la quota di spostamenti sostenibili rendendo il servizio sempre più alternativa appetibile al mezzo privato. La nuova rete prevede una rete primaria costituita da 3 linee forti ad alta capacità e elevata frequenza con tecnologia innovativa elettrica e con la realizzazione di corridoi riservati e preferenziali e una rete secondaria a frequenza minore rispetto alla prima.

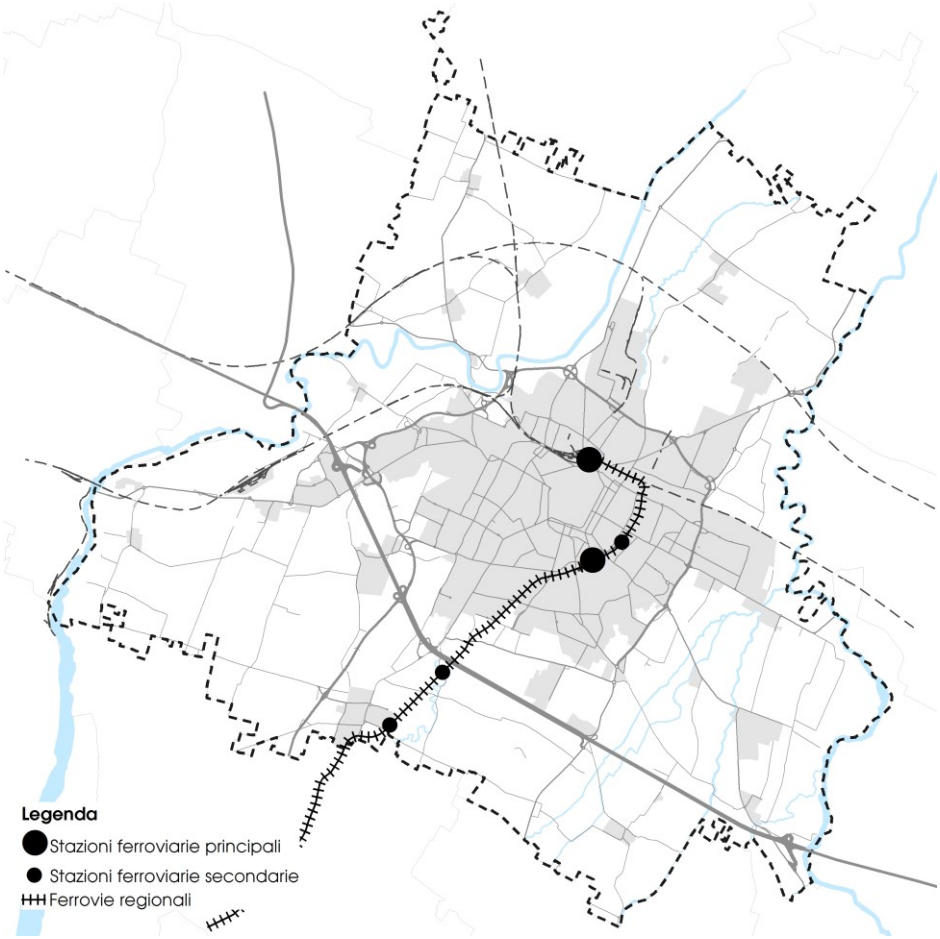
### 2.1.2 TPL su ferro

La linea ferroviaria Modena-Sassuolo è di competenza della regione Emilia-Romagna a cui competono tutte le funzioni programmatorie, amministrative e di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico e che attraverso FER mette a gara il servizio e la gestione del contratto. La Regione tra i suoi obiettivi conferma il servizio ferroviario quale asse primario dei servizi di mobilità attraverso il potenziamento delle linee ferroviarie regionali e del materiale rotabile.

La linea mette in comunicazione i due capoluoghi permettendo anche il collegamento con gli ospedali Policlinico e Estense-Baggiovara. Il servizio è utilizzato da studenti e pendolari e da chi necessita dei servizi ospedalieri. Le corse sono a cadenza di circa 30 minuti nei giorni feriali e si riduce a tre corse giornaliere nei festivi.

Nel territorio modenese le fermate sono Baggiovara, Fornaci e Policlinico (unica fermata interrata nel nostro territorio) oltre a quelle nella stazione di Piazza Medaglie d'Oro dedicata al trasporto regionale e nella stazione centrale. Quest'ultima fermata permette ai passeggeri il collegamento con le linee ferroviarie nazionali.

Come esplicitato dal PUMS, la tratta ferroviaria Modena-Sassuolo è candidata a diventare uno degli assi portanti della mobilità sostenibile.



