

# 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

### ST2.6

### LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA

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 / /





| 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<br><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><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 |

**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



**ST2.6 LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA**

INTRODUZIONE .....2

SISTEMA FUNZIONALE .....3

CONTESTI E FOCUS PROGETTUALI .....22

LUOGHI .....44

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 illustrano: il sistema funzionale "Le Piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica", i contesti (le 10 piattaforme) e i luoghi strategici ad esse connesse. Per questi luoghi, data la collocazione, la presenza di elementi identitari e le funzioni insediate, un progetto di rigenerazione urbana opportunamente indirizzato risulterebbe di grande impatto non solo localmente, ma anche a scala urbana e territoriale in termini di attrattività, di qualità urbanistico - territoriale, ecologico - ambientale e valenza sociale. Alcuni di questi sono definiti anche come "luoghi cardine": prevedono, cioè, ricuciture strategiche di parti di città. In coda al fascicolo sono allegate le schede che illustrano gli indirizzi e le prospettive per nove dei luoghi strategici individuati nel sistema funzionale (più il Villaggio Artigiano, per la particolare rilevanza che assumerebbe la sua rigenerazione). I luoghi oggetto di schedatura, rispetto a quelli complessivamente mappati, presentano un grado di riflessione più maturo: per questi, dunque, sono definiti puntualmente obiettivi e requisiti strategici. Le trasformazioni urbane dovranno dunque partire dalle indicazioni contenute nelle schede.

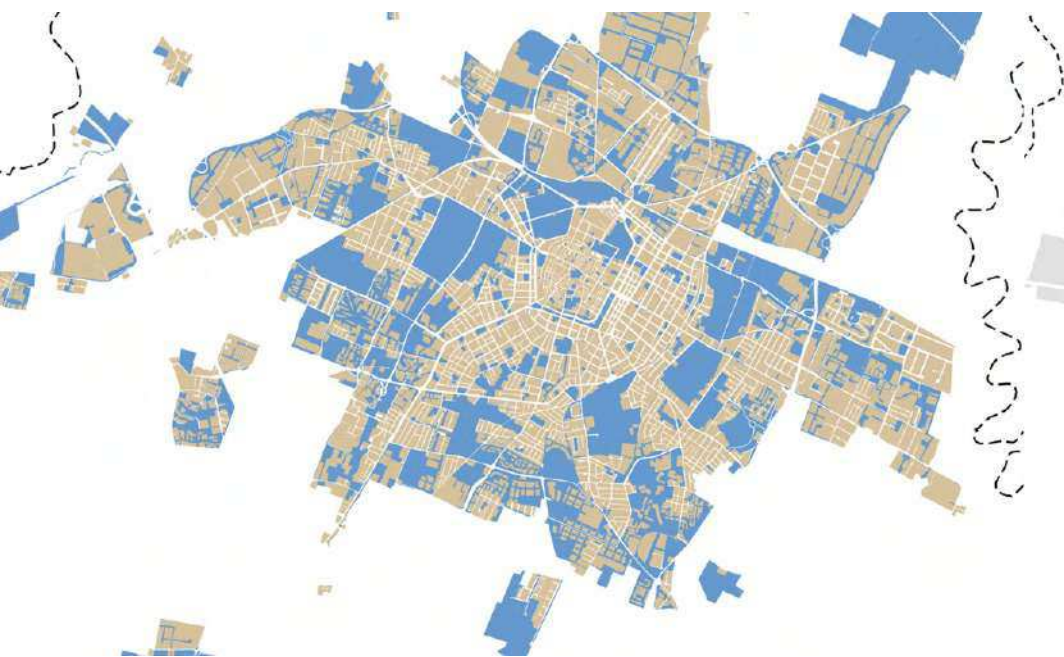
Le Piattaforme Pubbliche e i Rioni costituiscono il riferimento per le trasformazioni diffuse e complesse del territorio.

Le prime costituiscono il riferimento per gli interventi con ricadute ad ampia scala o che agiscono all'interno o in prossimità delle Piattaforme stesse.

