

# PUG



## PIANO URBANISTICO GENERALE

Sindaco  
Gian Carlo Muzzarelli

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

Direttrice Generale  
Valeria Meloncelli

Coordinamento generale  
Dirigente del Settore Pianificazione Territoriale e sostenibilità urbana e RUP  
Maria Sergio

### ST2.2

### LA CORONA DEL PRODUTTIVO E I POLI COMMERCIALI

ASSUNZIONE  
Delibera C.C. n° 86 del 29/12/2021

ADOZIONE  
Delibera C.C. n° 78 del 22/12/2022

APPROVAZIONE  
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	
<b>UFFICIO DI PIANO</b>	
<b>Ufficio PUG</b>	
<b>Responsabile ufficio PUG</b>	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
<b>Ufficio gestione servizi urbanistici vigenti</b>	Morena Croci - responsabile ufficio
sistema informativo territoriale, cartografia	Sonia Corradi, Tania Federzoni, Diana Bozzetto
Segreteria tecnico - amministrativa	Roberto Vinci, Christine Widdicks, Anna Severini
<b>Ufficio impatto ambientale-classificazione acustica</b>	Daniela Campolieti - responsabile dell'ufficio
<b>SETTORE PIANIFICAZIONE E SOSTENIBILITÀ URBANA</b>	
<b>Servizio progetti urbani complessi e politiche abitative</b>	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
<b>Servizio Pianificazione Ambientale</b>	Giovanna Franzelli - responsabile del servizio fino al 31/08/2020
	Saverio Cioce - responsabile del servizio
	Marta Guidi, Fabio Alberti
<b>Ufficio amministrativo pianificazione:</b>	Susanna Pivetti - responsabile del servizio
	Antonella Ferri, Maria Ginestrino
<b>Ufficio mobilità, traffico e urbanizzazioni</b>	Guido Calvarese - responsabile del servizio
	Barbara Cremonini, Alice Pancirolì

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-XPRT 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  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  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 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



ST | Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale

- ST1 “MODENA 2050, IL FUTURO È ADESSO”  
La transizione verso il futuro di una città in movimento
- ST1.1 SCHEMA DI ASSETTO
- ST2.1 L'INFRASTRUTTURA VERDE E BLU  
ST2.1.1 L'INFRASTRUTTURA VERDE E BLU | Tavola
- ST2.2 LA CORONA DEL PRODUTTIVO E I POLI COMMERCIALI  
ST2.2.1 LA CORONA DEL PRODUTTIVO E I POLI COMMERCIALI | Tavola
- ST2.3 LA CITTÀ STORICA  
ST2.3.1 LA CITTÀ STORICA | Tavola
- ST2.4 LA VIA EMILIA
- ST2.5 IL PAESAGGIO E IL TERRITORIO RURALE  
ST2.5.1 IL PAESAGGIO E IL TERRITORIO RURALE | Tavola
- ST2.6 LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA  
ST2.6.1 LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA | Tavola
- ST2.7 LA STRATEGIA DI PROSSIMITÀ DEI RIONI



ST2.2 LA CORONA DEL PRODUTTIVO E I POLI COMMERCIALI

INTRODUZIONE .....2

SISTEMA FUNZIONALE .....3

CONTESTI E FOCUS PROGETTUALI .....13

LUOGHI .....25

La Strategia del PUG di Modena si articola in sette sistemi funzionali che declinano le scelte trasversali ed interdisciplinari, qualificando il telaio del progetto del PUG.

Nei sistemi funzionali si individuano aree prioritarie, ovvero parti della città che presentano caratteristiche omogenee dal punto di vista funzionale, morfologico, ambientale, paesaggistico e storico culturale, a cui applicare obiettivi, prestazioni e famiglie di azioni e che, per questo, richiedono una disciplina uniforme.

La restituzione grafica di queste aree costituisce il disegno del sistema funzionale, nel quale sono individuati contesti, focus progettuali e luoghi.

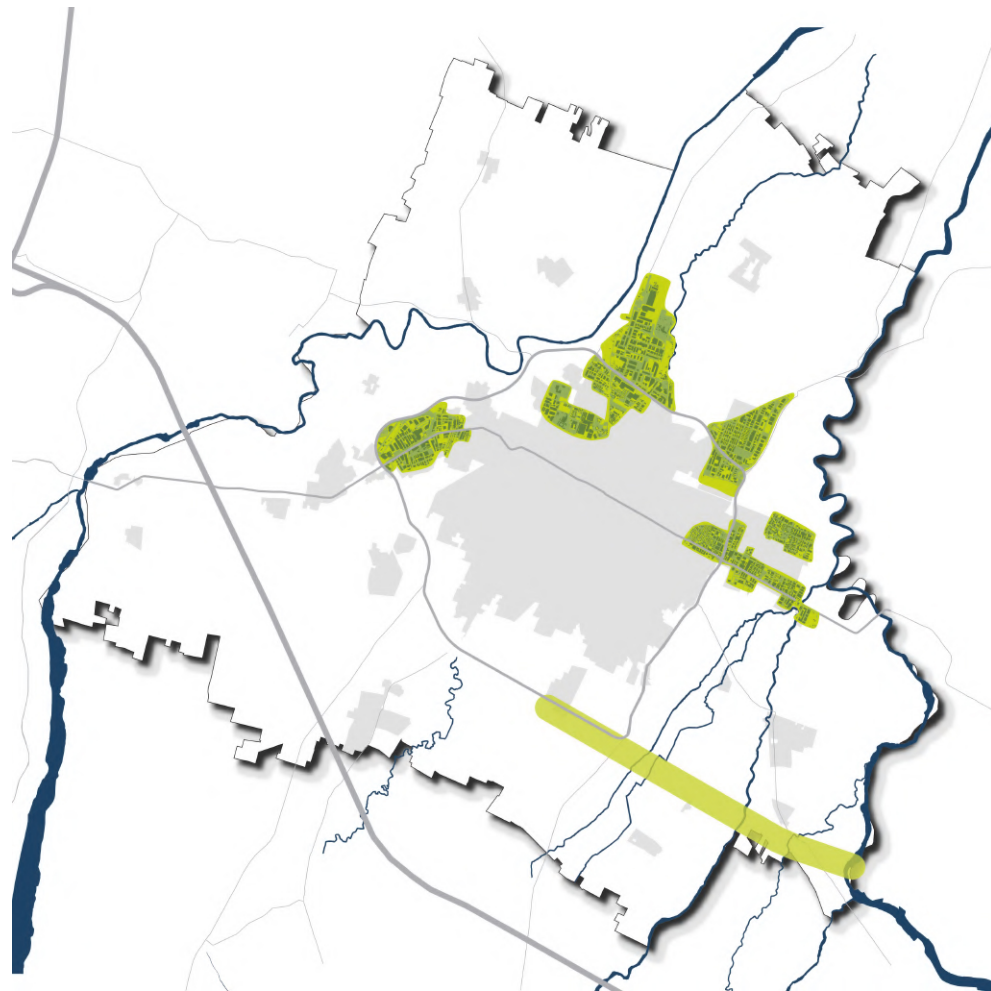
Contesti, focus progettuali e luoghi, articolati per ambito di riferimento, di scala urbana e territoriale o di prossimità, costituiscono approfondimenti della strategia in grado di incidere in profondità nel perseguimento delle politiche del piano.

Il concorso alle azioni progettuali, alle prescrizioni disciplinari riferite ai sistemi funzionali ed il rispetto di condizioni e opportunità derivanti dal sistema funzionale costituiscono i mezzi con cui viene attuata la visione di città, definita nel fascicolo ST1.

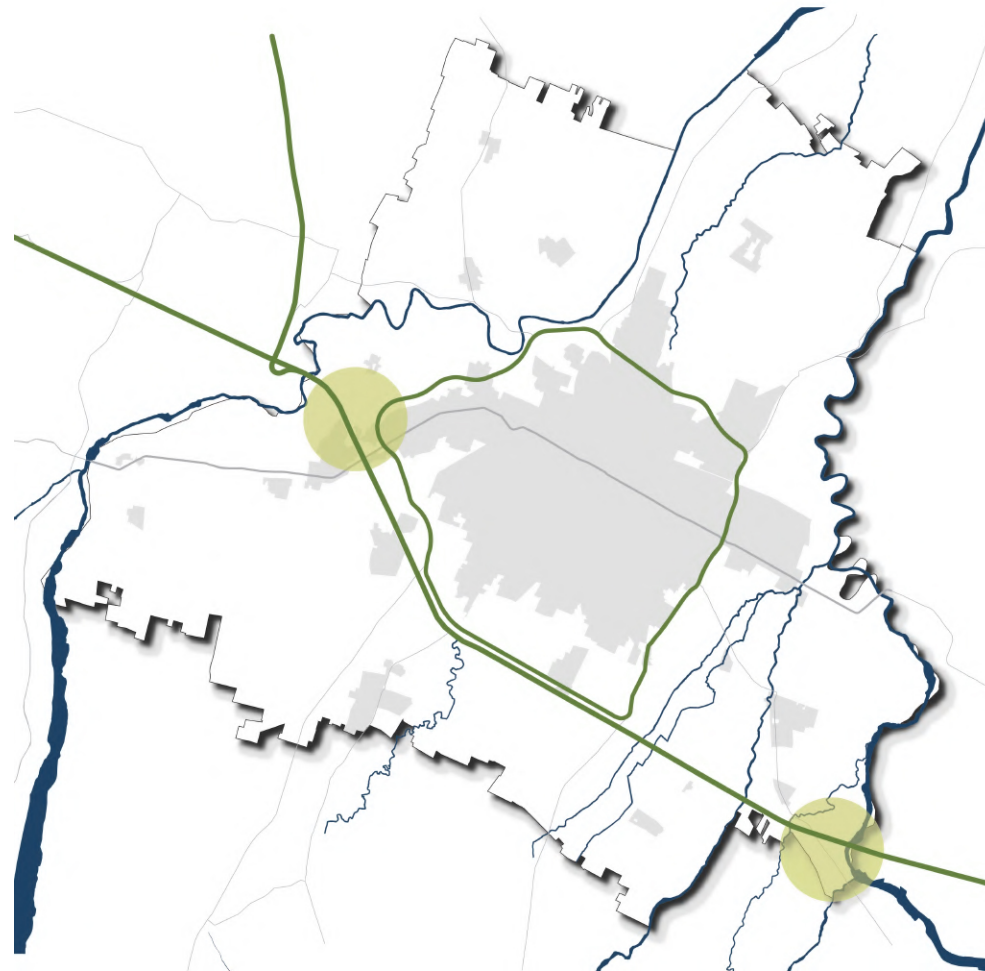
In questo elaborato, si illustra il sistema funzionale "La corona del produttivo e i poli commerciali, e i contesti e luoghi ad esso connessi.

SISTEMA FUNZIONALE

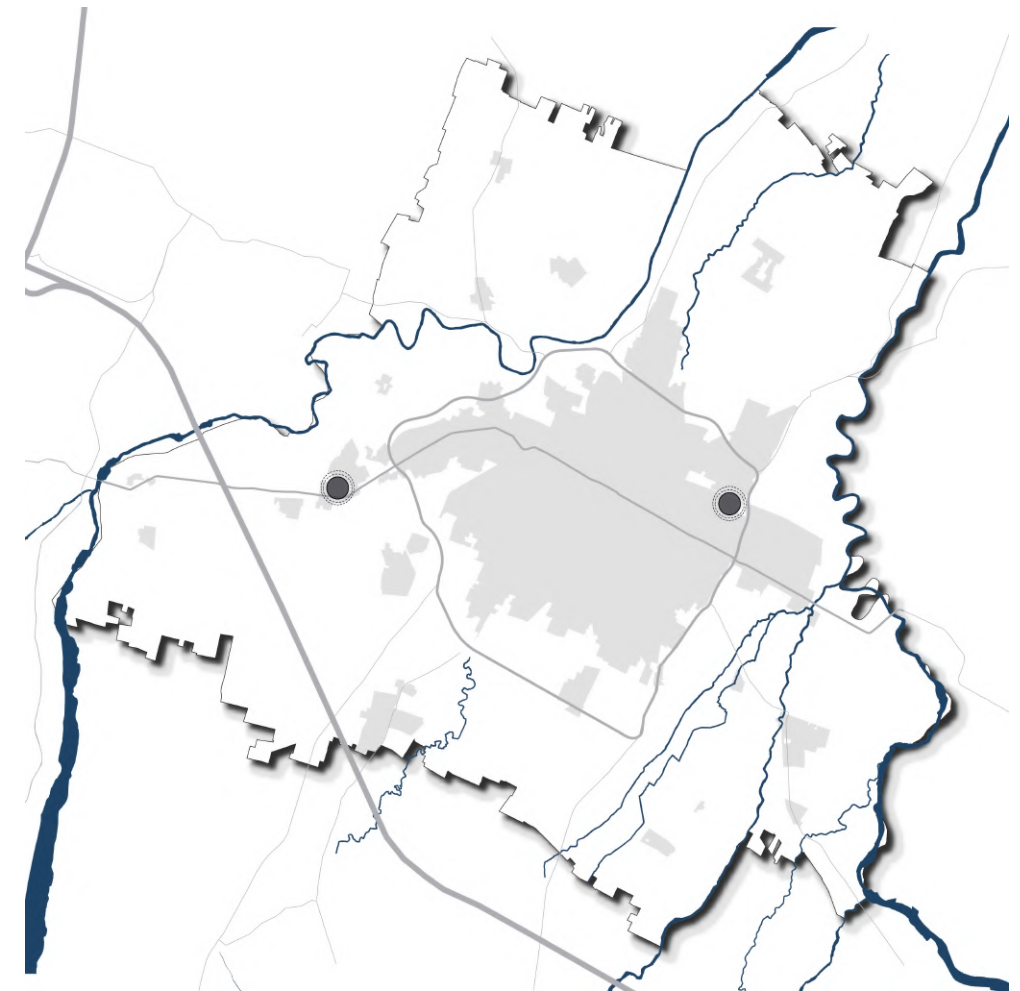
I CONTESTI PRODUTTIVI STRATEGICI



LE PORTE DI ACCESSO ALLA CITTA'



I POLI COMMERCIALI



Il sistema funzionale "La corona del produttivo e i poli commerciali" individua le aree ad alta vocazione produttiva su cui investire, i poli commerciali esistenti e le progettualità a scala territoriale e urbana della rete infrastrutturale, quali condizioni necessarie per garantire accessibilità, attrattività e apertura del territorio comunale modenese verso il contesto globale.

Il concorso alle azioni progettuali, alle prescrizioni disciplinari riferite alla corona del produttivo e ai poli commerciali ed il rispetto di condizioni e opportunità derivanti dal sistema funzionale costituiscono i mezzi con cui viene attuata la Strategia per ciò che concerne il presente sistema funzionale.

Nello specifico per promuovere attrattività, qualità e opportunità, le linee di azione che attengono a "La corona del produttivo e i poli commerciali" riguardano:

- i **contesti strategici del produttivo**: ambiti produttivi di maggior rilievo (la corona della zona nord e il paesaggio attraversato dall'autostrada), che traducono la scelta di arrestare la dispersione del produttivo e la

volontà di investire sull'esistente, qualificando e innalzandone la qualità dal punto di vista ecologico ambientale e spaziale;

- il **sistema costituito dall'autostrada e dall'"anello" della tangenziale** che rappresenta la necessità di attuare interventi a sostegno di un uso più efficiente della tangenziale, efficaci in generale per l'accessibilità a tutta la città, ma con specifico riferimento ai luoghi del lavoro;
- i **due poli commerciali di area vasta**, per i quali il PUG prevede di qualificare e ammodernare l'offerta e le **porte di accesso alla città** in corrispondenza dei caselli di Modena Nord e Sud, evidenziate con la precisa intenzione di orientare le scelte e le azioni progettuali verso la definizione di un'immagine di città attrattiva e produttiva. L'analisi dei tessuti urbani, integrati dagli studi del PUMS, stante i carichi esistenti e potenziali nell'ordinaria trasformazione delle aree, portano ad escludere la realizzazione di ulteriori poli di rilievo urbano.

Gli spazi del lavoro, i poli commerciali e la mobilità vengono presentati in un unico sistema funzionale, poiché viene data una lettura del sistema infrastrutturale quale elemento portante per l'accessibilità, l'attrattività e il funzionamento dei luoghi.

### PUMS E PUG

Nel progetto del nuovo piano, i servizi del comune che si occupano di mobilità e urbanistica, sono fortemente integrati e condividono politiche comuni finalizzate alla modifica strutturale della domanda di mobilità, non unicamente relative alle realtà produttive. Con questa visione il PUMS (Piano urbano per la mobilità sostenibile) e il PUG perseguono alcuni importanti obiettivi ed indirizzi per la città di Modena:

- Arrestare la dispersione insediativa progettando la città compatta;
- Favorire l'insediamento di funzioni e poli attrattori in prossimità dei principali percorsi del trasporto pubblico per generare domanda di mobilità sostenibile;
- Indirizzare l'insediamento e la localizzazione dei poli produttivi e commerciali in corrispondenza dei principali nodi infrastrutturali.