## 2.2 Piste ciclabili

Il tema della mobilità ciclabile è di importanza strategica per l'Amministrazione comunale tanto che nel 2016 si è dotata del Piano della Mobilità Ciclabile in cui, dopo un'analisi dettagliata dello stato di fatto, vengono delineati gli interventi a breve e a medio-lungo termine con l'obiettivo generale di aumentare la quota parte di spostamenti in bicicletta dell'1,5% annuo attraverso azioni rivolte a aumentare la sicurezza stradale, risolvere le criticità e le carenze funzionali della rete esistente, sviluppare la rete aumentando la copertura territoriale e riconnettendo i percorsi frammentati, estendere le "Zone 30"; potenziare la rete dei servizi e delle attività connesse alla ciclabilità.

Il territorio è attraversato da alcuni percorsi ciclabili di rilevanza sovracomunale:

1. il percorso eurovelo7 o Percorso del Sole che attraversa l'Europa da Capo Nord a Malta (anche ciclovia regionale) e di cui è prevista una diramazione su Modena;
2. la ciclovia regionale del Secchia;
3. la ciclovia regionale del Panaro;
4. la ciclovia regionale Emilia.



Questi percorsi o le connessioni tra essi e il centro urbano, costituiscono la struttura principale della rete modenese che ammonta a 45,3 Km di lunghezza. Ad essa si collega la rete più minuta che entra capillarmente nei tessuti edificati.

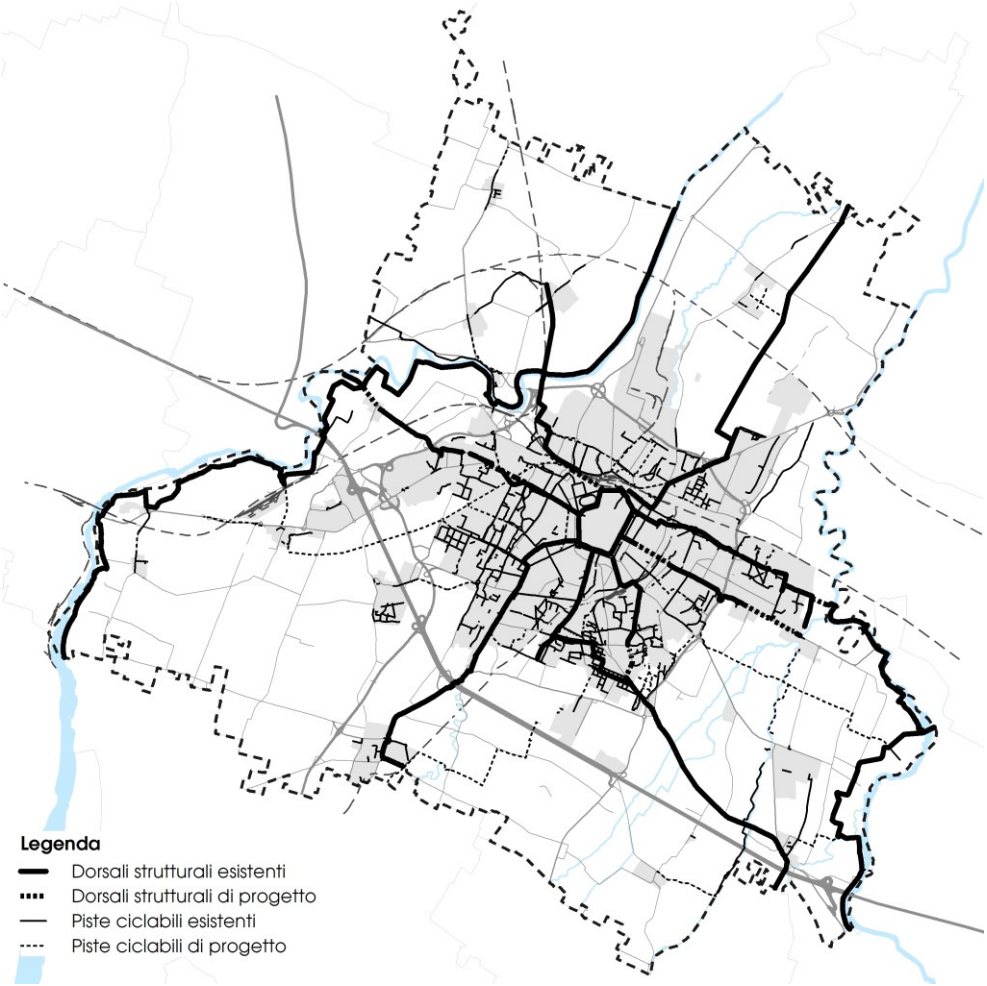
Complessivamente Modena è servita da oltre 216 km di piste di cui 137 in territorio urbano, 13 nelle frazioni e 66 in territorio extraurbano.