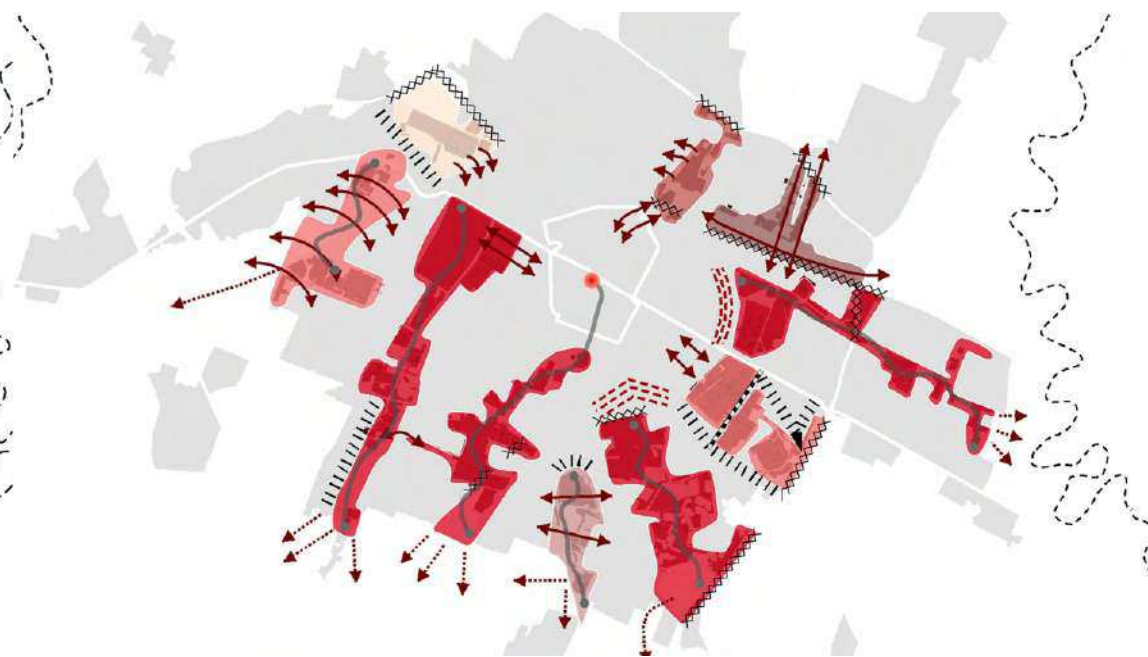
I Rioni costituiscono l'ambito strategico di riferimento per ogni proposta di intervento e ciascuna trasformazione dovrà considerare non solo il rione in cui si inserisce ma anche quelli limitrofi.

SISTEMA FUNZIONALE

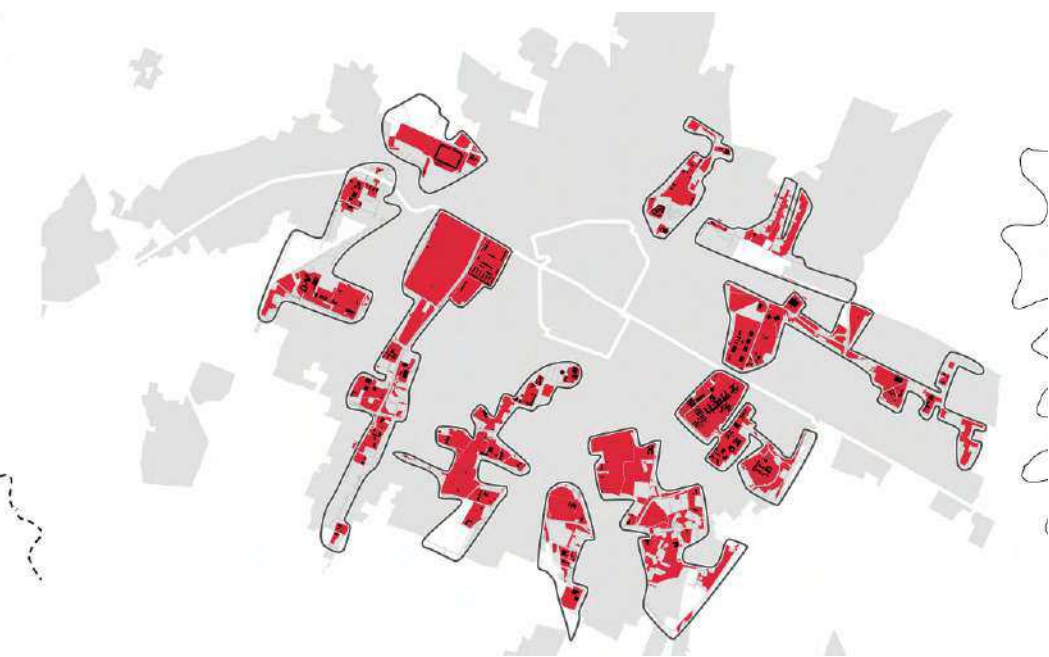
LA CITTA' PUBBLICA ESISTENTE



10 CONTESTI IDENTITARI



10 DIRETTRICI FRUITIVE





Il sistema funzionale disegna e mette in rilievo quei brani di città pubblica su cui il piano sceglie di investire e che, per le loro relazioni e interconnessioni, costituiscono importanti piattaforme di welfare cittadino. Riconosciute come varchi, esse sono occasioni per costruire «cunei» verdi e assi del sistema della mobilità ciclo-pedonale per connettere il centro al territorio rurale.

Questi spazi costituiscono una risorsa importante e un capitale distintivo per la città di Modena, il cui riconoscimento ne esplicita la valenza ambientale attrattiva e inclusiva per la cittadinanza, poiché veri e propri sistemi di dotazioni, capisaldi di una politica di salute pubblica e di sicurezza centrata sulla pedonalità e sulla ciclabilità.