Il disegno urbano che si prefigura con il PUG eredita e si coordina con le scelte e le azioni già definite nel PUMS e per il sistema infrastrutturale definisce scenari oltre l'orizzonte temporale del piano urbano per la mobilità sostenibile che riguarda i 10 anni.



La corona del produttivo e i poli commerciali - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

Strategia 2: Modena città snodo globale e interconnessa  
Obiettivo a: Valorizzare la corona nord dei distretti produttivi

Azione

**2.a.1 Qualificare i luoghi del lavoro e sostenere l'insediamento e lo sviluppo delle attività produttive ed economiche a supporto delle filiere di eccellenza del territorio, quali l'Automotive.**

La Strategia individua diversi contesti strategici del produttivo e riconosce per ogni area specifiche vocazioni e potenzialità da perseguire.  
Il PUG nel valutare i piani economici finanziari, valuta l'aderenza della proposta alle filiere produttive territoriali. Il comune promuove attraverso politiche settoriali e con il concorso di finanziamento il sostegno all'insediamento delle attività economiche e produttive ritenute strategiche.

**2.a.2 Sostenere la qualificazione ecologico ambientale degli insediamenti produttivi, incrementare la qualità degli spazi aperti e favorire il desealing.**

Il PUG sostiene:

- interventi tendenti a convertire gli insediamenti produttivi in APEA: migliori prestazioni ecologico-ambientali, gestione del ciclo delle acque, contenimento dei consumi energetici, creazione di Comunità energetiche, servizi alle imprese, ecc.;
- la qualificazione ecologico ambientale degli spazi aperti pubblici e privati, in particolare delle sedi stradali che andranno rese più permeabili e eventualmente alberate;
- interventi di desealing, anche con il trasferimento delle attività presenti in aree idonee, contigue ai poli produttivi.

**2.a.3 Attuare, incrementare e diversificare l'offerta dei servizi.**

Il PUG incentiva la realizzazione di servizi alle imprese (mense, palestre...), riconoscendo anche i servizi di welfare aziendale opportunamente convenzionati.

**2.a.4 Qualificare gli accessi e l'immagine dei contesti produttivi con un sistema di orientamento adeguato.**

Il PUG promuove la qualificazione degli accessi ai poli produttivi, indicativamente e gli interventi in grado di qualificare l'immagine aziendale, contestualmente all'innalzamento della qualità della città pubblica. Il PUG, e il Comune più in generale, promuovono la realizzazione di un'immagine unitaria dei poli produttivi attraverso un adeguato sistema di wayfinding (orientamento, comunicazione e segnaletica) definito in appositi allegati al regolamento edilizio.

**2.a.5 Incrementare i livelli di sicurezza dotando gli ambiti di sistemi per la sorveglianza e di specifica illuminazione.**

Il PUG promuove l'incremento dei livelli di sicurezza dotando gli ambiti di sistemi di video sorveglianza e specifica illuminazione.

Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

L'azione trova spazializzazione nei contesti strategici individuati nel sistema funzionale.  
In particolare il sistema funzionale ST2.2 identifica:

- i distretti specializzati di Modena Nord e dei Torrazzi, quali poli di eccellenza da valorizzare e rendere più vivibili ed accessibili;
- le realtà produttive tra la ferrovia e la tangenziale, quali tessuti “misti” in cui governare le conflittualità funzionali;
- gli ambiti produttivi e commerciali della via Emilia, da caratterizzare come aree di ingresso alla città e in cui operare anche un riordino spaziale lungo la via Emilia;
- i villaggi artigiani, quali contesti di valore identitario per nuovi spazi e forme del lavoro e dell’abitare;
- i poli commerciali di interesse sovracomunale;
- il paesaggio della vetrina della produzione agroalimentare, in cui qualificare le componenti ambientali, costruire un paesaggio distintivo e integrare i sistemi ecologici, rurali e produttivi.

approfondimenti nei Contesti e focus progettuali e ST2.1 L'infrastruttura verde e blu e ST2.5 Il paesaggio e territorio rurale

L'azione si applica ai contesti strategici produttivi qualificati nel sistema funzionale.  
Per ciascuno dei contesti e focus progettuali (Modena Nord, i Torrazzi, Via Emilia Est ed Ovest, i due Villaggi artigiani) viene esplicitata una strategia locale, accompagnata da una serie di indirizzi, scelte e proposte diffusi e di dettaglio ritenuti fondamentali per il processo specifico di miglioramento degli ambiti esistenti, atti ad incrementare la qualità ecologico-ambientale, ma anche quali aspetti fondanti il lavoro sulla città esistente e sull'armonizzazione delle relazioni con il territorio.

approfondimenti nei Contesti e focus progettuali e ST2.1 L'infrastruttura verde e blu

L'azione si applica ai contesti strategici produttivi qualificati nel sistema funzionale, quale azione di carattere locale declinata per specifici tessuti produttivi.

Contesti e focus progettuali

Gli accessi ai poli produttivi da qualificare sono indicativamente individuati nel sistema funzionale.  
La realizzazione di un'immagine unitaria dei poli produttivi di Modena Nord e dei Torrazzi attraverso un adeguato sistema di wayfinding (orientamento, comunicazione e segnaletica) definito in appositi allegati al regolamento edilizio, è tradotta schematicamente nei contesti e focus progettuali de "La corona del produttivo e i poli commerciali" ed è finalizzata ad incrementare l'attrattività dei luoghi del lavoro.

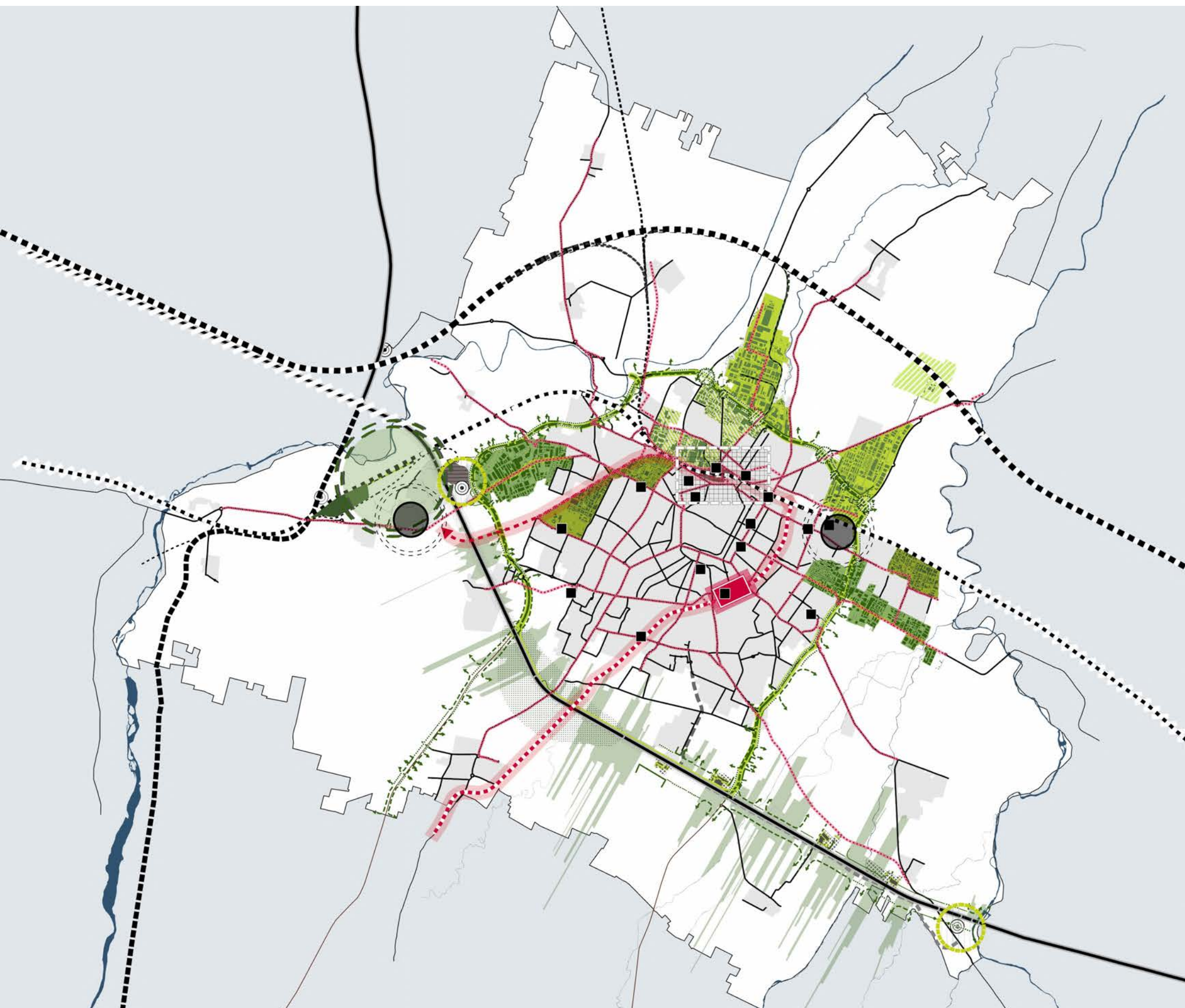
approfondimenti nei Contesti e focus progettuali

L'azione si applica a tutti i tessuti produttivi appartenenti al territorio comunale.

azione diffusa



## Il disegno a scala urbana e territoriale della corona del produttivo e dei poli commerciali



### I CONTESTI STRATEGICI DEL PRODUTTIVO

#### I LUOGHI DEL LAVORO DELLA CORONA

I distretti specializzati di Modena Nord e dei Torrazzi

Poli di eccellenza da valorizzare e da rendere più vivibili e accessibili

Area di ampliamento del Polo dei Torrazzi

Qualificazione degli accessi per migliore accessibilità e riconoscibilità dei Poli

#### Attrezzatura territoriale

Polo di ricerca e innovazione su energia e sviluppo sostenibile

Le realtà produttive tra la ferrovia e la tangenziale

Tessuti misti in cui governare le conflittualità funzionali

Ambiti produttivi e commerciali della via Emilia

Aree di ingresso alla città da caratterizzare

Riordino dello spazio stradale e dei fronti sulla via Emilia

#### I Villaggi artigiani

Contesti di valore identitario per nuovi spazi dell'abitare e del lavoro

### IL PAESAGGIO DELLA PRODUZIONE AGROALIMENTARE

L'autostrada vetrina dei paesaggi attraversati

Mantenimento e valorizzazione dello spazio aperto, dei sistemi ecologici, delle trame agricole e mitigazioni delle realtà produttive insediate

Progettazione di un nuovo paesaggio percettivo delle aziende insediate, realtà di valore nella produzione agroalimentare

Km verde: area destinata ad interventi compensativi e di mitigazione legati all'opera infrastrutturale

Le visuali dall'autostrada e dalla tangenziale

Visuali aperte dall'autostrada

Barriere

Canali visuali

Cortina edificata

Visuali aperte dalla tangenziale

Cortina verde

Cavalcavia

### IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE A SCALA TERRITORIALE E CONTENUTI STRATEGICI del PUMS

#### L'ACCESSIBILITA' SU GOMMA

Rafforzamento e qualificazione dell'accessibilità autostradale

Autostrada A1 e A22

Progetto della Bretella Modena-Sassuolo e relativi raccordi alla rete infrastrutturale esistente

Prolungamento della tangenziale complanare sud dalla Nuova Estense al casello Modena sud (la Complanarina)

Caselli autostradali esistenti

Nuovo casello autostradale

Qualificazione e progettazione della porte di accesso alla città: Casello Mo Nord e Mo Sud

Razionalizzazione del sistema di accesso alla città

L'anello della tangenziale per distribuire il traffico veicolare in area periurbana

Prolungamento Falcone-Argiolas come collegamento della tangenziale a sud

Interventi di potenziamento di assi infrastrutturali esistenti

Rete viabilistica principale

Razionalizzazione dei parcheggi scambiatori esistenti

### I COLLEGAMENTI FERROVIARI, I NODI DI TRASPORTO URBANO E LE DORSALI

Le reti ferroviarie di interesse nazionale

Alta velocità/Alta capacità

Linea ferroviaria Milano-Bologna

Potenziamento dei collegamenti ferroviari e carrabili con la stazione AV di Reggio-Emilia

Le reti ferroviarie di interesse regionale e locale

Raccordi ferroviari a servizio dei poli produttivi

La linea ferroviaria Modena-Sassuolo e la diagonale: assi di rilevanza strategica del TPL

Ex scalo Mercè e Stazione: HUB intermodale

Stazione piccola: nodo urbano complesso

La maglia della Dorsali - schema della rete principale

### LA LOGISTICA

Polo intermodale della logistica: progetto di qualificazione e sviluppo

Scalo Mercè esistente

I poli commerciali di interesse sovraumunale

Poli commerciali ad alta attrattività



La corona del produttivo e i poli commerciali - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

Strategia 2: Modena città snodo globale e interconnessa  
Obiettivo a: Valorizzare la corona nord dei distretti produttivi

Azione

**2.a.6 Sviluppare il PIP di Santa Caterina come ampliamento del polo produttivo dei Torrazzi.**  
Il PUG orienta la trasformazione del PIP secondo criteri di alta qualità insediativa. In particolare, il progetto si confronterà con la necessità di dare continuità alla rete ecologica e verificherà le forme più idonee per consolidare la propria immagine verso la ferrovia con soluzioni ispirate alle NBS.

Strategia 2: Modena città snodo globale e interconnessa  
Obiettivo b: Rafforzare il sistema infrastrutturale a scala territoriale nel medio e lungo periodo

Azione

**2.b.1 Potenziare la rete del ferro di collegamento con la stazione AV di REGGIO-EMILIA**  
Il PUG, in sinergia con il PUMS sostiene il potenziamento della mobilità su ferro, collegando la stazione di Modena con la rete della AV. Il PUG in particolare intende rafforzare il ruolo di Hub intermodale della stazione FS di Modena.

**2.b.3 Sviluppare i principali nodi del trasporto pubblico come nodi urbani**  
Il PUG sostiene la qualificazione dei principali nodi urbani del trasporto collettivo come veri e propri nodi urbani, favorendo il miglioramento dell’interscambio, minimizzando le rotture di carico, e la realizzazione e insediamento di spazi e funzioni integrativi di servizio agli utenti.  
Inoltre considera gli ambiti dei nodi principali del trasporto pubblico (stazione ferroviarie, terminal bus,...) quali luoghi capaci di ospitare e/o ampliare funzioni a forte concorso di pubblico. La qualificazione e potenziamento di questi nodi deve avvenire anche migliorando le connessioni con il contesto e ricercando le possibili integrazioni funzionali.

**2.b.4 Sviluppare il progetto di riqualificazione dello scalo merci situato presso la stazione centrale in relazione all'insediamento della stazione autocorriere**  
Il PUG, in sinergia con il PUMS, sostiene in particolare la qualificazione dell’area dello scalo merci presso la stazione centrale quale luogo principale dell’interscambio modale e quale occasione per potenziare le connessioni con il centro storico e con il quadrante nord, al di là della ferrovia. Andranno quindi verificate con FS le potenzialità e condizioni perché lo scalo merci, o porzioni di esso, ospitino la nuova stazione autocorriere, oltre ad altri servizi e attrezzature capaci di costituire una centralità urbana rafforzando i legami relazionali e funzionali con il centro storico e il quadrante nord.

Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

Nel sistema funzionale il PIP di Santa Caterina è individuato quale progetto di ampliamento del polo dei Torrazzi. La proposta di piano è redatta secondo criteri di sostenibilità ecologico-ambientale, energetica e climatica, ed è finalizzata alla valorizzazione delle attività produttive del territorio modenese, in particolare l’automotive e l’agroalimentare, oltre alla ricerca e all’innovazione.  
L'organizzazione complessiva del comparto e l'integrazione del cuneo verde in adiacenza alla ferrovia sono schematicamente rappresentati nel focus progettuale relativo al contesto strategico dei Torrazzi.

approfondimenti  
nei  
Contesti e  
focus progettuali

Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

L'azione trova spazializzazione nel sistema funzionale "I collegamenti ferroviari, nodi di trasporto urbano e le dorsali". Nello specifico le azioni che mirano a potenziare la mobilità su ferro si traducono nella proposta di intensificare e strutturare i collegamenti ferroviari e carrabili con la stazione AV di Reggio-Emilia, e nella realizzazione del progetto dell'Hub intermodale nella Stazione Centrale.