La rete, pur essendo così estesa, presenta ad oggi alcune discontinuità che devono essere colmate per migliorare le connessioni ed aumentare la potenzialità dell'intero sistema. Inoltre sono previsti nuovi tratti di servizio ai quartieri e di connessione in territorio rurale. Si tratta complessivamente di quasi 50 km di cui è prevista la realizzazione a breve e lungo termine di cui 6 necessari al completamento del sistema delle dorsali (telaio complementare al TPL che garantisce spostamenti ciclabili rapidi e sicuri in tutte le direzioni, unendo la città a Nord con quella a Sud). Tra tutti i percorsi in previsione, ricordiamo quello legato alla riqualificazione della "Diagonale" la vecchia sede della ferrovia storica, di primaria importanza per le grandissime potenzialità di collegamento e ricucitura dei tessuti urbani.

Diversi sono poi i servizi attivi a sostegno della mobilità ciclabile:

1. il noleggio gratuito "C'Entro in Bici" che mette a disposizione 312 biciclette suddivise in 43 punti di prelievo;
2. il bike sharing "Mi Muovo in Bici" che mette a disposizione 23 biciclette suddivise in 3 punti di prelievo;

3. i depositi che offrono complessivamente 328 posti (7 depositi protetti per 220 posti, 1 deposito con accesso informatizzato per 68 posti e 1 custodito per un massimo di 40 posti) e i parcheggi dedicati;
4. apposite app e altre iniziative specifiche come ad esempio la targatura delle biciclette, i contributi all'acquisto, il Bici&bus.




## 2.3 Zone ZTL e Zone 30

Strettamente connesse al sistema di mobilità dolce e alla loro implementazione sono le Zone a Traffico Limitato e le Zone 30, porzioni di territorio urbano con particolari limitazioni al traffico veicolare. Anche in questo caso si rimanda al PUMS per una specifica trattazione.

Il Comune di Modena ha previsto la Zona a Traffico Limitato per la quasi totalità del centro storico comprendendo la parte interna alle vecchie mura delimitata a nord da Corso Cavour. All'interno di quest'area sono presenti poi zone pedonali dove cioè è completamente vietato il passaggio dei veicoli. Si tratta ad esempio dell'area che gravita intorno a Piazza Grande e Piazza XX

Settembre, intorno a Piazza Pomposa, Matteotti, Mazzini e Roma oltre ad altri tratti di strada interni al centro storico.

L'obiettivo dell'amministrazione è quello di estendere sia l'area pedonale a tutto il centro storico compreso nell'anello dei viali sia la ZTL prevedendo di suddividerla in tre fasce a regimi differenti.

Le aree in cui la velocità è limitata ai 30 km/h sono diffuse in tutto il territorio urbano e nelle frazioni e comprendono 91 km di strade che quindi, viste le loro caratteristiche, possono essere considerate come implementazione della rete ciclabile. La previsione a medio e lungo termine è di estendere le Zone 30 di ulteriori 151 km. Per le zone 30 l'obiettivo del PUMS è quello di estensione a tutto il territorio compreso nell'anello della tangenziale.

Ricordiamo infine che negli ultimi anni si è lavorato per creare una rete di punti di ricarica per le auto elettriche distribuite nel territorio urbano. Si tratta ad oggi di 11 colonnine di proprietà di Hera più una stazione di ricarica Tesla.

Il sistema della mobilità modenese è un quadro complesso fatto di numerose componenti: quella degli spostamenti su gomma a grande scala (autostrade/collegamenti con i capoluoghi vicini), su ferro (linee ferroviarie nazionali/linea Alta Velocità/scalo merci/linea regionale), quella urbana del trasporto pubblico e dell'auto privata e infine quella della mobilità ciclabile.

Negli ultimi decenni numerosi sono stati gli interventi che hanno modificato sostanzialmente l'assetto infrastrutturale modenese (linea Alta Velocità, spostamento tracciato linea ferroviaria Milano-Bologna, e linea Modena-Mantova, spostamento scalo merci) e altri sono previsti nel prossimo futuro (realizzazione bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo, prolungamento tangenziale complanare, spostamento stazione autocorriere).

Ad oggi si evidenzia però come il sistema della viabilità cittadina sia ancora troppo legato all'utilizzo dell'automobile privata.

L'amministrazione comunale con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile in corso di redazione, si pone l'obiettivo di diminuire sostanzialmente gli spostamenti in auto a favore di quelli sostenibili (a piedi, bicicletta, mezzi pubblici e sistemi condivisi) con conseguenti ricadute favorevoli in termini di qualità dello spazio urbano, minor impatto ambientale e sociale, maggiore sicurezza urbana e maggiore accessibilità.