Le piattaforme pubbliche diventano quindi l'occasione per rafforzare la struttura della città e connettere il centro cittadino con il territorio rurale, in cui alla quota di città pubblica presente si riconosce un peso di scala urbana: questi particolari contesti propongono una varia offerta di servizi e sono carichi di funzioni.

Il piano urbanistico generale non solo conferma la quota del 51% di città pubblica, ma ha come obiettivo primario il suo incremento, lavorando sulla qualità dell'offerta, su un nuovo concetto di standard pubblico e sulla realizzazione di dotazioni improntate alla flessibilità di utilizzi e alla multiprestazionalità.

Il sistema delle piattaforme pubbliche individua quella parte di città dove devono essere garantiti i diritti di fruibilità, identità ed appartenenza a tutte le persone che la vivono. Si tratta di brani estesi e densi di città pubblica nei quali si vogliono concentrare e pianificare i principali investimenti dell'Amministrazione oltre che innescare azioni di riqualificazione in sinergia con i privati.

Le piattaforme rappresentano una rete di opportunità, per imprimere processi di innovazione a tutta la città, una leva per generare la riqualificazione di interi quartieri.

In esse si vanno ad individuare i meccanismi di programmazione e pianificazione integrata e consapevole che dovranno garantire un maggiore equilibrio tra la città pubblica ed il tessuto privato.

I riferimenti strategici per la rigenerazione della città pubblica sono illustrati, nel presente fascicolo, a scala urbana: la scala di prossimità, invece, è affrontata nei fascicoli dei rioni, che approfondiscono determinati ambiti di città e costituiscono una guida per le potenziali riqualificazioni.

## **LA SCALA URBANA E LE SCELTE PIANIFICATORIE PER LA CITTÀ PUBBLICA ATTRAVERSO LO SCHEMA DI ASSETTO DELLE PIATTAFORME**

I contesti pubblici delle piattaforme hanno peso e valenza territoriale in quanto ricomprendono le centralità rilevanti ed i nodi urbani strategici: lo schema di assetto che viene definito costituisce, dunque, la struttura portante di riferimento per le trasformazioni della città pubblica.

### **ELEMENTI DELLA CITTÀ PUBBLICA ESISTENTE**

L'offerta di dotazioni ed attrezzature presente sul territorio è localizzata attraverso le piattaforme, le quali assumono il ruolo di condensatori delle principali emergenze di livello urbano. Il complessivo assetto della città pubblica viene completato dalla rete diffusa dei servizi: il sistema così restituito permette di pianificare le principali azioni di potenziamento e razionalizzazione della città pubblica a scala territoriale individuando le criticità e le opportunità più rilevanti.

### **LE OPPORTUNITÀ**

Sono i luoghi delle trasformazioni complesse e degli spazi urbani da qualificare, sono i nodi strategici trasversali a più sistemi funzionali che, opportunamente sviluppati attraverso il controllo ed il governo del territorio, andranno a connotare l'assetto della città pubblica futura.

### **LA RETE INFRASTRUTTURALE**

Il sistema della mobilità dolce, costituito dalla rete delle dorsali trasportistiche di attraversamento ciclabile della città e dalla rete diffusa delle connessioni ciclo pedonali, esercita la funzione di mettere a sistema le piattaforme all'interno del tessuto edificato oltre che garantirne l'accessibilità. L'assetto territoriale del sistema infrastrutturale viene completato dalla individuazione delle linee del nuovo trasporto pubblico locale e delle nuove infrastrutture, di cui Hub intermodali e stazioni ferroviarie secondarie costituiscono i nodi di innesto con la rete locale.

### **GLI ELEMENTI DEL PAESAGGIO**

Le progettualità complesse legate ai contesti rurali ed ambientali rappresentano i sistemi del territorio extraurbano verso cui indirizzare azioni rivolte alla loro fruizione e tutela.

Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

Strategia 4: Modena città di opportunità e inclusiva  
Obiettivo a: Aumentare la qualità dell'offerta di welfare e degli spazi destinati ai servizi

Azione

**4.a.1 Razionalizzare e potenziare le strutture socio-sanitarie**

Il PUG sostiene la razionalizzazione e potenziamento delle strutture socio-sanitarie, per migliorare i servizi offerti sul territorio, attraverso: l'ampliamento del Policlinico; lo sviluppo di strutture intermedie come le Case della Salute (o Case della Comunità); l'attivazione del primo hospice territoriale nel distretto di Modena; il potenziamento dell'offerta di case protette.