Luoghi  
ST2.6  
Le piattaforme  
pubbliche e  
la mobilità  
pubblica

Nel sistema funzionale si individuano i principali nodi del trasporto pubblico in relazione al sistema del TPL a scala urbana e territoriale. L'azione trova specificazione e sviluppo nei fascicoli ST2.6 "Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica" e ST2.7 "La strategia di prossimità dei rioni".

ST2.6 Le  
piattaforme  
pubbliche  
e la mobilità  
pubblica  
e  
ST2.7 La strategia  
di prossimità dei  
rioni

Nel sistema funzionale è individuato il progetto della Nuova Stazione HUB Intermodale quale nodo centrale del trasporto pubblico e centralità urbana, lo schema di assetto strategico proposto e di orientamento, che delinea obiettivi ed indirizzi è illustrato nella sezione "Luoghi" del fascicolo ST2.6 "Le piattaforme pubbliche e mobilità pubblica".  
La nuova stazione intermodale riveste un ruolo strategico nella riqualificazione e nel potenziamento del trasporto pubblico, obiettivi del PUMS e del PUG, e rappresenta anche un’importante occasione per il potenziamento della stazione come centralità urbana: dovrà essere luogo attrattore e integrarsi al progetto di trasformazione della zona nord, avviato con il piano delle periferie, con particolare riferimento alla Porta Nord e potenziare le relazioni tra la zona nord e il centro storico.

ST2.6 Le  
piattaforme  
pubbliche  
e la mobilità  
pubblica  
e  
ST2.3 La città  
storica



## Il sistema infrastrutturale a scala territoriale e i contesti strategici del PUMS

Come già precisato, il PUG, in coerenza con il PUMS, recependone i contenuti e traguandandone un orizzonte temporale più lungo, definisce una serie di azioni, interventi e progettualità finalizzate ad indirizzare il sistema della mobilità verso una maggiore sostenibilità, efficienza integrazione e sicurezza e verso la razionalizzazione e contenimento della domanda.

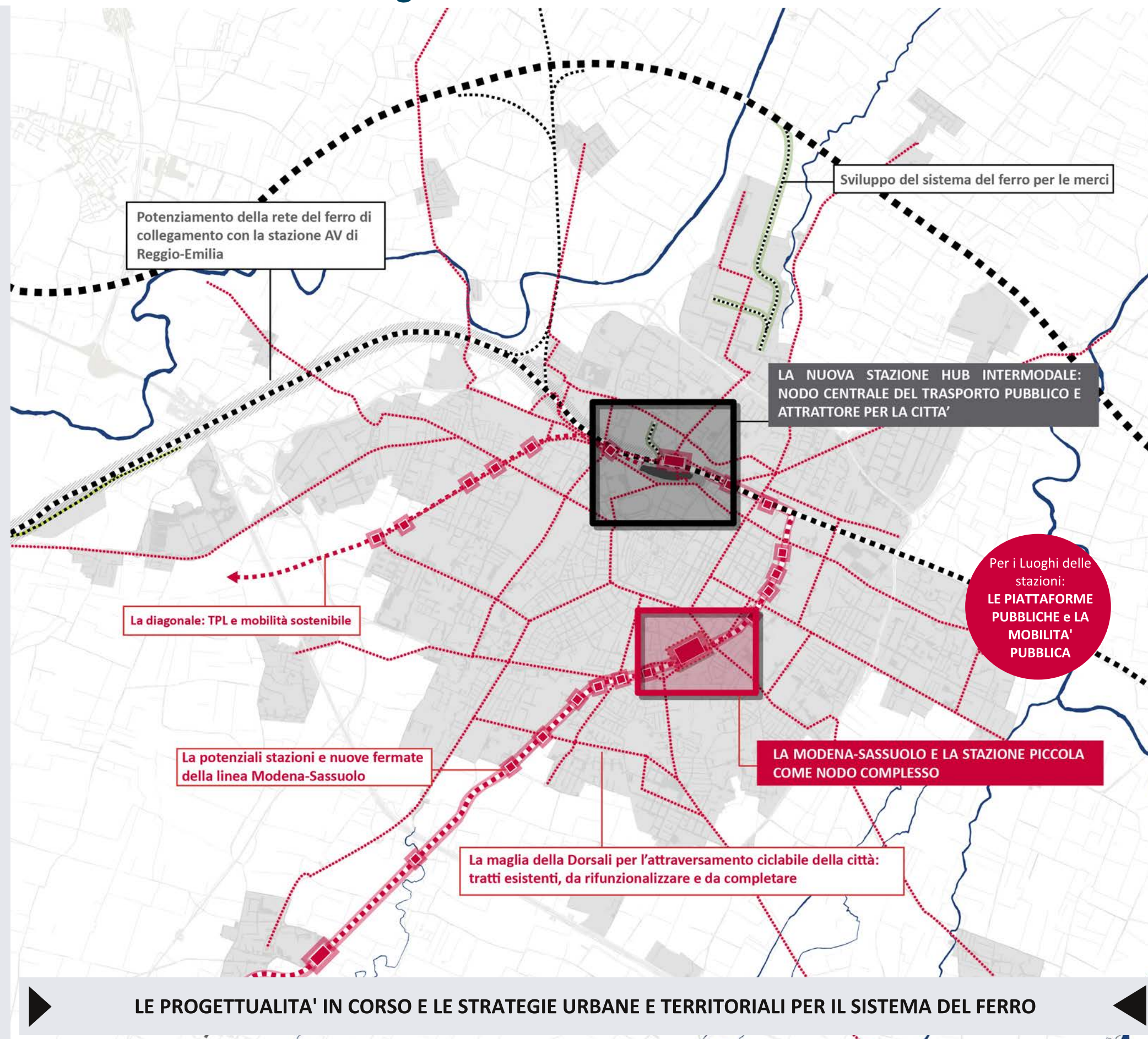
La prospettiva di consolidare Modena come una città globale e interconnessa si concretizza nel progetto di piano con alcune scelte ed obiettivi che interessano il **sistema ferroviario**, per favorire le relazioni e rendere più efficiente e sostenibili gli spostamenti di persone e merci.

In primo luogo, avviando un confronto con gli enti e soggetti necessari si propone di esplorare misure per **rafforzare le connessioni tra Modena e la fermata alta velocità mediopadana di Reggio Emilia**. Favorire la relazione infrastrutturale su ferro e su gomma tra Modena e Reggio Emilia, intensificando i collegamenti con la stazione dell'alta velocità di Reggio Emilia, costituisce un obiettivo di interesse prioritario a favore della mobilità pubblica e sostenibile e a sostegno della strategia che vede Modena inserita in un contesto europeo ed internazionale.

Una seconda proposta riguarda la possibilità di **sviluppare il sistema del ferro per lo spostamento merci**, progettualità che dovrà necessariamente essere affrontata per costruire una valida alternativa alla logistica su gomma, valutando in questo scenario anche il ruolo e lo sviluppo del polo intermodale della logistica di Campogalliano e Cittanova-Marzaglia-Dinazzano.

Inoltre, il PUG prevede quali proposte per il sistema del ferro e della mobilità lenta, con l'integrazione tra urbanistica e mobilità (si veda a proposito di queste azioni il sistema funzionale "**Le Piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica**" e le progettualità specifiche ne "**La strategia di prossimità dei rioni**");

- Delineare il progetto della Nuova Stazione HUB Intermodale quale nodo centrale del trasporto pubblico e centralità urbana;
- Potenziare e rendere più funzionali le ricuciture tra Modena Nord e Sud;
- Completare e potenziare la rete della mobilità ciclistica e realizzare la «città 30»;
- Qualificare e potenziare il TPL integrando il sistema con la linea che corre lungo la diagonale: dalla ferrovia storica fino al polo Leonardo e progressivamente fino al polo di Cittanova;
- Riconfigurare la linea Modena-Sassuolo, la Stazione Piccola e alcune fermate strategiche come nodi urbani da attrezzare con funzioni e servizi.





La corona del produttivo e i poli commerciali - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

Strategia 2: Modena città snodo globale e interconnessa  
Obiettivo b: Rafforzare il sistema infrastrutturale a scala territoriale nel medio e lungo periodo

Azione

**2.b.5. Razionalizzare e rendere compatibili gli elettrodotti**  
Il PUG sostiene la razionalizzazione degli elettrodotti e la loro compatibilizzazione ambientale con il contesto. Gli accordi operativi, i piani attuativi di iniziativa pubblica, gli interventi con art. 53 e i permessi di costruire convenzionati verificano le condizioni di compatibilità ambientale degli eventuali elettrodotti e ne prevedono la loro compatibilizzazione.

**2.b.7 Qualificare l’offerta per la logistica nel comune di Modena in sinergia con il sistema di Campogalliano, Marzaglia e Dinazzano**  
Le scelte di prospettiva che si determinano con il PUG si attuano in alcune opere di area vasta, altre a scala comunale, per il rafforzamento dell'accessibilità autostradale e la razionalizzazione del sistema di accesso alla città, in particolare attorno alla Porta Nord.  
La qualificazione della logistica su ferro deve prevedere il potenziamento del sistema del ferro per lo spostamento merci; progettualità che dovrà necessariamente essere affrontata per costruire una valida alternativa alla logistica su gomma, valutando in questo scenario anche il ruolo e lo sviluppo del polo intermodale della logistica di Campogalliano e Cittanova-Marzaglia-Dinazzano.

Strategia 2: Modena città snodo globale e interconnessa  
Obiettivo c: Favorire innovazione e transizione digitale

Azione

**2.c.3 Favorire la creazione di soggetti e spazi per i progetti di impresa e innovazione**  
Il PUG sostiene l’innovazione del sistema produttivo, favorendo l’insediamento di start-up innovative e il processo di innovazione e la Ricerca e Sviluppo delle imprese esistenti. Il PUG riconosce le Start-up innovative, gli incubatori di impresa e il co-working, i fab-lab, i centri di ricerca, e altre forme ad esse equiparabili di Ricerca e Sviluppo comunque convenzionati, quali imprese e attività capaci di promuovere l’innovazione. Per queste attività il PUG riconosce la possibilità di installarsi in edifici dismessi, pubblici o privati, convenzionandone l’utilizzazione con proprietari e utilizzatori, anche ricorrendo alla disciplina degli usi temporanei.

Infine, il PUG sostiene l’integrazione del sistema universitario con centri di ricerca, incubatori, luoghi dell’innovazione in generale e il mondo del lavoro, consentendo l’insediamento di tali strutture negli ambiti produttivi e/o residenziali, verificata la compatibilità funzionale ed ambientale e la connessione con reti di trasmissione dati adeguate.

Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

L'azione si applica al territorio nel suo complesso, con specifico riferimento alle trasformazioni complesse del territorio.

Il PUG ha recepito nel quadro conoscitivo il sistema delle reti esistente.

azione diffusa

L'azione trova spazializzazione ideogrammatica nel sistema funzionale "Polo intermodale della logistica: progetto di qualificazione e sviluppo" e nello schema di sintesi delle "progettualità in corso e le strategie urbane per il sistema su gomma, la logistica e i poli commerciali".  
Nello specifico nella qualificazione del polo intermodale della logistica si dovrà tenere conto di una serie di fattori condizionanti e limitativi. Primo fra tutti il tracciato della bretellina che frammenta l’area precludendo la possibilità di insediamento di “capannoni” di adeguate dimensioni e la più ampia possibilità di raccordo ferroviario.

Luoghi  
ST2.6  
Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica

Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

L'azione si applica ai luoghi della produzione, ma anche alla città nel suo complesso, pertanto non trova una specifica spazializzazione nel sistema funzionale.  
La Corona del produttivo riconosce sul territorio i luoghi del lavoro, quali contesti di eccellenza del sistema economico e produttivo modenese.

Il PUG favorisce l’insediamento di nuove forme di promozione dell’innovazione, definite nell'azione, riconoscendone l’interesse pubblico e considerandole attività qualificanti gli accordi operativi, i permessi di costruire convenzionati o gli interventi art. 53.  
Il PUG sostiene in particolare gli interventi con finanziamenti ed investimenti per sostenere le imprese innovative, riconoscendone l’interesse pubblico e favorendone le trasformazioni urbanistiche ad essi collegati; tali progetti sono fattori qualificanti gli accordi operativi, i permessi di costruire convenzionati o gli interventi art. 53.

azione diffusa



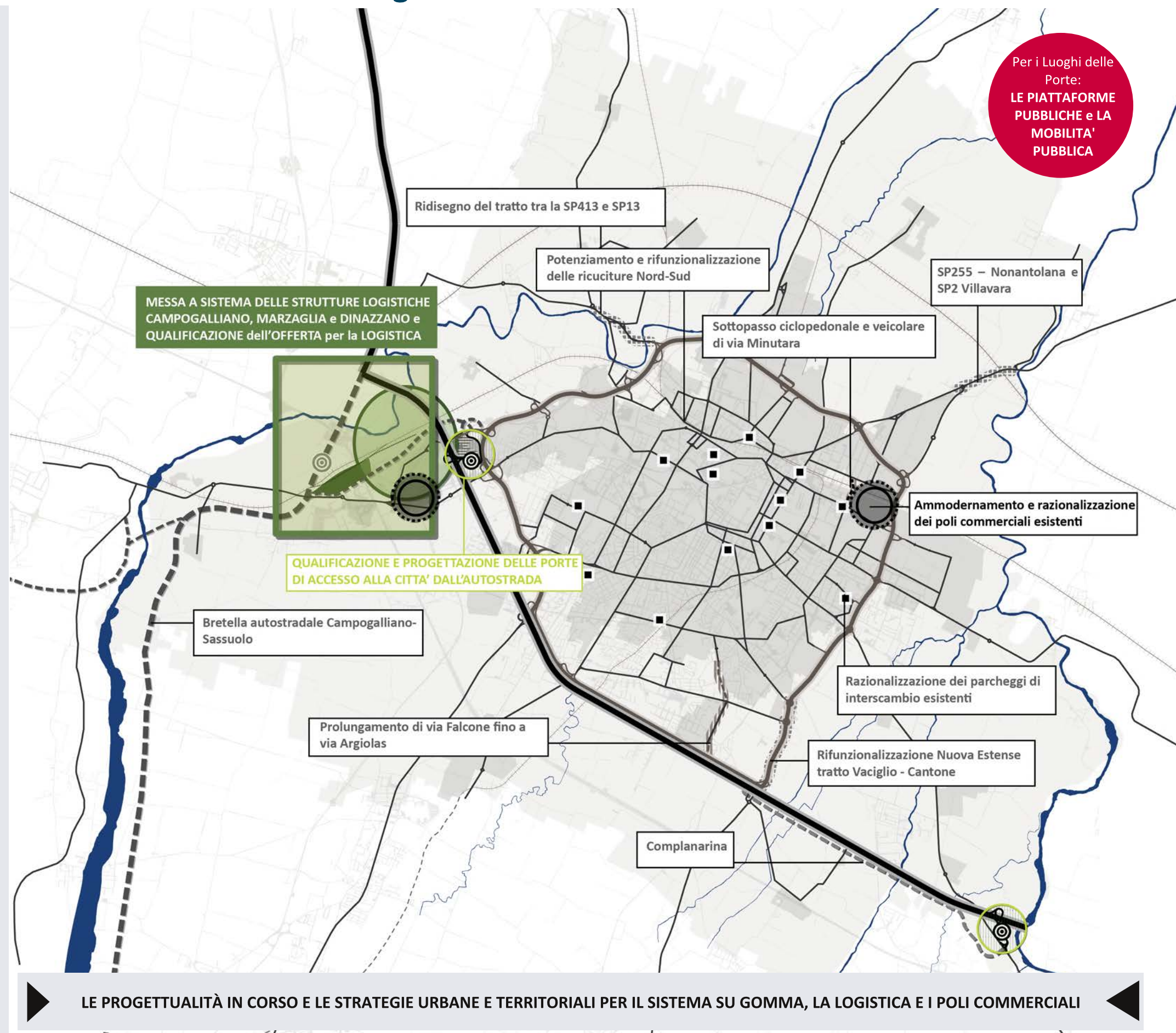
## Il sistema infrastrutturale a scala territoriale e i contesti strategici del PUMS

Il sistema infrastrutturale a scala territoriale si completa con la rete dedicata alla gomma e alla logistica, le scelte di prospettiva che si determinano con il PUG si attuano in alcune opere di area vasta, altre a scala comunale per il rafforzamento dell'accessibilità autostradale e la razionalizzazione del sistema di accesso alla città.

Anche in questo caso le progettualità di breve e medio periodo sono già oggetto del piano urbano della mobilità sostenibile, quelle di lungo periodo sono introdotte con il nuovo strumento di pianificazione urbanistica.