Il PUG sostiene l’attuazione di questi nuovi modelli organizzativi socio-sanitari:

- promuovendo l’attuazione del PNRR - Obiettivo generale M6C1 - reti di prossimità, strutture e telemedicina per l'assistenza sanitaria territoriale - e dei modelli organizzativi regionali.
- riconoscendo l’interesse pubblico prevalente per l’attuazione di tali strutture e servizi, all’interno della azione complessiva del Piano e in particolare all’interno delle trasformazioni urbane negoziali e nelle destinazioni d’uso delle aree pubbliche

**4.a.2 Qualificare il verde urbano**

Il PUG promuove la qualificazione del verde urbano attraverso:

- la diversificazione delle dotazioni ecologico–ambientali, prevedendo soluzioni utili ad incrementare la resilienza, come bacini e fossi allagabili;
- la diversificazione delle forme e specie vegetali (alberi da frutto, prati e aiuole, siepi e macchie) al fine di favorire la biodiversità e valorizzare il paesaggio;
- la costruzione di una rete continua e fruibile di spazi verdi, aree pubbliche e percorsi ciclabili e pedonali, che connettano le principali attrezzature urbane e rionali, come indicato nel sistema funzionale ST2.7 (strategia di prossimità dei rioni) e nel sistema funzionale ST2.6;
- l’impiego di soluzioni progettuali improntate alle NBS e il perseguimento, fra gli altri, dei seguenti criteri per la qualificazione e gestione: accessibilità universale; semplicità di utilizzo e di gestione; sicurezza e adeguatezza tecnologica; comfort; riconoscibilità e comprensibilità; minimizzazione delle impermeabilizzazioni; sostenibilità energetica ed ambientale;
- la promozione all’utilizzo delle aree verdi attrezzate e degli spazi pubblici in generale soggetti a fenomeni di degrado o abbandono.

A tal fine, il PUG promuove forme di utilizzo, senza modificare lo stato dei luoghi, delle aree verdi attrezzate anche con la gestione convenzionata di associazioni che promuovono le attività sportive, il benessere e la salute.

**4.a.4 Realizzare dotazioni improntate alla flessibilità di utilizzi e alla multiprestazionalità**

Il PUG persegue la realizzazione di dotazioni improntate ad una flessibilità di utilizzi e multi-prestazionali, ovvero che, oltre ad assolvere alla loro specifica funzione, contribuiscono anche al raggiungimento di altri obiettivi, in una logica intersettoriale, senza comprometterne la loro efficienza e nel rispetto dei valori culturali e paesaggistici, fra cui quelli ambientali e ecologici.

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

Il sistema funzionale individua la rete del sistema sanitario esistente riconoscendo le eccellenze ospedaliere (Policlinico e Baggiovara) e i servizi territoriale diffusi. Una delle Piattaforme di welfare cittadino si struttura a partire dalla dotazione di interesse generale del Policlino di Modena.

Le piattaforme, condensatori di attrezzature e dotazioni di scala urbana/territoriale, sono messe a sistema con i servizi e le piccole centralità di prossimità, poichè riconosciuti quali luoghi di integrazione con altre politiche.

approfondimenti  
nei  
Contesti e  
focus progettuali

L'azione si applica al sistema del verde urbano e locale, riconosciuto e qualificato nel sistema funzionale delle piattaforme e nella strategia di prossimità dei rioni (ST2.7).

Il PUG definisce i principali interventi sul verde nelle piattaforme pubbliche (dalla riqualificazione del verde alla rimozione di barriere ed ostacoli) e nella strategia di prossimità dei rioni (ST2.7), in cui sono presenti gli interventi sul verde alla scala locale e di quartiere.

Il sistema riconosce e qualifica gli spazi verdi del territorio urbano, verificando continuità e discontinuità, fruibilità e qualità dei luoghi, così da proporre azioni di riqualificazione degli spazi verdi attrezzati, incremento della diversificazioni delle dotazioni ecologico ambientali, impiego di soluzioni progettuali a favore della qualità ambientale ed ecologica e di fruizione.

Nelle piattaforme sono mappate le varie sequenze di aree permeabili costituite da parchi pubblici, giardini delle scuole, orti, campi sportivi ed elementi vegetazionali quali alberature, siepi, piccoli boschi spontanei che costituiscono una reale opportunità per garantire l'aumento dei benefici sul territorio in termini climatici e di qualità dell'aria.

approfondimenti  
nei  
Contesti e  
focus progettuali  
e ST2.7  
la strategia di  
prossimità dei  
rioni

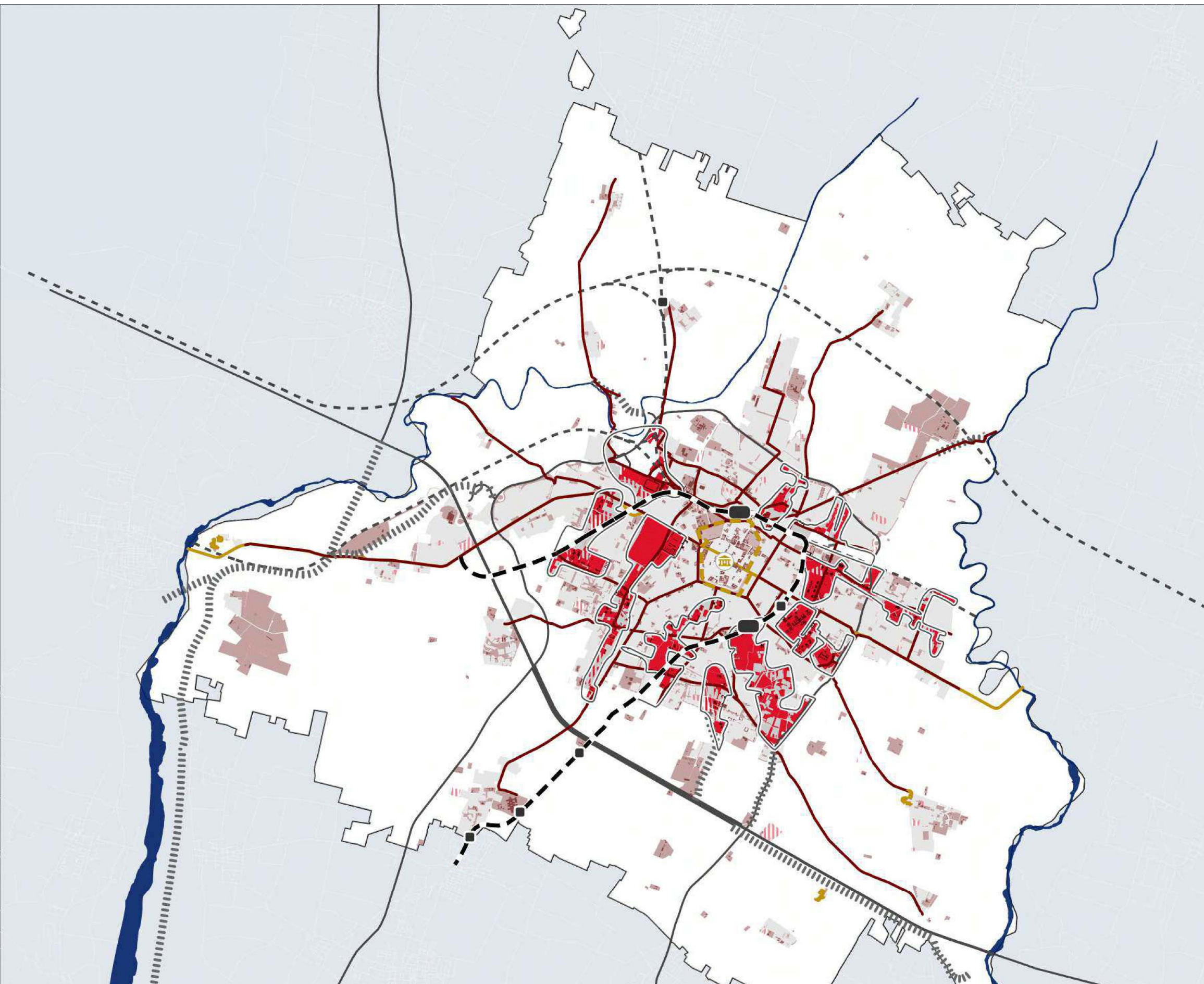
L'azione si applica a tutto il territorio comunale, ma trova una sua spazializzazione nel sistema funzionale delle piattaforme e nella strategia di prossimità dei rioni, i quali individuano il patrimonio complessivo delle dotazioni territoriali esistenti, a scala urbana e locale.

Il PUG demanda al RE la definizione di linee guida e/o abachi per la progettazione delle dotazioni territoriali per cui si perseguono flessibilità di utilizzi e la multi-prestazionalità.

azione diffusa  
Contesti e  
focus progettuali  
e ST2.7  
la strategia di  
prossimità dei rioni



## Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica nel territorio comunale



### LA CITTÀ PUBBLICA

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- servizi all'interno delle piattaforme
- servizi all'esterno delle piattaforme
- aree libere di proprietà comunale
- sistema funzionale della via Emilia

### LA RETE INFRASTRUTTURALE

- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie

- corsi d'acqua
- perimetro territorio urbanizzato
- perimetro comunale



Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

Strategia 4: Modena città di opportunità e inclusiva  
Obiettivo a: Aumentare la qualità dell'offerta di welfare e degli spazi destinati ai servizi

Azione

**4.a.5 Riquilificare e potenziare il patrimonio delle attrezzature, degli spazi aperti e dei servizi pubblici**

Il PUG, negli elaborati ST 2.6 e ST 2.7 - La strategia di prossimità dei Rioni - individua il patrimonio di attrezzature, spazi pubblici e servizi da qualificare e potenziare e le ulteriori azioni per il rafforzamento della “città pubblica”. Tali strategie locali sono il riferimento per tutte le trasformazioni complesse e per le azioni promosse dalla Amministrazione Comunale, a partire dal Piano Triennale delle Opere Pubbliche.

Il PUG incentiva la creazione e potenziamento delle polarità aggregative locali (riferite al capoluogo e alle frazioni) quali ad esempio: centri di vicinato, polisportive, attrezzature culturali principali, poli scolastici, rappresentati nella ST 2.7 – “La strategia di prossimità dei Rioni”.