Si propone di:

- connettere, attraverso il nuovo asse viario della Bretella, il sistema Campogalliano-Modena-Sassuolo alla rete autostradale nazionale;
- qualificare le aree adiacenti ai caselli di Modena Nord e Modena Sud, quali porte di accesso/ingresso alla città dall'autostrada realizzando due progetti di riqualificazione urbanistica e paesaggistica, potenziando i servizi alla mobilità (si veda a questo proposito il sistema funzionale ST2.6 "Le Piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica");
- mettere a sistema le strutture logistiche Campogalliano, Marzaglia e Dinazzano e strutturare e qualificare l'offerta per la logistica nel comune di Modena di rilievo provinciale (si veda a questo proposito il sistema funzionale ST2.6 "Le Piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica");
- realizzare il prolungamento di via Falcone fino a via Argiolas che, assieme alla Complanarina, garantisce un'ottimizzazione dell'uso della tangenziale come "anello di distribuzione" a sud;
- potenziare e rendere più funzionali le ricuciture tra Modena Nord e Sud, come ad esempio il sottopasso ciclopeditone e veicolare di via Minutara che collegherà l'area residenziale e industriale di Santa Caterina con i comparti scolastici e commerciali posti a Sud della ferrovia;
- attuare una serie di interventi di potenziamento di assi infrastrutturali esistenti come, a sud, la rifunzionalizzazione della Nuova Estense nel tratto Vaciglio-Cantone; a nord ovest il ridisegno del tratto tra la SP413 e SP13 e a nord ovest l'ampliamento del tratto sulla SP255 – Nonantolana e SP2 Villavara;
- razionalizzare i parcheggi di interscambio e di attestazione esistenti, attrezzando le aree adiacenti la viabilità primaria con parcheggi, servizio di TPL ad elevata frequenza, postazioni di bike sharing e depositi protetti (si veda a questo proposito il sistema funzionale ST2.6 "Le Piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica" e le progettualità specifiche ne ST2.7 "La strategia di prossimità dei rioni").



LE PROGETTUALITÀ IN CORSO E LE STRATEGIE URBANE E TERRITORIALI PER IL SISTEMA SU GOMMA, LA LOGISTICA E I POLI COMMERCIALI



## L'infrastruttura verde e blu - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

Strategia 2: Modena città snodo globale e interconnessa  
Obiettivo d: Implementare le tecnologie a servizio della Smart City

**Azione**

**2.d.3. Dotarsi di strumenti conoscitivi dello stato urbano ed ambientale**  
Il PUG promuove la costruzione di database conosciuti dello stato e delle prestazioni dell’ambiente, delle infrastrutture e degli edifici, al fine di ottimizzare la gestione delle trasformazioni e degli interventi urbani. Tali database potranno essere finalizzati alla costruzione di un “Gemello Digitale” (Digital Twin) del territorio del Comune di Modena, con il quale creare modelli di simulazione digitale dei diversi sistemi e delle loro interazioni per valutare i processi in corso e l’impatto delle possibili azioni sulla realtà. In particolare, a partire dalle indagini, mappature, analisi e raccolta dati, condotte per la definizione dell’atlante degli ambiti produttivi del comune di Modena, si promuove la costruzione di un database utile alla gestione dei poli produttivi, così come la costruzione di un database sulla città pubblica, a partire dai dati conoscitivi e analitici definiti per l’atlante dei tessuti urbani e paesaggi frazionali, quale strumento utile per la programmazione degli investimenti, per la manutenzione e il potenziamento dei servizi di prossimità.

Strategia 1: Modena città green sana e antifragile  
Obiettivo c: Adeguare le norme del costruire al fine di contribuire alla resilienza, all'adattamento ai cambiamenti climatici e al miglioramento del comfort urbano

**Azione**

**1.c.5 Favorire la collocazione di nuovi impianti industriali in ambiti specializzati per attività produttive**  
Il PUG, al fine di limitare la dispersione insediativa e per ricercare le migliori condizioni di compatibilità ambientale, prevede l’insediamento di nuove attività produttive industriali inclusi i nuovi impianti industriali agro-alimentari nei poli produttivi ovvero nelle aree contermini al polo produttivo “Modena nord” e del polo “Torrazzi”, nel rispetto delle condizioni stabilite dalla ValSAT e dall’Accordo Operativo. Tali interventi contribuiscono alla realizzazione delle condizioni di aree ecologicamente attrezzate. Tali disposizioni non valgono per le filiere dell’eccellenza collocate lungo la vetrina della produzione agroalimentare.

Strategia 3: Modena città che valorizza i suoi paesaggi  
Obiettivo d: Sostenere l'identità storica consolidata valorizzando le eccellenze in una prospettiva rivolta al futuro

**Azione**

**3.d.1 Valorizzare la via Emilia**  
Il PUG definisce indirizzi per gli interventi al fine di valorizzare l’asse viario storico della Via Emilia, valorizzandone il ruolo di “vetrina”, perseguendo un’immagine unitaria, qualificando lo spazio stradale e rimuovendo le situazioni incongrue, di degrado e comunque dissonanti.

**3.d.2 Qualificare l’asse stradale della via Emilia**  
Al fine di valorizzare l’asse viario della via Emilia, il PUG prevede che per gli interventi edilizi che si affacciano sulla via Emilia sia ammissibile l’arretramento per favorire la riqualificazione paesaggistica dello spazio pubblico stradale, con soluzioni che migliorino anche le prestazioni ambientali e il confort urbano.

Strategia 4: Modena città di opportunità e inclusiva  
Obiettivo d: Recuperare gli edifici pubblici dismessi o sottoutilizzati per servizi e funzioni sociali

**Azione**

**4.d.5 Rigenerare il villaggio artigiano di Modena Ovest**  
Il PUG promuove la rigenerazione del Villaggio artigiano di Modena Ovest, con l’obiettivo di favorirne la riconversione in forme di produzione leggere e compatibili con la residenza. La valorizzazione del quartiere deve avvenire avendo a riferimento l’impianto urbano, ancora dotato di una sua distintiva forma triangolare. A tal fine, il PUG promuove la redazione preliminare di uno schema di assetto strategico di indirizzo per avvisi pubblici, piani di iniziativa pubblica o comunque per la presentazione di accordi operativi e permessi di costruire convenzionati.

Strategia 5: Modena dei 38 rioni rigenerati  
Obiettivo b: Concentrare l'offerta all'interno delle parti in grande trasformazione

**Azione**

**5.b.3 3. Rigenerare le porte nord e sud**  
Il PUG promuove la rigenerazione delle porte nord e sud di accesso alla città dall'autostrada incrementando l'offerta di servizi alla mobilità e attività che favoriscano l'attrattività e competitività del territorio.

### Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

L'azione incide nella gestione dei contesti produttivi individuati dal sistema. La qualificazione e definizione della strategia per ciascun tessuto produttivo è stata definita a partire dall'atlante degli ambiti produttivi del comune di Modena, parte integrante del nuovo piano, il suo aggiornamento costante garantirebbe un sistema di gestione integrato delle realtà produttive

azione diffusa

### Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

Il sistema funzionale identifica i distretti specializzati di Modena Nord e dei Torrazzi, e la vetrina della produzione agroalimentare, contesti a cui si applica l'azione

ST2.1  
L'infrastruttura verde e blu

### Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

Il sistema funzionale identifica gli ambiti misti sulla Via Emilia. Il sistema funzionale ST2.4 "La Via Emilia" fornisce indirizzi e criteri di intervento per la riqualificazione dell'asse stradale.

ST2.3  
Le via Emilia

### Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

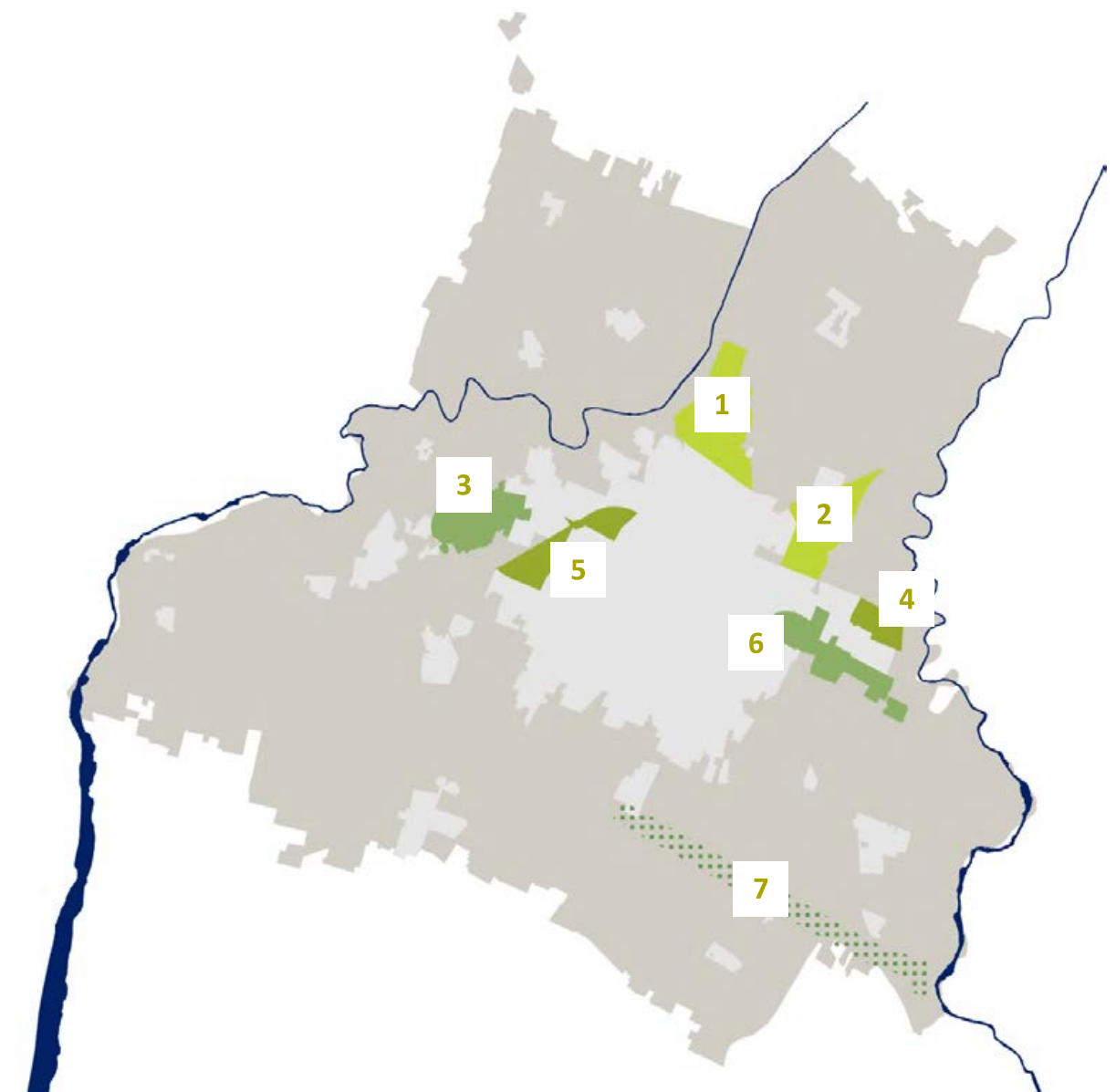
Il sistema funzionale identifica Il Villaggio Artigiano di Modena ovest e ne definisce la strategia locale nella sezione "Contesti e focus progettuali". Lo schema di assetto per la rigenerazione del Villaggio Modena Ovest è parte integrante del fascicolo ST2.6 "Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica".

Contesti e focus progettuali e Luoghi ST2.6

### Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

Il sistema funzionale identifica gli accessi alla città (Modena sud e Modena nord) quali porte da qualificare e progettare.

Luoghi ST2.6 Le piattaforme pubbliche



## CONTESTI E FOCUS PROGETTUALI

### I CONTESTI STRATEGICI DEL PRODUTTIVO

#### I POLI PRODUTTIVI

1. MODENA NORD

2. I TORRAZZI

#### GLI AMBITI SULLA VIA EMILIA

3. VIA EMILIA OVEST

4. VIA EMILIA EST

#### I VILLAGGI ARTIGIANI

5. VILLAGGIO ARTIGIANO MO-OVEST

6. VILLAGGIO MO-EST

7. VETRINA AGROALIMENTARE

## I CONTESTI STRATEGICI DEL PRODUTTIVO

Il PUG di Modena, per incrementare l'attrattività economica del proprio territorio, sceglie di investire sugli ambiti produttivi esistenti, caratterizzando i distretti come poli ad elevata qualità sotto il profilo ecologico ambientale dei servizi e dei processi produttivi, integrando i luoghi del lavoro con servizi, infrastrutture e dotazioni ambientali.

I luoghi del lavoro a Modena sono vari e articolati e tale condizione ne costituisce un elemento caratterizzante la città esistente e un campo prioritario per avviare un processo di miglioramento complessivo, ma dettagliato e specifico. Da qui con le strategie urbane si sceglie di agire principalmente su due aspetti: la valorizzazione dei differenti tipi di spazio e la loro accessibilità e relazione con la città.

Qualificare i contesti strategici del produttivo in relazione alle loro specificità consente di operare nel PUG delle scelte differenziate, mirate a consolidare i caratteri di maggiore qualità e sostenibilità, a stabilire prestazione e requisiti per il miglioramento e a costruire una cornice di senso per orientare e governare le trasformazioni.

Nel sistema produttivo vengono riconosciute 4 tipologie di ambiti con il fine di stabilire quali azioni di riforma attivare, sia in relazione alle possibilità di trasformazione dei lotti, degli spazi pertinenziali o di prossimità, sia in relazione al posto e al ruolo che spazi differenti potranno assumere nel più ampio contesto della città e del suo

territorio:

- **Modena Nord e i Torrazzi:** i poli produttivi da valorizzare e da rendere più vivibili e accessibili;
- **Gli ambiti misti sulla via Emilia:** aree di ingresso alla città da caratterizzare;
- **I villaggi artigiani:** contesti di valore identitario per nuovi spazi dell'abitare e del lavoro;
- **La vetrina dell'agroalimentare:** per il quale il PUG aspira alla creazione di un nuovo paesaggio che riconosca le realtà produttive insediate e che mantenga e valorizzi lo spazio aperto, i sistemi ecologici, e le trame agricole.

Oltre alla situazione insediativa e allo stato dei luoghi, è stato considerato il rapporto che intrattengono con la rete delle infrastrutture e vengono formulate delle proposte – in parte già contenute ed elaborate dal PUMS – per garantire una migliore accessibilità e connessione, non solo per la mobilità carrabile, ma anche per quella lenta.

Le azioni e gli indirizzi espressi nella strategia rappresentano il riferimento a scala urbana per la definizione della disciplina, per la costruzione della strategia locale e per la definizione delle progettualità su cui l'amministrazione intende investire, quali requisiti essenziali per la rigenerazione dei contesti produttivi.

La disciplina è elaborata in coerenza con le qualificazioni specifiche dei

contesti ed è atta a:

- garantire la permanenza degli insediamenti produttivi, rispondendo alle esigenze d'adeguamento, alle possibilità e opportunità della loro conversione dettata dall'evoluzione dei processi produttivi;
- dare adeguata e coerente risposta alle esigenze di ampliamento delle aziende già insediate.

Con queste finalità, le proposte per il sistema produttivo:

- orientano il nuovo strumento nella classificazione di livelli diversi di azioni da compiersi da parte dell'amministrazione;
- costruiscono un quadro di indicazioni utili per valutare la qualità delle proposte di accordi operativi;
- si configurano come elementi per coordinare e dare prospettiva alle iniziative private finalizzate all'innalzamento della qualità dei tessuti, con particolare riferimento a misure per l'adattamento ai cambiamenti climatici e mitigazione, alla gestione e progettazione dello spazio pubblico e a possibili processi a sostegno dell'intervento dei privati.

Per ciascuna tipologia di contesto definita viene esplicitata una strategia locale, riportata nella pagine a seguire, accompagnata da una serie di indirizzi, scelte e proposte diffusi e di dettaglio ritenuti fondamentali per il processo specifico di miglioramento degli ambiti esistenti, ma anche quali aspetti fondanti il lavoro sulla città esistente e sulla sua armonizzazione di relazioni con il territorio.

## LA STRATEGIA LOCALE NEI CONTESTI STRATEGICI DEL PRODUTTIVO

**azioni: 2.a.1 - 2.a.2 - 2.a.3 - 2.a.4 - 2.a.5 - 2.a.6 - 2.b.5 - 2.c.2 - 2.d.3**

**azioni: 1.c.4**

**azioni: 3.d.1 - 3.d.2**

**azioni: 4.d.5**

Nelle pagine successive, per ciascun contesto produttivo individuato nel sistema funzionale sono riportati tramite una mappa, degli schemi e dei diagrammi, gli indirizzi e orientamenti che forniscono un contributo progettuale e affrontano le emergenze e le potenzialità relative a:

- resilienza e adattamento climatico, con particolare attenzione al fenomeno dell'isola di calore e all'efficienza energetica dei fabbricati;
- definizione dello spazio pubblico e connessioni ciclopedonali;
- attrattività e accessibilità dei luoghi del lavoro.

Le azioni individuate sono strettamente interconnesse e integrate e hanno carattere e scala differenti. Si riferiscono ai suoli privati o pubblici, alcune demandano l'elaborazione successiva di contenuti normativi o di regolamenti (priorità di interventi, regolamenti di recinzioni...), oppure suggeriscono la costruzione di un processo più complesso che dovrà essere condotto e coordinato dall'amministrazione pubblica di concerto con altri soggetti rappresentativi del contesto. In sintesi costituiscono il telaio portante del progetto di piano e i riferimenti per le trasformazioni sulle realtà produttive esistenti.

Viene descritta la strategia locale dei contesti produttivi ritenuti strategici nella visione futura della città, differenziata in relazione alla

qualificazione, alla vocazione dei luoghi, e alle caratteristiche intrinseche e conoscenze acquisite con il quadro conoscitivo.

Va precisato infine che oltre ai contesti elencati all'inizio del paragrafo, lo strumento riconosce altre realtà produttive di dimensione minore, ma comunque significative che saranno trattate alla stregua dei contesti più rilevanti, con la finalità di migliorarne complessivamente la qualità, sia in chiave ecologico ambientale che di fruizione e vivibilità.

### La strategia locale dei contesti produttivi quale riferimento per la disciplina

La definizione della disciplina, e la relativa carta della trasformabilità dei tessuti, è stata redatta in conformità alla strategia individuata. In linea generale nei contesti produttivi saranno promossi:

- interventi tendenti a convertire gli insediamenti produttivi in APEA: migliori prestazioni ecologico-ambientali, gestione del ciclo delle acque, contenimento dei consumi energetici, servizi alle imprese, ecc.;
- interventi di qualificazione degli spazi pubblici e delle infrastrutture viarie;
- la realizzazione di servizi alle imprese (mense, palestre, strutture per l'ospitalità, ecc.);

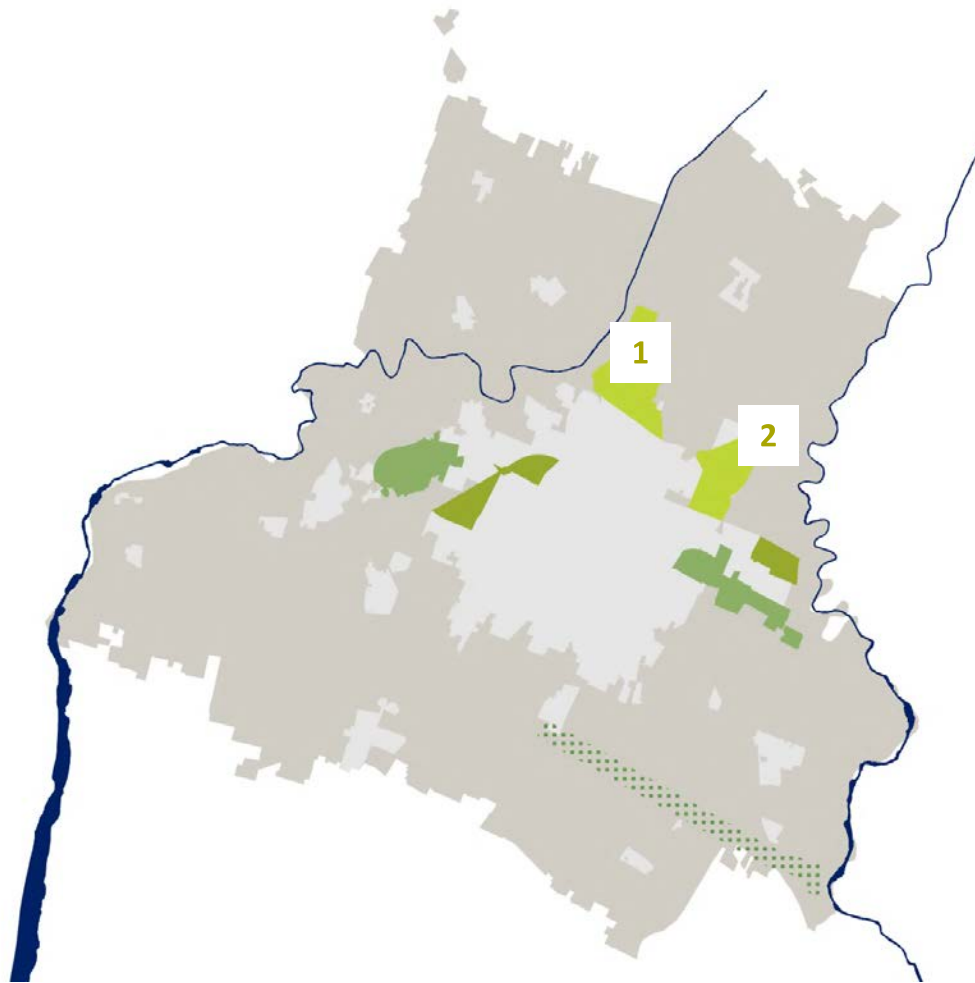
- interventi di desealing diffusi ma anche rilevanti, con il trasferimento, ad esempio, di attività (dismesse, ma anche in espansione) in aree esterne e la rimozione delle impermeabilizzazioni;
- la qualificazione degli accessi;
- la realizzazione di una segnaletica unitaria.

Le regole di trasformazione relative agli ambiti produttivo-commerciali lungo la via Emilia Ovest ed Est promuovono una attenta qualificazione degli spazi pubblici e delle infrastrutture viarie e gli interventi relativi alle attività che affacciano sulla via Emilia sono orientati ad un corretto inserimento paesaggistico e contribuiscono alla realizzazione di un'immagine unitaria lungo l'asse viario storico. Sarà ammesso l'insediamento di attività commerciali, in particolare di quelle che necessitano di ampi spazi di vendita.

Gli interventi di rigenerazione del Villaggio Artigiano Ovest, e quelli di qualificazione del Villaggio Artigiano Est sono orientati al mantenimento della mixité di funzioni produttive, residenziali e servizi e alla promozione dell'insediamento di funzioni produttive specializzate, innovative, creative.



## I POLI PRODUTTIVI



**azioni: 2.a.1 - 2.a.2 - 2.a.3 - 2.a.4 - 2.a.5 - 2.a.6 - 2.b.5 - 2.c.2 - 2.d.3**

**azioni: 1.c.4**

**azioni: 3.d.1 - 3.d.2**

**azioni: 4.d.5**

### **Modena Nord e i Torrazzi: i poli produttivi da valorizzare e da rendere più vivibili e accessibili**

Modena Nord e i Torrazzi nel nuovo piano si configurano come aree da qualificare come poli produttivi, distretti specializzati la cui attrattività e vocazione devono essere rafforzate e favorite.

Realtà funzionanti e attive, non caratterizzate da ingenti spazi dismessi o in dismissione presentano alcuni limiti relativi alla sostenibilità ambientale e alla qualità fisica degli spazi (aperti e non); al contempo i caratteri morfologici, fisici, percettivi e funzionali racchiudono aspetti potenziali non espressi che potrebbero favorire la messa in valore dell'ambito. Si tratta di spazi molto "duri", con ampie superfici impermeabili, serviti dalla tangenziale. L'azione di riforma, minuta e diffusa, potrà incidere soprattutto sulle strade e sui parcheggi

migliorandone e rafforzandone l'attrezzatura esistente e cercando di recuperare maggiori quote di superfici filtranti e permeabili. Il disegno del suolo e la ridefinizione delle sezioni stradali saranno in tal modo anche occasione per la costruzione di un paesaggio urbano. Le strategie locali per i Poli mirano alla riqualificazione delle strade industriali e alla creazione di un'immagine unitaria e attrattiva dei due distretti.

Il distretto produttivo di Mo Nord, è un ambito attivo e funzionante. Lo schema di assetto è di buona qualità, ma non esiste un centro significativo di servizi per i lavoratori, né un sistema di spazi pubblici. Il verde pubblico è limitato ad elemento di mitigazione dell'area ferroviaria e/o di transizione con le porzioni di tessuti residenziale. Il patrimonio edificato dell'ambito non presenta particolari condizioni di degrado nonostante il 70% dei fabbricati sia stato realizzato prima degli

anni '90, e quindi presenti una bassa efficienza energetica e un alto grado di impermeabilizzazione del suolo. Il distretto dei Torrazzi è una realtà produttiva attiva e funzionante, che attrae l'insediamento di nuove imprese. Lo schema di assetto è di buona qualità, ma presenta dei limiti per quello che attiene l'offerta della città pubblica e la qualità ecologico ambientale. I suoli risultano quasi completamente impermeabilizzati.



# LA CORONA DEL PRODUTTIVO E I POLI COMMERCIALI

## 1. IL POLO PRODUTTIVO DI MODENA NORD: CREAZIONE DI UN'IMMAGINE COORDINATA DEL DISTRETTO E RIFORMA DELLE STRADE

azioni: 2.a.1 - 2.a.2 - 2.a.3 - 2.a.4 - 2.a.5 - 2.a.6 - 2.b.5 - 2.c.2 - 2.d.3

azioni: 1.c.4

### CREAZIONE DI UN'IMMAGINE UNITARIA DEL POLO PRODUTTIVO

progetto di arredo unitario con l'uso del colore per le superfici, totem informativi, numeri civici: realizzazione di un'immagine coordinata e distintiva

Accessi, spazi stradali, aree di sosta

definizione di regole per le recinzioni: forma, materiale, e colore coerenti ed omogenei

Recinzioni private

progetto e qualificazione fronte sulla tangenziale come vetrina per il polo, potenziamento della cortina verde verso sul margine est verso la campagna e verso strada Canaletto

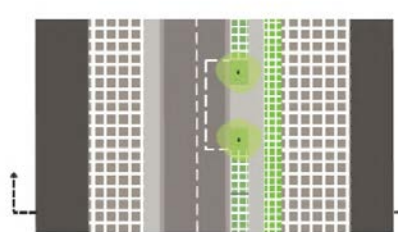
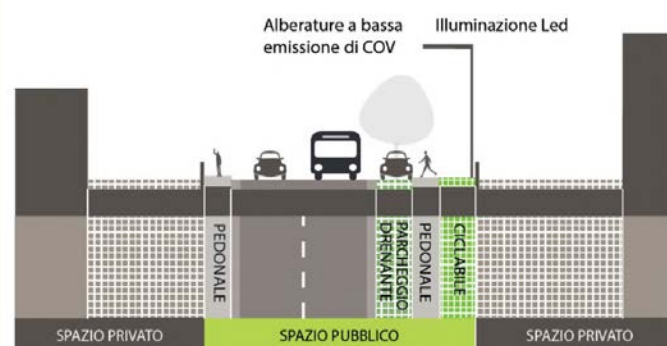
Bordi e vetrina

incremento delle dotazioni di servizi pubblici e spazi verdi attrezzati

Dotazioni pubbliche

### RIORGANIZZAZIONE E RIFORMA DELLE STRADE INDUSTRIALI E DEI PARCHEGGI

Lo spazio pubblico delle strade e dei parcheggi nei contesti produttivi, rappresenta il luogo preferenziale in cui l'amministrazione può agire direttamente razionalizzando le sezioni stradali e applicando NBS mirate alla mitigazione dell'isola di calore e all'aumento della permeabilità del suolo, come pavimentazioni drenanti, rain garden e nuove alberature, oltre che a piste ciclabili per migliorare l'accessibilità e la qualità del tessuto.



### AZIONI DI STRATEGIA LOCALE

#### Azioni diffuse

- realizzazione di un'immagine unitaria dei poli produttivi attraverso sistema di wayfinding
- mitigazione dell'isola di calore: miglioramento energetico dei fabbricati e aumento della permeabilità dei lotti
- riordino dei fronti e recinzioni prospicienti la vetrina commerciale sulla tangenziale
- area per impianti tecnologici: mitigazione impatto ambientale e percettivo
- area disponibile per servizi locali e verde attrezzato
- potenziamento dei servizi locali esistenti
- aree residenziali di possibile conflitto con aree produttive: incentivare la mitigazione
- manutenzione e potenziamento del verde ambientale di mitigazione
- aumento delle aree permeabili su strade e parcheggi, compatibilmente alla qualità delle acque di dilavamento

#### Azioni puntuali

- riqualificazione degli accessi dalla tangenziale
- manutenzione della linea ferroviaria a servizio del polo produttivo

#### Azioni di PUMS 2030

- riassetto della sezione stradale per la creazione di dorsale ciclistica per favorire gli spostamenti veloci casa-lavoro
- rete ciclopedonale esistente: manutenzione e aumento della sicurezza
- completamento della rete ciclopedonale

DISTRETTI SPECIALIZZATI DELLA CORONA NORD DA RENDERE PIU' VIVIBILI E ACCESSIBILI



# LA CORONA DEL PRODUTTIVO E I POLI COMMERCIALI

## 2. IL POLO PRODUTTIVO TORRAZZI: CREAZIONE DI UN'IMMAGINE COORDINATA DEL DISTRETTO E RIFORMA DELLE STRADE

azioni: 2.a.1 - 2.a.2 - 2.a.3 - 2.a.4 - 2.a.5 - 2.a.6 - 2.b.5 - 2.c.2 - 2.d.3

azioni: 1.c.4

azioni: 4.d.5

### CREAZIONE DI UN'IMMAGINE UNITARIA COME OPPORTUNITÀ DI VALORIZZAZIONE DEI POLI PRODUTTIVI

Progetto di arredo unitario utilizzando il colore per le superfici, i pannelli informativi (totem), i numeri civici: realizzazione di un'immagine grafica coordinata, riconoscibile e distintiva

Accessi, spazi stradali, aree di sosta

definizione di un sistema di regole per le recinzioni: forma, materiale e colore coerenti ed omogenei tra di loro e con lo spazio pubblico

Recinzioni spazi privati

progetto e qualificazione del fronte sulla tangenziale come vetrina per il polo industriale, del margine est verso la campagna e del bordo stradale della Nonantolana.

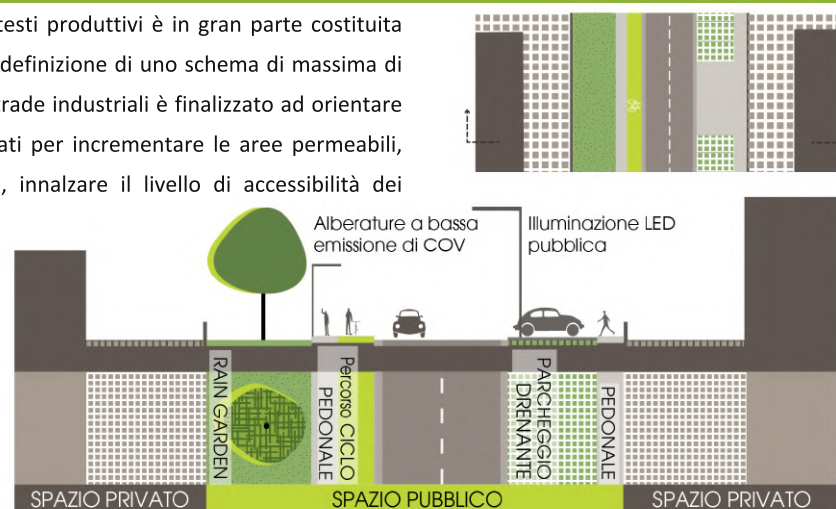
Bordi e fronti stradali

valorizzazione del verde e delle alberature esistenti e progetto delle piantumazioni nel nuovo comparto PIP Santa Caterina

Spazi verdi e alberature

### RIORGANIZZAZIONE E RIFORMA DELLE STRADE INDUSTRIALI E DEI PARCHEGGI

La città pubblica nei contesti produttivi è in gran parte costituita dallo spazio stradale. La definizione di uno schema di massima di riforma e rinnovo delle strade industriali è finalizzato ad orientare interventi pubblici e privati per incrementare le aree permeabili, mitigare l'isola di calore, innalzare il livello di accessibilità dei luoghi.