**4.a.6 Promuovere il miglioramento sismico e efficientamento energetico dell'edilizia pubblica**

Il PUG promuove l’ammodernamento funzionale e prestazionale di tutto il patrimonio edilizio pubblico e degli spazi pertinenziali al fine di incrementarne la resilienza; in particolare sono da perseguire il miglioramento sismico e l’efficientamento energetico dei fabbricati.

Strategia 4: Modena città di opportunità e inclusiva  
Obiettivo c: Accrescere l'accessibilità fisica, la percorribilità e la fruibilità dei servizi tramite il potenziamento della mobilità dolce e lo sviluppo di nodi intermodali

Azione

**4.c.1. Potenziare la rete ciclopedonale**

Gli interventi e le trasformazioni complesse (accordi operativi, piani attuativi di iniziativa pubblica, permessi di costruire convenzionati, interventi art. 53) devono contribuire, direttamente o indirettamente, allo sviluppo della rete ciclopedonale in progetto prevista dal PUMS (riconnesione di percorsi frammentati e nuovi tratti) e, in particolare, la maglia delle dorsali, quali assi strategici e portanti.

**4.c.2. Garantire l'accessibilità universale per la città pubblica**

Il PUG promuove la realizzazione e l’adeguamento di tutti gli spazi ed edifici pubblici per garantirne l’accessibilità universale.

A tale fine la definizione degli abachi e linee guida del Regolamento Edilizio sono improntate ai principi dell’universal design, nel rispetto dei valori architettonici e paesaggistici dei diversi spazi ed edifici.

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

Il sistema funzionale riconosce:

- le opportunità di trasformazione (azioni di qualificazione, di valorizzazione, di riassetto, di potenziamento);
- la continuità fruitiva (Parchi urbani e aree vegetali, varchi ecologici-urbani, direttrici città-campagna);
- i servizi pubblici diffusi (istruzione-sanità, attività aggregative, servizi culturali, centri di vicinato);
- la rete infrastrutturale (dorsali trasportistiche, sistema della via Emilia, nuovo trasporto pubblico locale, sistema dei parcheggi);

e ne articola obiettivi e funzioni al fine di riquilificare e potenziare l’offerta e le prestazioni della città pubblica, secondo un disegno ordinato e strutturato a partire dalle 10 piattaforme pubbliche.

Le azioni di rilievo urbano innervano quelle a livello locale, definite nella strategia di prossimità dei rioni.

approfondimenti nei Contesti e focus progettuali e ST2.7 la strategia di prossimità dei rioni

L'azione si applica al patrimonio pubblico nel suo complesso, nel sistema funzionale delle piattaforme e nella strategia locale di prossimità (ST2.7) sono individuati tutti i servizi pubblici e di uso pubblico, per i quali il piano persegue il miglioramento edilizio in termini di efficienza energetica e di prestazione sismica.

azione diffusa

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

Il sistema funzionale delle piattaforme e la strategia locale di prossimità (ST2.7) individuano la rete ciclopedonale esistente e di progetto, in coerenza con il PUMS.

Si configura un sistema di mobilità ciclabile teso ad essere competitivo a scapito dell'utilizzo dell’auto privata per tragitti brevi e medi: una grande opera di re-infrastrutturazione costituita dalla maglia delle dorsali quali rete di attraversamento specificamente dedicata alla mobilità ciclabile rapida e in sicurezza, che si accompagna, alla scala locale, con una trama di percorrenza più capillare e con la visione di “città 30”.