### AZIONI DI STRATEGIA LOCALE

#### Aree in trasformazione

- ampliamento Polo Torrazzi: PIP S. Caterina
- lotti edificabili
- aree verdi
- area per la viabilità

#### Azioni diffuse

- realizzazione di un'immagine unitaria dei poli produttivi attraverso sistema di wayfinding
- mitigazione dell'isola di calore: miglioramento energetico dei fabbricati e aumento della permeabilità dei lotti
- riordino dei fronti e recinzioni prospicienti la vetrina commerciale sulla tangenziale
- servizi locali da valorizzare
- area disponibile per servizi locali e verde attrezzato
- aumento delle aree permeabili su strade e parcheggi, compatibilmente alla qualità delle acque di dilavamento
- manutenzione e potenziamento del verde ambientale di mitigazione

#### Azioni puntuali

- riassetto della sezione stradale per inserimento di ciclabile e fascia verde
- riqualificazione degli accessi dalla tangenziale

#### Azioni di PUMS 2030

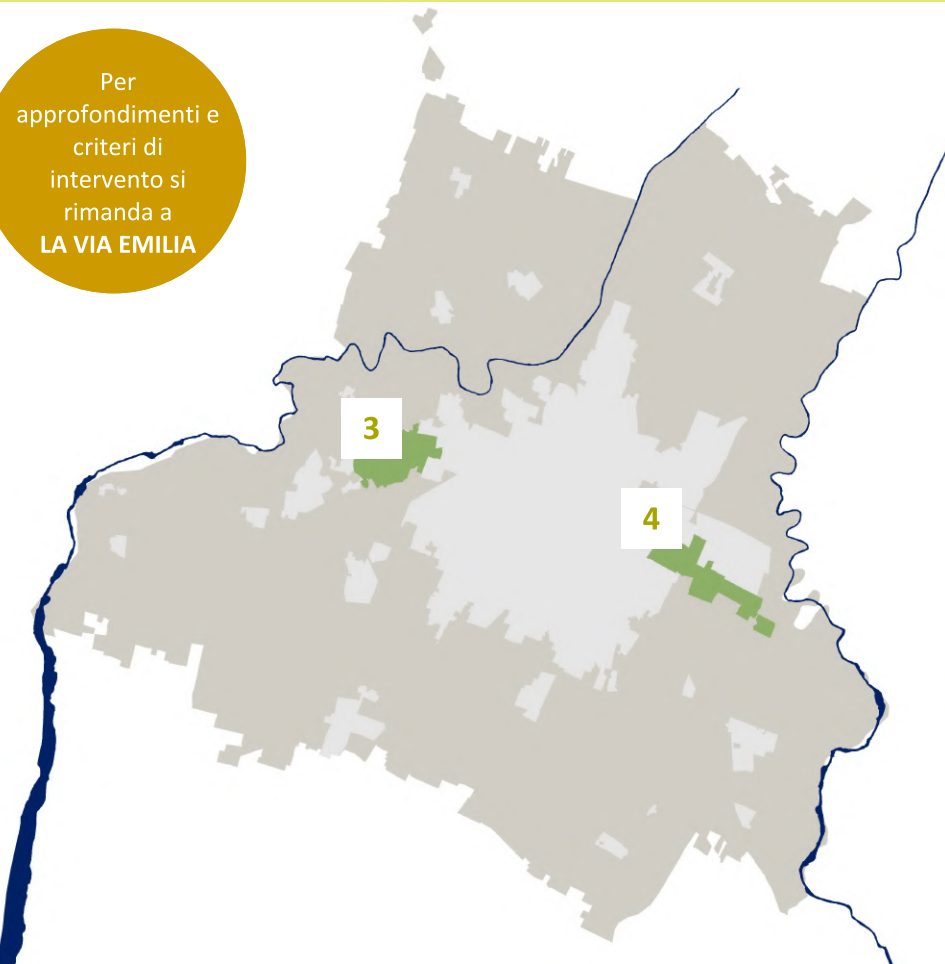
- realizzazione sottopasso ciclo veicolare di collegamento tra via Minutara e Strada S. Caterina
- riassetto della sezione stradale per la creazione di dorsale ciclistica per favorire gli spostamenti veloci casa-lavoro
- rete ciclopedonale esistente: manutenzione e aumento della sicurezza
- completamento della rete ciclopedonale
- ferrovia nazionale

Per il Luogo:  
**LE PIATTAFORME  
PUBBLICHE e LA  
MOBILITA'  
PUBBLICA**

DISTRETTI SPECIALIZZATI DELLA CORONA NORD DA RENDERE PIU' VIVIBILI E ACCESSIBILI



## GLI AMBITI MISTI SULLA VIA EMILIA



**azioni: 2.a.1 - 2.a.2 - 2.a.3 - 2.a.4 - 2.a.5 - 2.a.6 - 2.b.5 - 2.c.2 - 2.d.3**

**azioni: 1.c.4**

**azioni: 3.d.1 - 3.d.2**

### Ambiti misti sulla via Emilia: aree di ingresso alla città da caratterizzare

La seconda tipologia individuata nella strategia di PUG qualifica i due ambiti produttivi che si attestano su via Emilia a est e ad Ovest come aree di ingresso alla città da caratterizzare.

Tale strategia interpreta la situazione esistente che, sulla via Emilia, ma anche in profondità, risulta discontinua e disordinata. Le attività presenti non sono solo industriali, ma anche commerciali e terziarie.

Nel PUG l'elemento su cui si è scelto di lavorare per il miglioramento e la rigenerazione dei due ambiti è la Via Emilia, concepita nel suo intero spessore. Nella definizione di un sistema funzionale per la Via Emilia e nella possibilità di allegare al regolamento edilizio un abaco per gli interventi sulla SS99 (si veda a questo proposito il sistema funzionale ST2.4 "La Via Emilia") si traduce quindi l'obiettivo di creare due "porte" di accesso alla città (sia ad est che ad ovest) grazie alla ricomposizione e

costruzione di un'immagine più continua e caratterizzata.

Altro tema fondamentale per gli ambiti sulla Via Emilia è tradotto nel nuovo strumento nella progettazione e qualificazione dei margini, tema necessario per evitare che le trasformazioni generino pressioni improprie volte all'ampliamento del produttivo in profondità.

Il riordino dello spazio stradale e dei fronti sulla Via Emilia e la definizione e gestione del margine città campagna nella parte a sud dei due ambiti definiscono la strategia locale per questi contesti.

L'ambito produttivo commerciale di via Emilia Ovest è localizzato a Nord Ovest del capoluogo e rappresenta una potenziale porta alla città da caratterizzare, da Reggio Emilia e dall'autostrada.

Sono necessari interventi di valorizzazione di via Emilia Ovest, in quanto

la situazione esistente che vede la presenza di attività miste (industriali, commerciali e terziarie) è discontinua, disordinata e non definita.

La via Emilia divide l'ambito in due parti: quella a nord manifatturiera e commerciale e quella a sud in cui si trovano le uniche dotazioni pubbliche del comparto e l'ambito rurale a margine del tessuto produttivo.

L'ambito produttivo commerciale di via Emilia Est, rappresenta l'ingresso alla città dalla direzione di Bologna, vede la presenza di attività miste (industriali, terziarie e commerciali) localizzate lungo l'asse viabilistico in modo disordinato e discontinuo.

Si propone come azione principale il riassetto della sezione stradale della via Emilia per definire una vetrina commerciale caratterizzata da un'immagine omogenea dei fronti e dello spazio pubblico, e la definizione di un progetto del bordo sud verso il paesaggio agrario.



## 3. L'AMBITO PRODUTTIVO E COMMERCIALE DI VIA EMILIA OVEST: VIA EMILIA ELEMENTO ORDINATORE E QUALIFICAZIONE DEL MARGINE CITTÀ CAMPAGNA

azioni: 2.a.1 - 2.a.2 - 2.a.3 - 2.a.4 - 2.a.5 - 2.a.6 - 2.b.5 - 2.c.2 - 2.d.3

azioni: 1.c.4

azioni: 3.d.1 - 3.d.2

Per approfondimenti e criteri di intervento si rimanda a LA VIA EMILIA

### AZIONI DI STRATEGIA LOCALE

#### Azioni diffuse

- mitigazione dell'isola di calore: miglioramento energetico dei fabbricati e aumento della permeabilità dei lotti
- riordino dei fronti prospicienti via Emilia Ovest: definizione di regole relative ai fronti, i parcheggi e alle recinzioni
- aree residenziali di possibile conflitto con aree produttive: incentivare la mitigazione
- miglioramento dell'accessibilità dei servizi locali esistenti
- verde pubblico incolto da attrezzare
- manutenzione e potenziamento del verde ambientale di mitigazione
- aumento delle aree permeabili su strade e parcheggi, compatibilmente alla qualità delle acque di dilavamento

#### Azioni puntuali

- riordino dello spazio stradale e dei fronti
- area dismessa da riconvertire
- mitigazione del conflitto funzionale: manutenzione e valorizzazione di quinte verdi
- progetto di paesaggio sul margine città-campagna: definizione di regole per i retri, recinzioni e inserimento di quinte verdi
- visuali aperte sulla campagna da valorizzare

#### Azioni di PUMS 2030

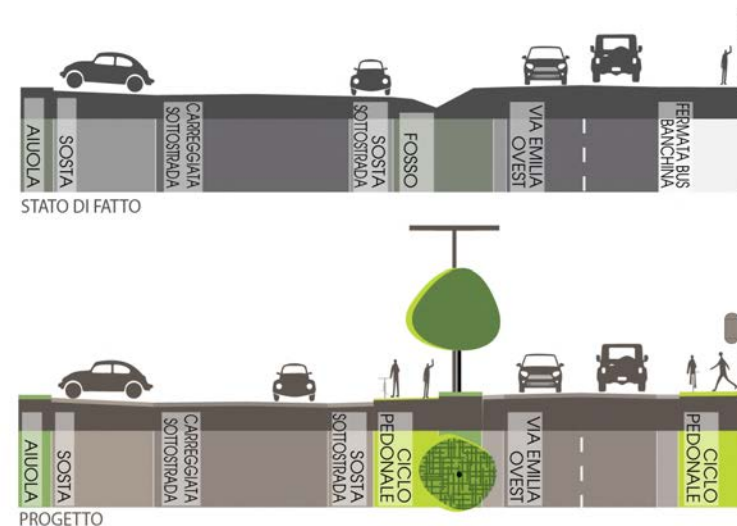
- riassetto della sezione stradale per la creazione di dorsale ciclistica per favorire gli spostamenti casa-lavoro
- rete ciclopeditonale esistente: manutenzione e aumento della sicurezza
- completamento della rete ciclopeditonale
- riassetto delle intersezioni con l'inserimento di nuove rotonde
- casello autostradale

### RIORDINO SPAZIO STRADALE E DEI FRONTI SULLA VIA EMILIA



Per la riqualificazione della via Emilia, si deve agire sull'intero "spessore" della strada, definendo criteri di intervento per i fronti edilizi e per lo spazio stradale e i parcheggi. Devono essere definiti criteri di intervento per il sistema insediativo in base alla caratterizzazione funzionale prevalente, e criteri per attrezzare lo spazio pubblico con un linguaggio omogeneo. Si dovranno definire regole per le altezze dei fronti, dei bordi e delle recinzioni, per la definizione dei profili e la gestione dello spazio "vetrina" sulla via Emilia e la relativa cartellonistica. Si dovranno inoltre definire criteri per l'integrazione degli spazi destinati al parcheggio di più strutture commerciali medio grandi, e soluzioni per la mitigazione di realtà produttive impattanti.

### RIQUALIFICAZIONE DELLO SPAZIO STRADALE



Per la riqualificazione della Via Emilia Ovest il PUMS già prevede tra le azioni di breve periodo la realizzazione della dorsale ciclabile, riqualificazione delle fermate di trasporto pubblico e inserimento di diverse nuove rotonde. La dorsale incentiverà un uso sistematico della mobilità dolce casa-scuola e casa-lavoro.

AMBITI MISTI SULLA VIA EMILIA: PORTE D'INGRESSO DA CARATTERIZZARE



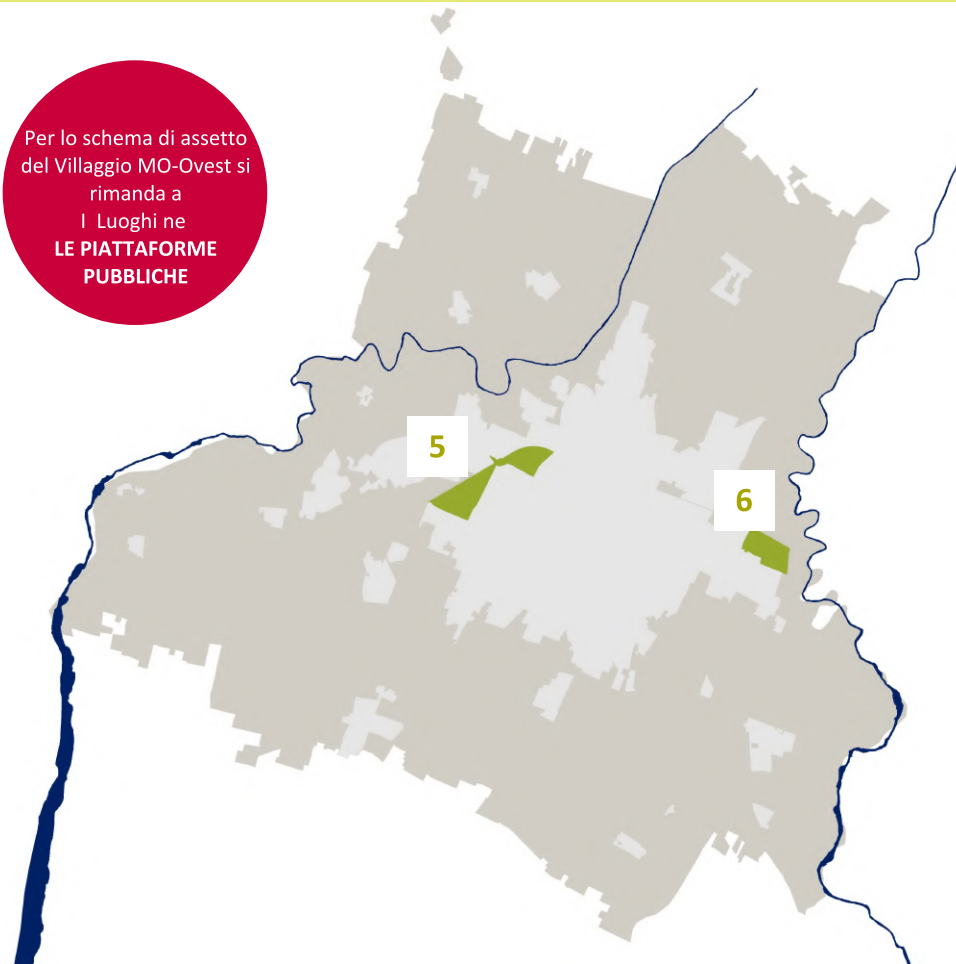
## 4. L'AMBITO PRODUTTIVO E COMMERCIALE DI VIA EMILIA EST: VIA EMILIA ELEMENTO ORDINATORE E QUALIFICAZIONE DEL MARGINE CITTÀ CAMPAGNA



AMBITI MISTI SULLA VIA EMILIA: PORTE D'INGRESSO DA CARATTERIZZARE



## I VILLAGGI ARTIGIANI E LA VETRINA AGROALIMENTARE



**azioni: 2.a.1 - 2.a.2 - 2.a.3 - 2.a.4 - 2.a.5 - 2.a.6 - 2.b.5 - 2.c.2 - 2.d.3**

**azioni: 1.c.4**

**azioni: 4.d.5**

### I Villaggi Artigiani: contesti di valore identitario per nuovi spazi dell'abitare e del lavoro

I due Villaggi artigiani hanno un profondo valore storico e identitario della realtà lavorativa modenese. La città ha lungamente riflettuto sulla vocazione e il ruolo che tali ambiti rivestono a Modena, e sono state diverse le iniziative e gli strumenti proposti dall'amministrazione per favorirne la rigenerazione. Nel nuovo strumento per elaborare una strategia efficace, oltre a verificare cosa non funziona e cosa possa essere migliorato dei processi già in essere, si è ragionato su due aspetti: la collocazione dei due villaggi nella città e il nuovo ruolo che possono giocare nell'articolazione dello spazio urbano modenese. Per pensare questi luoghi come tessuti in grado di accogliere e stimolare nuovi spazi per l'abitare e per il lavoro si tratta di sfruttare la prossimità con tessuti residenziali, la presenza nelle immediate

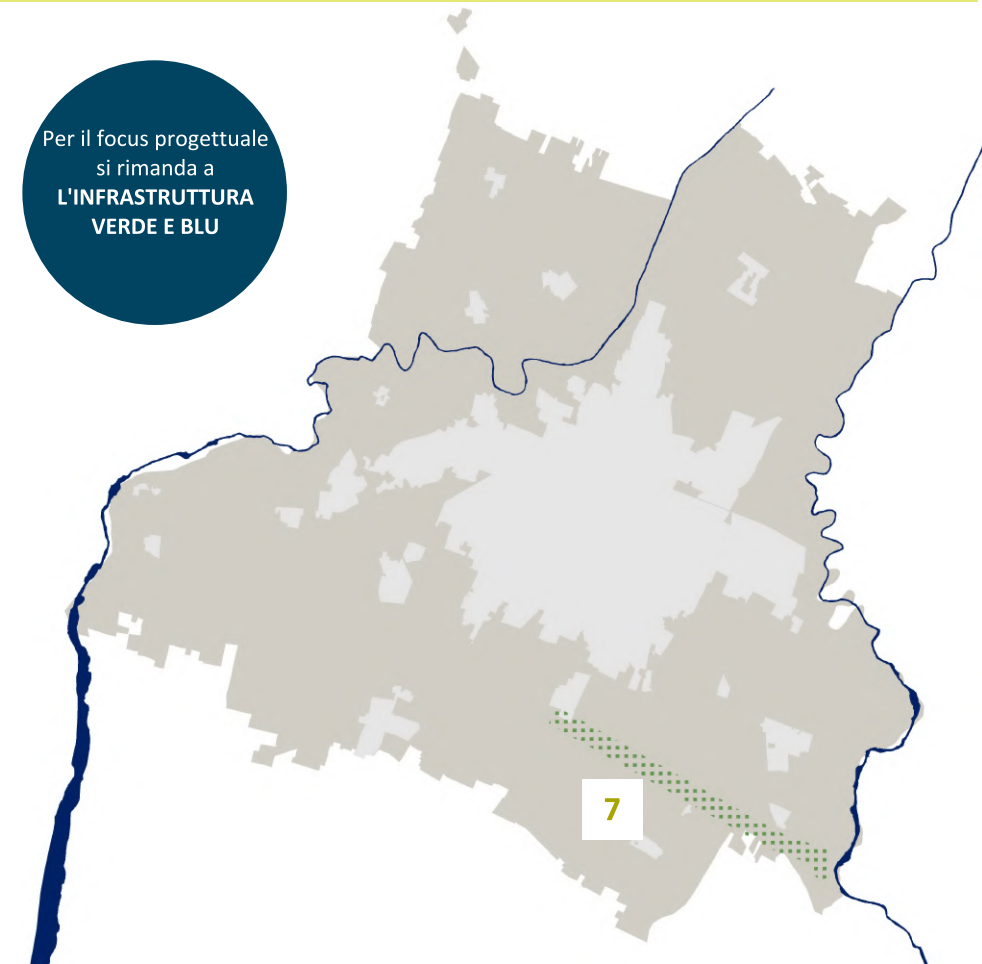
vicinanze di diffuse dotazioni di servizi pubblici, di parchi grandi e piccoli, che offrono opportunità d'uso diversificate e costruiscono un possibile "effetto città" che può riguardare anche gli spazi del lavoro dei due villaggi. Il piano dovrà sapere cogliere e orientare la disponibilità a una modificazione che fa leva anche sulla presenza di fenomeni di ritrazione e dismissione, mettendo in relazione e ricollegando i due contesti produttivi necessariamente in trasformazione con la città di prossimità. La riflessione sulla strategia locale e sulla disciplina è stata elaborata riconoscendo le differenze dei due villaggi -nonostante siano nati seguendo lo stesso modello di sviluppo urbano ed economico, mostrano diverse peculiarità- e nel caso del Villaggio di Modena Ovest è stata sviluppata a partire dalla rilettura e verifica della normativa vigente del POC-MOW, i cui indirizzi sono ancora validi e coerenti con gli obiettivi di rigenerazione e riqualificazione del contesto produttivo.

Da un lato gli indirizzi e i contenuti del nuovo piano incentivano il riuso e la riqualificazione del dismesso o del sottoutilizzato, sostenendo la localizzazione di attività avanzate (coworking, fab lab, formazione, ecc.), che attivino una riconversione puntuale e rendano il luogo attrattivo per nuove imprese. Dall'altro lato il PUG con la definizione della maglia delle dorsali e la ricucitura con la trama lenta di percorsi pedonali e ciclabili investe sul miglioramento delle relazioni con le attrezzature e i servizi nelle adiacenze, e di conseguenza con le altre parti di città.

Il Villaggio Artigiano di Modena ovest è stato realizzato a partire dagli anni '50 per supportare lo sviluppo industriale della città in evoluzione, per questo è considerato come tessuto identitario per i suoi caratteri peculiari: la tipologia edilizia casa-officina, il sedime ferroviario e il cavalcaferrovia. Ad oggi le azioni da attivare sono: il miglioramento della qualità urbana dello spazio pubblico e la riconnessione del Villaggio ai tessuti adiacenti. L'ambito è costituito da tessuti misti con una forte articolazione delle attività rispetto agli altri ambiti. Una piccola percentuale di edifici di medie grandi dimensioni risultano non utilizzati.

Il Villaggio Artigiano Mo Est è stato edificato negli anni '60, con un progetto di lottizzazione, quindi presenta un reticolo stradale ordinato e dotato di sezioni adeguate all'uso produttivo. Il taglio dei lotti è medio-piccolo. L'insediamento presenta un'elevato indice di copertura del suolo.

L'ambito presenta destinazioni d'uso in prevalenza di carattere produttivo per quasi due terzi dell'estensione dell'ambito. Da rilevare è la presenza di diverse realtà associative culturali e sportive all'interno di capannoni industriali riusati. Sono presenti numerose case-officina che oggi risultano utilizzate solamente per la funzione residenziale. Altri contenitori di medie-grandi dimensioni risultano non utilizzati, ma in discreto stato di conservazione.



**azioni: 2.a.1 - 2.a.2 - 2.a.3 - 2.a.4 - 2.a.5 - 2.a.6 - 2.b.5 - 2.c.2 - 2.d.3**

**azioni: 1.c.4**

### La vetrina della produzione agroalimentare

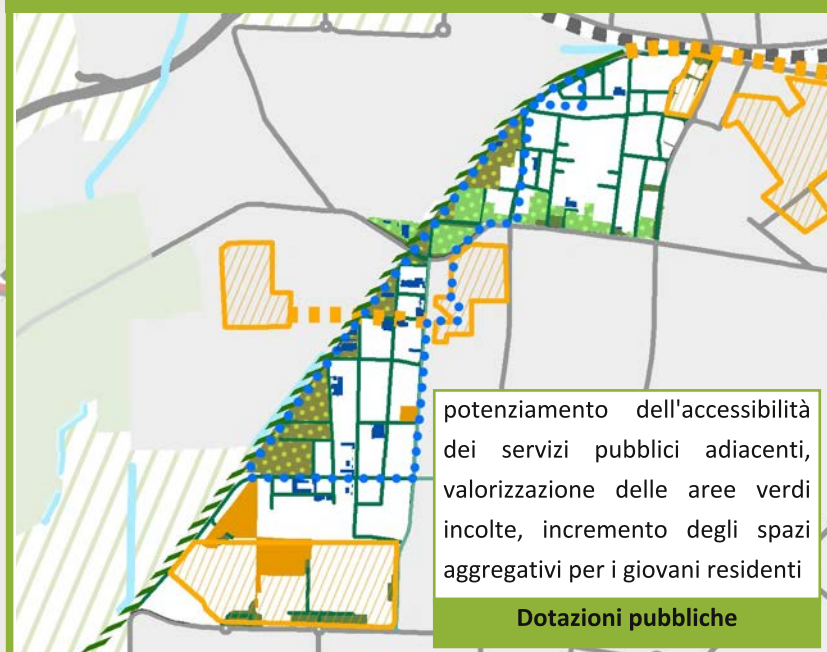
Oltre alle realtà che disegnano la corona nord produttiva nel territorio costruito, il sistema funzionale produttivo riconosce la presenza di alcune imprese del settore agroalimentare insediate lungo il tracciato dell'autostrada, quindi in territorio rurale. Si tratta di episodi singoli, eccellenze del settore che meritano di essere valorizzate.

Il nuovo strumento propone l'infrastruttura come vetrina dei paesaggi attraversati: quello della produzione agricola, e quello delle aziende agroalimentari esistenti, la cui presenza dovrà essere valorizzata, ma al contempo mitigata secondo criteri di corretto inserimento ambientale. Si veda per la trattazione di questo progetto il sistema funzionale ST2.1 "L'infrastruttura verde e blu"



## 5. VILLAGGIO ARTIGIANO MODENA OVEST: RIATTIVAZIONE DEGLI SPAZI DEL LAVORO E MIGLIORAMENTO DELLA VIVIBILITA' PER LA RESIDENZA

### IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ URBANA DEL VILLAGGIO



tutela e rigenerazione del patrimonio identitario dei luoghi della produzione, riattivazione degli edifici non utilizzati governata da regia pubblica

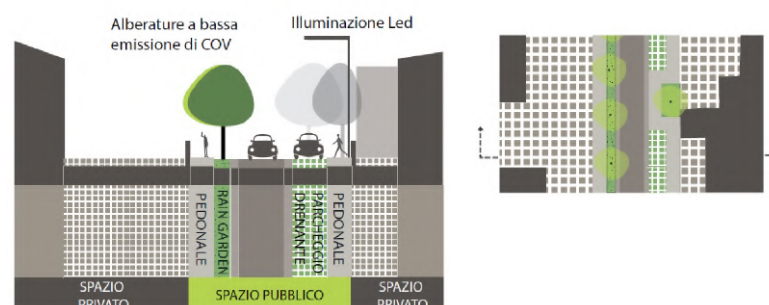
**Tessuto edilizio**

progetto di paesaggio sull'ex tracciato ferroviario e riordino dei fronti su via Emilia e lungo la Diagonale

**Bordi e fronti stradali**

### RIQUALIFICAZIONE DELLO SPAZIO STRADALE

Lo spazio pubblico all'interno del contesto produttivo misto è costituito principalmente dallo spazio stradale privo di marciapiedi, quindi inadatto alla fruizione pedonale. Si propone un progetto di riassetto stradale e di arredo urbano per la realizzazione di una viabilità a misura di pedone.



Per progettualità guida si rimanda alla strategia di prossimità dei rioni RIONE 06

Per lo schema di assetto del Villaggio MO-Ovest si rimanda a I Luoghi ne LE PIATTAFORME PUBBLICHE

### AZIONI DI STRATEGIA LOCALE

#### Azioni diffuse

- mitigazione dell'isola di calore: miglioramento energetico dei fabbricati e aumento della permeabilità dei lotti
- riordino dei fronti prospicienti la via Emilia Ovest secondo regole relative ai fronti, spazi parcheggio e alle recinzioni
- riordino dei fronti prospicienti la Diagonale
- servizi urbani da connettere alla dorsale sulla Diagonale
- mitigazione dell'impatto ambientale e percettivo dell'area per impianti tecnologici
- servizi locali da valorizzare e connettere al tessuto produttivo
- verde di quartiere da potenziare
- verde pubblico incolto da attrezzare
- verde incolto da valorizzare
- manutenzione e potenziamento del verde ambientale di mitigazione
- aree residenziali di possibile conflitto con aree produttive: incentivare la mitigazione
- riassetto delle sezioni stradali per la realizzazione di marciapiedi, parcheggi permeabili e rain garden
- aumento delle aree permeabili su strade e parcheggi compatibilmente alla qualità delle acque di dilavamento

#### Azioni puntuali

- attività in corso di trasferimento
- edifici degradati da rigenerare e riattivare
- mitigazione del conflitto funzionale: inserimento di quinte verdi
- progetto di paesaggio sulla Diagonale: corridoio verde per la mobilità dolce

#### Azioni di PUMS 2030

- riassetto della sezione stradale per la creazione di dorsale ciclistica per favorire gli spostamenti veloci casa-lavoro
- rete ciclopeditonale esistente: manutenzione ed aumento della sicurezza
- completamento della rete ciclopeditonale

azioni: 2.a.1 - 2.a.2 - 2.a.3 - 2.a.4 - 2.a.5 - 2.a.6 - 2.b.5 - 2.c.2 - 2.d.3

azioni: 1.c.4

azioni: 4.d.5

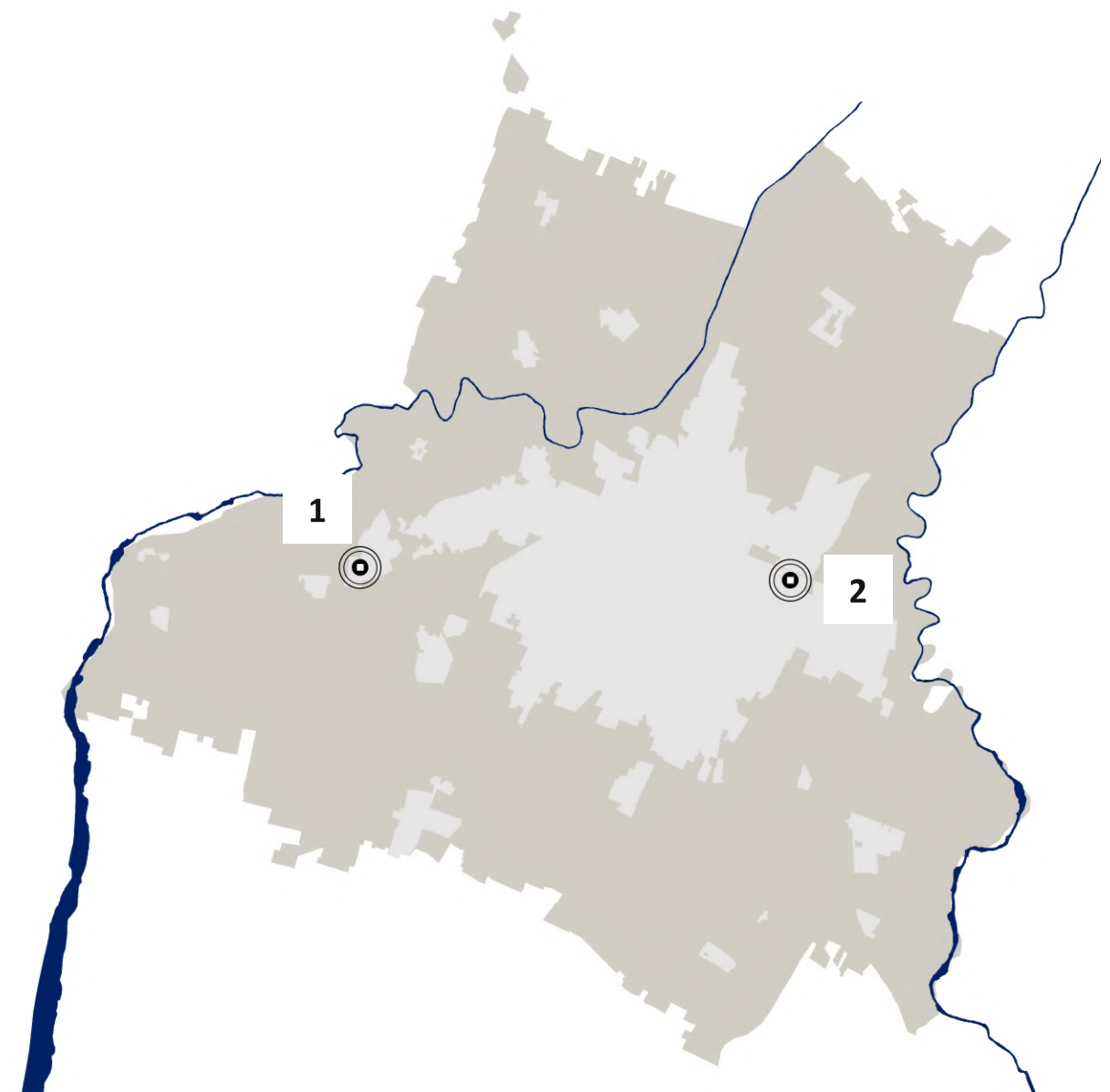
I VILLAGGI ARTIGIANI: CONTESTI DI VALORE IDENTITARIO PER NUOVI SPAZI DEL LAVORO E DELL'ABITARE



## 6. VILLAGGIO ARTIGIANO MODENA EST: RIATTIVAZIONE DEGLI SPAZI DEL LAVORO E DELL'INNOVAZIONE







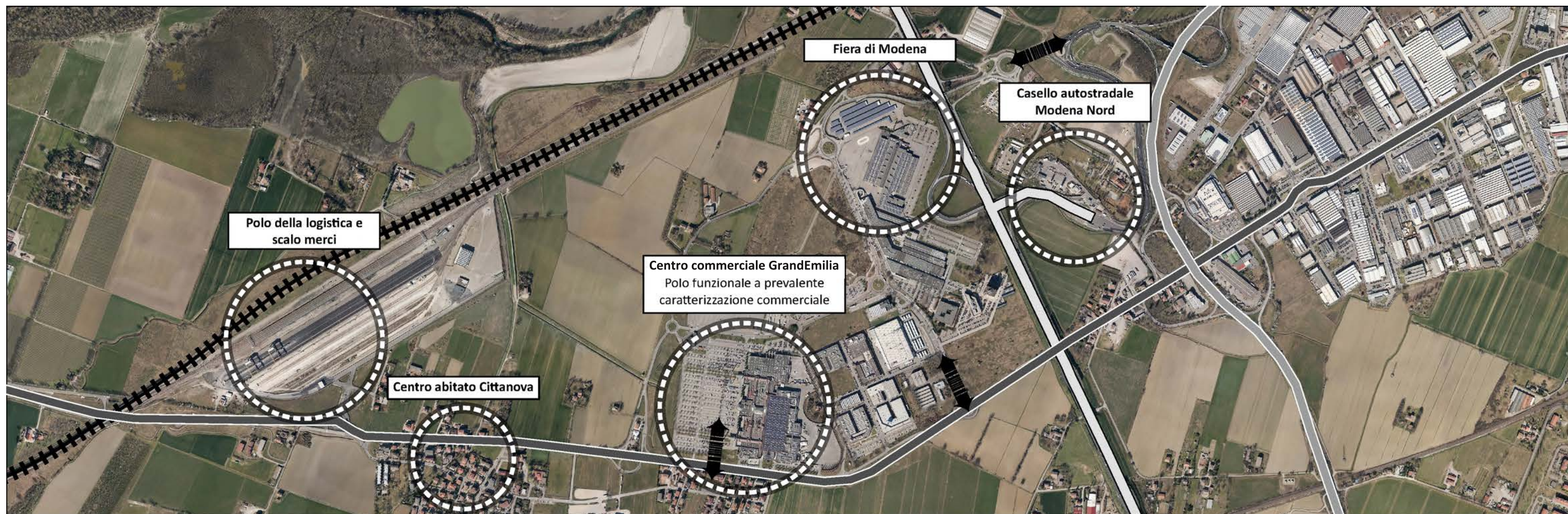
LUOGHI

POLI COMMERCIALI  
1. CITTANOVA  
2. PORTALI



## 1. IL CENTRO COMMERCIALE "GRANDEMILIA" E L'AREA CITTANOVA - MODENA

### Inquadramento e funzioni esistenti



### Descrizione e analisi di contesto

Il Polo di Cittanova e Centro Commerciale "GRANDEMILIA" è qualificato dal PTPC2009 tra i POLI FUNZIONALI A PREVALENTE CARATTERIZZAZIONE COMMERCIALE esistenti, data la presenza di insediamenti commerciali di rilevanza provinciale o sovracomunale.