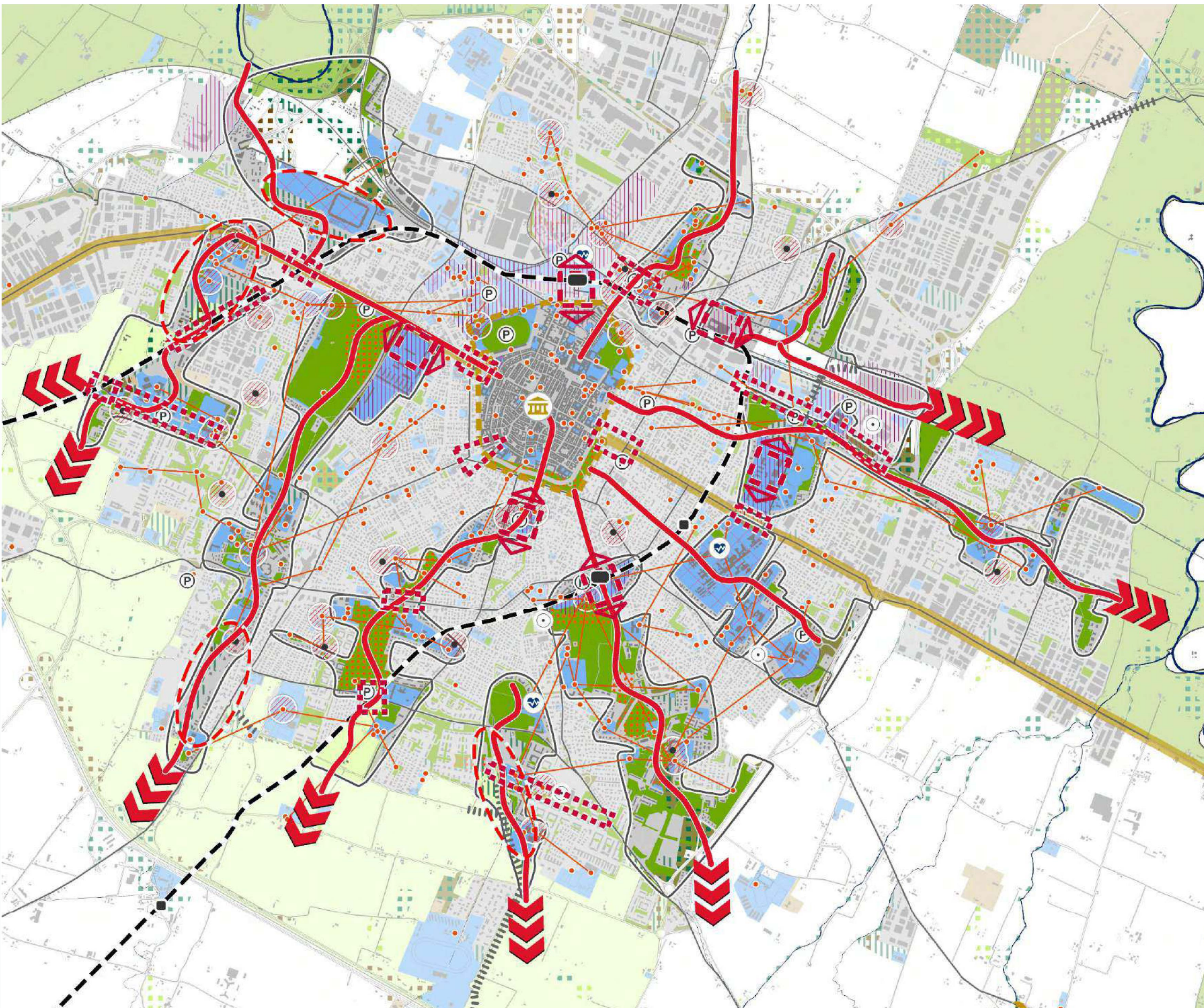
approfondimenti nei Contesti e focus progettuali e ST2.7 la strategia di prossimità dei rioni

L'azione si applica a tutti gli spazi ed edifici pubblici esistenti e di futura realizzazione, individuati nel sistema funzionale e nei contesti dei focus progettuali delle piattaforme. Si tratta di un'azione diffusa che mira ad incrementare la qualità e fruibilità della città pubblica.

azione diffusa contesti e focus progettuali



## Il disegno a scala urbana delle Piattaforme pubbliche e della mobilità pubblica



### LA CITTÀ PUBBLICA ESISTENTE

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- poli sanitari
- poli commerciali
- centri di vicinato
- istruzione, sport, cultura
- rete diffusa dei servizi
- attrezzature / spazi collettivi
- dotazioni ecologico-ambientali
- impianti tecnologici
- verde di uso pubblico
- aree boscate
- aree libere di proprietà comunale

### LE OPPORTUNITÀ

- luoghi strategici
- luoghi cardine
- spazi urbani
- tessuto specialistico
- attrezzature urbane e servizi pubblici da potenziare
- polarità aggregative locali
- aree verdi da riqualificare
- sistema funzionale della via Emilia
- aree boscate/forestazione urbana esistenti da potenziare e valorizzare
- continuità fruttiva ecologica
- continuità col rurale

### LA RETE INFRASTRUTTURALE

- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie
- parcheeggi scambiatori (PUMS)

### ELEMENTI DEL PAESAGGIO

- periurbano 'parco città-campagna'
- perifluviale dei fiumi Secchia Panaro
- corsi d'acqua

### TERRITORIO URBANIZZATO

- perimetro territorio urbanizzato



Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

Strategia 4: Modena città di opportunità e inclusiva  
Obiettivo c: Accrescere l'accessibilità fisica, la percorribilità e la fruibilità dei servizi tramite il potenziamento della mobilità dolce e lo sviluppo di nodi intermodali

Azione

**4.c.3 Promuovere la qualificazione dello spazio stradale come spazio condiviso**  
Il PUG assume il principio del PUMS di valorizzare lo spazio pubblico e la strada come “spazio condiviso e non più conteso” fra i diversi modi d’uso, per garantire qualità, vivibilità e sicurezza.  
A tale fine il PUG promuove la ciclo-pedonalità diffusa, l'incremento delle zone 30 e gli interventi di compatibilizzazione della sede stradale al fine di assicurare idonee e sicure condizioni di uso anche per i pedoni e i ciclisti. Saranno da favorire gli interventi che ridefiniscono in questo senso le sedi stradali (in osservanza del PUMS, dei piani del traffico e della gerarchia stradale) e che prevedono la realizzazione di adeguati sistemi di comunicazione visiva (tipo arredo urbano e segnaletica orizzontale e uso del colore) per favorire la riconoscibilità dei percorsi ad alta vocazione a mobilità lenta, e favorire l'orientamento dei ciclisti e dei pedoni.