#### Localizzazione

Il polo funzionale è localizzato nella zona di ingresso Ovest della città sulla Via Emilia, a Nord dell'abitato di Cittanova, in adiacenza alla tangenziale e nelle vicinanze del casello autostradale di Modena Nord.

#### Funzioni esistenti e contesto

Concorrono alla individuazione di questo Polo Funzionale la

dimensione territoriale molto rilevante dell'area, la presenza di un grande magnete (ipermercato di grande dimensione), di ulteriori medie strutture e di un complesso integrato di attività distributive. Il Centro Commerciale comprende inoltre numerose attività integrative di tipo artigianale e di ristorazione. Tuttavia è bene sottolineare che il Polo Funzionale, in questo caso, non si esaurisce con la presenza del Centro Commerciale: tutta la zona in prossimità del casello autostradale di Modena Nord è infatti sede di numerose attività e funzioni di grande importanza e capacità attrattiva, a cominciare dalla sede fieristica; di conseguenza il Polo Funzionale è opportuno che sia definito in termini più complessivi, relazionando il progetto di riorganizzazione dello stesso sia in relazione al progetto di

qualificazione della Porta Nord del casello autostradale, sia del limitrofo polo della logistica e scalo merci.

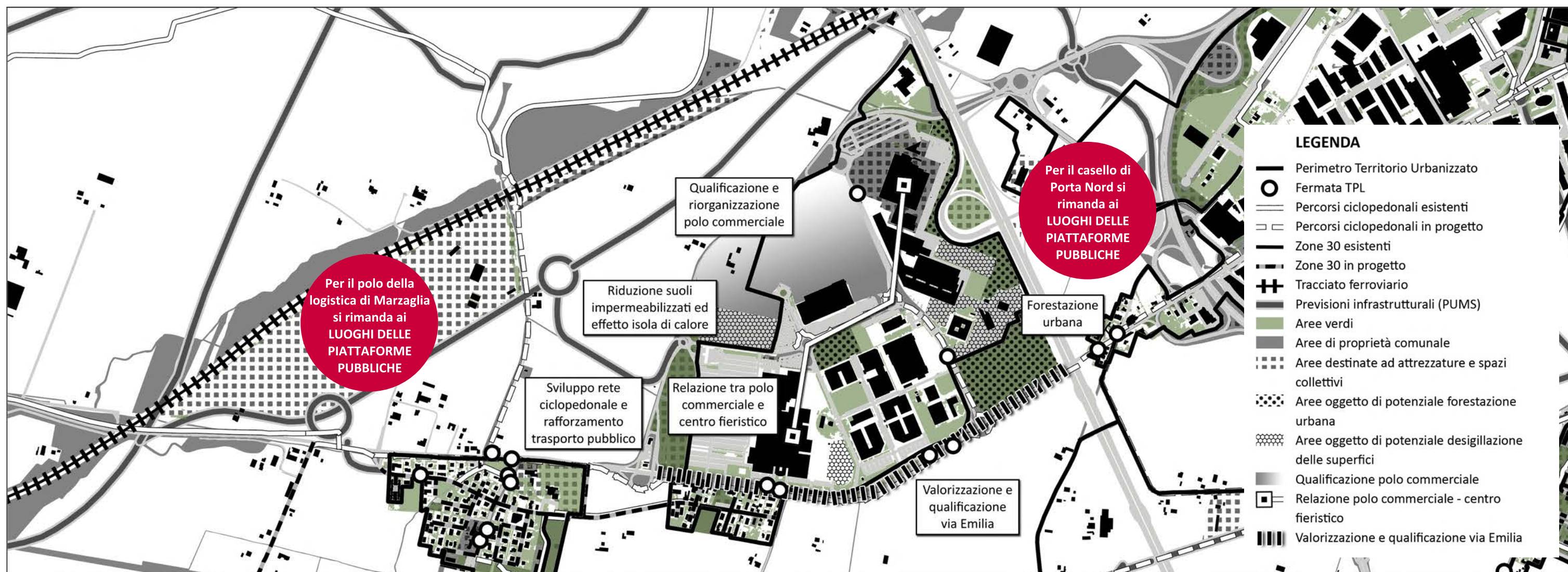
Il centro commerciale evidenzia una capacità di attrazione che si estende a larga parte della provincia e a parte delle province limitrofe.

#### Accessibilità

Il polo è servito a sud dalla Via Emilia e a nord è accessibile da Viale Virgilio che si collega al sistema delle autostrade con il casello di Modena nord e poi con il sistema della tangenziale di Modena.



Obiettivi, indirizzi e requisiti coerenti con la strategia di PUG



## Obiettivi generali

Qualificare, ammodernare e razionalizzare l'offerta commerciale del polo e delle attività terziarie previste e non realizzate di Cittanova2000, incrementando l'attrattività del territorio modenese. Prevedere la possibilità di diversificazione dell'offerta accogliendo medie e grandi strutture specialistiche non alimentari, in parte già esistenti, ma solo in relazione alla disponibilità degli standard urbanistici previsti e sulla base di un progetto di riqualificazione che consideri prioritariamente l'esigenza di migliorare l'accessibilità e l'inserimento ambientale dell'intero polo funzionale.

## Obiettivi specifici, indirizzi e requisiti coerenti con il PUG

### Area urbanistico territoriale

Qualificare le funzioni strategiche collegate al commercio esistente in coerenza con PTCP/POIC e localizzare, nei limiti consentiti

dagli strumenti, eventuali funzioni commerciali dedicate prioritariamente alla valorizzazione delle produzioni di eccellenza dell'economia locale. Qualificare la Porta Nord del casello autostradale, quale porta di accesso della città, incrementando e qualificando i servizi alla mobilità. Relazionare il Polo commerciale con il centro fieristico, in termini di accessibilità e funzionamento. Il polo si affaccia sull'asse storica della Via Emilia: in caso di trasformazione, in sede di progettazione dovranno essere adottate soluzioni e criteri di intervento che ne valorizzino e qualificano la presenza, come ad esempio segnaletica ed arredi coordinati. Sviluppare la rete ciclopeditonale e potenziare il trasporto pubblico a favore dell'intermodalità.

### Area ecologico ambientale

Dovranno essere incrementate le

prestazione ecologico-ambientali delle grandi aree a parcheggio, con una progressiva riduzione dei suoli impermeabilizzati e l'adozione di soluzioni NBS atte a ridurre l'effetto isola di calore. Dovranno essere previsti interventi di mitigazione e di inserimento ambientale che riducano gli impatti sul contesto rurale limitrofo. Possibili interventi da effettuarsi nel polo potranno concorrere alla realizzazione della forestazione urbana prevista nelle aree limitrofe.

### Area economico-sociale

Rifunzionalizzare il terziario già approvato nel piano di Cittanova2000, favorendo l'insediamento di funzioni di elevato contenuto tecnologico e innovativo con particolare attenzione ad aziende che operano nel campo delle competenze economiche distintive del territorio modenese e delle sue eccellenze.



## 2. IL CENTRO COMMERCIALE "I PORTALI" - MODENA

### Descrizione e analisi di contesto

Il Centro Commerciale "I PORTALI" è qualificato dal PTPC2009 tra i POLI FUNZIONALI A PREVALENTE CARATTERIZZAZIONE COMMERCIALE esistenti, data la presenza di insediamenti commerciali di rilevanza provinciale o sovracomunale.

### Localizzazione

Il polo funzionale è localizzato nella zona Est della città, confina a Nord con la linea ferroviaria, a Est con la tangenziale e a Sud con via Divisione Acqui.

### Funzioni esistenti e contesto

Concorrono alla individuazione di questo Polo Funzionale la dimensione territoriale molto rilevante dell'area, la presenza di un grande magnete (ipermercato di grande dimensione), di ulteriori medie strutture e di un complesso integrato di attività distributive. Il Centro Commerciale comprende inoltre numerose attività integrative di tipo artigianale e di ristorazione. Nello stesso ambito spaziale è presente il Palasport che può usufruire di una serie di servizi relativi all'area, fra cui gli spazi di parcheggio. Il centro commerciale evidenzia una capacità di attrazione che si estende a numerosi comuni del modenese e aree confinanti.

### Accessibilità

Il polo è servito unicamente a Sud da via Divisione Acqui, attraverso la quale si collega verso Est alla tangenziale e verso Ovest e Sud al resto della città.

### Inquadramento e funzioni esistenti



Centro Commerciale "I Portali" – Modena



## Obiettivi, indirizzi e requisiti coerenti con la strategia di PUG

### Obiettivi generali

Qualificare, ammodernare e razionalizzare l'offerta commerciale del polo e delle attività terziarie previste, incrementando l'attrattività del territorio modenese. Prevedere la possibilità di diversificazione dell'offerta ma solo in relazione alla disponibilità degli standard urbanistici previsti e sulla base di un progetto di riqualificazione che consideri prioritariamente l'esigenza di migliorare l'accessibilità e l'inserimento ambientale dell'intero polo funzionale.

### Obiettivi specifici, indirizzi e requisiti coerenti con il PUG

#### Area urbanistico territoriale

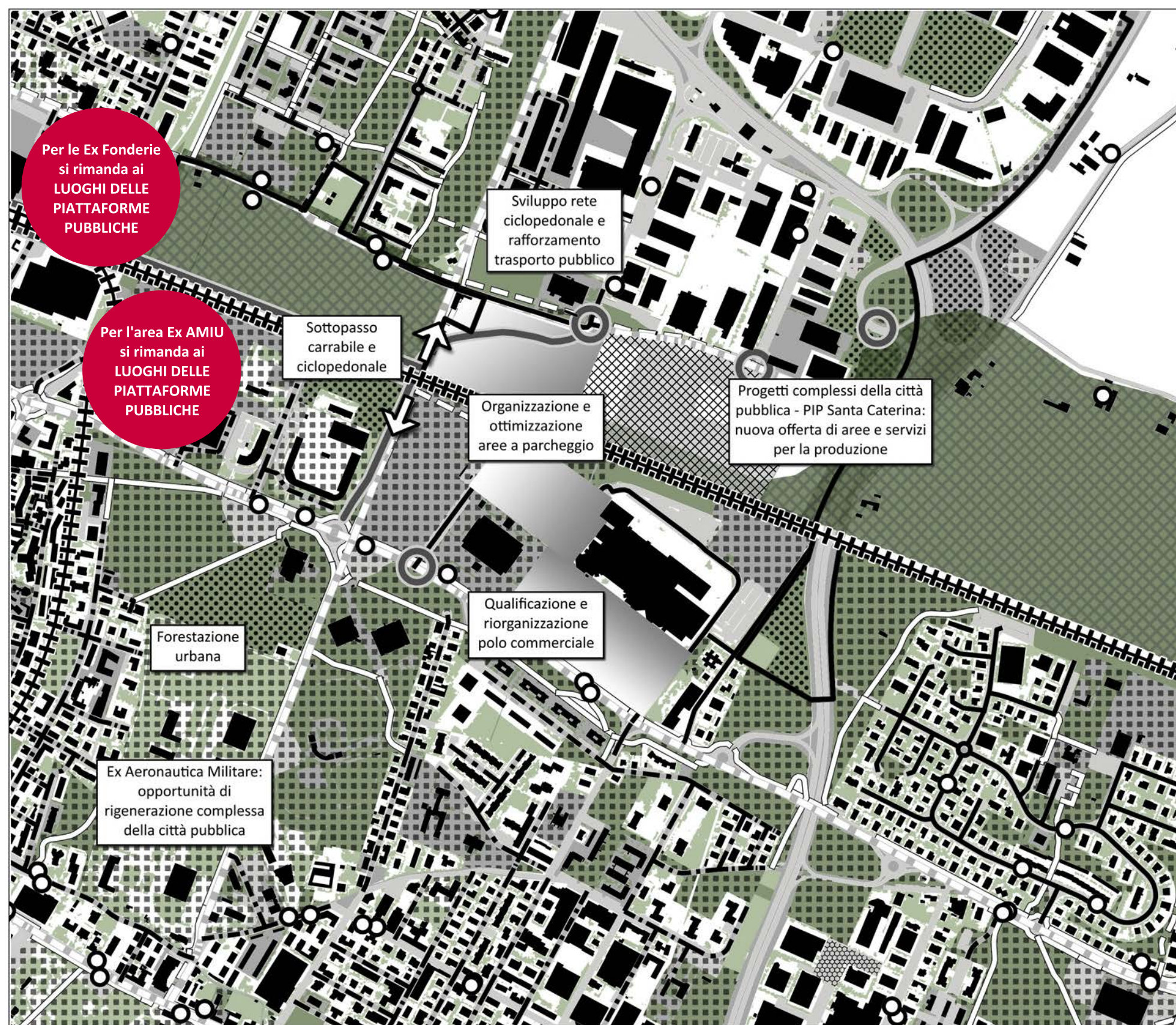
Qualificare le funzioni strategiche collegate al commercio esistente in coerenza con PTCP/POIC e localizzare, nei limiti consentiti dagli strumenti, eventuali funzioni commerciali dedicate prioritariamente alla valorizzazione delle produzioni di eccellenza dell'economia locale. Realizzare il collegamento viabilistico strategico tra via Divisione Acqui e via Santa Caterina mediante un sottopasso stradale della linea ferroviaria. Realizzazione e riqualificazione delle aree per attrezzature e spazi collettivi presenti intorno al polo, adottando soluzioni e criteri di intervento che abbiano come obiettivo primario la qualità dello spazio pubblico e l'incremento della dotazione di aree verdi, ad esempio mediante segnaletica ed arredi coordinati. Sviluppare la rete ciclopedonale e potenziare il trasporto pubblico a favore dell'intermodalità. Organizzare ed ottimizzare le aree a parcheggio, anche prevedendole in interrato, cercando la soluzione migliore e maggiormente funzionale per l'interazione tra le diverse attività presenti, tra le quali il Palasport.

#### Area ecologico ambientale

Dovranno essere incrementate le prestazione ecologico-ambientali delle grandi aree a parcheggio, con una progressiva riduzione dei suoli impermeabilizzati e l'adozione di soluzioni NBS atte a ridurre l'effetto isola di calore. Dovranno essere previsti interventi di mitigazione e di inserimento ambientale che riducano gli impatti sul contesto residenziale e produttivo limitrofo. Possibili interventi da effettuarsi nel polo commerciale e nelle aree circostanti potranno concorrere alla realizzazione della forestazione urbana.

#### Area economico-sociale

Rifunzionalizzare il terziario - commerciale con particolare attenzione ad aziende che operano nel campo delle competenze economiche distintive del territorio modenese e delle sue eccellenze.



Centro Commerciale "I Portali" – Modena