**4.c.5 Realizzare una linea di trasporto pubblico lungo la “diagonale”**  
Il PUG sostiene la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico lungo la “diagonale”, da affiancare al tracciato ciclabile, quale infrastruttura per collegare le attrezzature pubbliche presenti lungo e presso il tracciato.  
Il nuovo trasporto pubblico sarà l’occasione per innescare la rigenerazione del Villaggio Artigiano Ovest, convertendo ciò che oggi è un retro (lungo ferrovia) in un fronte.

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.2 Rigenerare i luoghi “cardine”**  
Nei luoghi cardine da rigenerare si prevede un incremento sensibile della “città pubblica” in termini quantitativi e qualitativi; a tal fine il PUG promuove l’inserimento di funzioni attrattive e servizi ad uso pubblico (ad esempio di carattere sociale, sanitario, culturale, per l’innovazione, ...) e di servizi o spazi pubblici di quartiere che possano compensare carenze del contesto circostante e dei rioni di riferimento.  
I progetti complessi di trasformazione di queste aree devono sviluppare un programma funzionale rispondente alle necessità della città – e in particolare della piattaforma di riferimento -, ai bisogni registrati nei rioni, alle attrezzature e funzioni limitrofe del centro storico, contribuendo anche a migliorarne l'accessibilità, ad esempio con integrazioni di servizi e attrezzature per la mobilità, fra cui parcheggi pubblici.

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

Il sistema funzionale delle piattaforme e la strategia locale di prossimità (ST2.7) individuano la rete ciclopedonale esistente e di progetto, in coerenza con il PUMS. Si configura un sistema di mobilità ciclabile teso ad essere competitivo all’uso dell’auto privata per tragitti brevi e medi: è una grande opera di re-infrastrutturazione costituita dalla maglia delle dorsali ciclabili come rete di attraversamento specificamente dedicata al muoversi in bicicletta velocemente e in sicurezza, che si accompagna, alla scala più locale, con una trama di percorrenza più capillare e con la visione di “città 30”.

azione diffusa  
Contesti e focus progettuali e ST2.7  
La strategia di prossimità dei rioni

L'azione trova spazializzazione nel sistema funzionale. La diagonale è individuata nella rete delle piattaforme quale luogo strategico per la rigenerazione del Villaggio Artigiano di Modena Ovest.  
Il sistema di trasporto pubblico è integrato nello schema di assetto strategico per lo sviluppo del Villaggio Artigiano Ovest nella sezione Luoghi del presente fascicolo.  
Particolare attenzione dovrà essere posta nella progettazione delle fermate, da localizzare nei punti strategici e da connettere con la rete dei percorsi pubblici dei quartieri limitrofi; inoltre sarà importante adottare soluzioni e tecnologie che evitino (o riducano il più possibile) l’effetto “barriera” del nuovo sistema di trasporto, per mantenere una forte permeabilità fra gli ambiti perimetrali al tracciato.

approfondimenti nei Luoghi e ST2.2  
La corona del produttivo e i poli commerciali

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

Il sistema funzionale individua i luoghi “cardine”, quali aree di progettazione complessa – in corso o futura – che costituiscono le connessioni nodali fra le Piattaforme Pubbliche, le relative reti di livello comunale e territoriale e il sistema del Centro Storico.  
Si tratta di aree di grandi dimensioni, dismesse o smettibili in futuro, che possono giocare un ruolo fondamentale nella struttura urbana di Modena e che devono essere innanzitutto finalizzate a qualificare e potenziare la città pubblica, contribuendo ad incrementare l’attrattività del capoluogo in sinergia con il Centro Storico.  
I progetti complessi devono creare o rafforzare le connessioni e le relazioni ciclopedonali con i sistemi verdi; gli spazi e attrezzature pubbliche presenti nelle piattaforme e più in generale della città pubblica; il centro storico e la periferia storica; gli altri sistemi funzionali, come la Via Emilia e le infrastrutture verdi e blu.  
Il PUG, infine, per i progetti di rigenerazione avviati e in corso di avvio (quali l’ex AMCM, le ex fonderie, complesso ex Ospedale estense - S. Agostino, l’edificio storico della Stazione Piccola) ne sostiene l’attuazione e il completamento. Tali progetti si attuano attraverso piani di iniziativa pubblica, avvisi pubblici, accordi operativi o permessi di costruire convenzionati.

approfondimenti nei Contesti e focus progettuali, Luoghi e ST2.7  
La strategia di prossimità dei rioni



## Le opportunità di trasformazione: i luoghi strategici e cardine

Nello schema sono localizzati i **luoghi strategici**: nodi urbani verso cui indirizzare, in maniera coordinata e strutturata, azioni di trasformazione, riordino infrastrutturale e rigenerazione. Questi luoghi hanno differenti ruoli nella pianificazione dell'assetto della città pubblica e si qualificano anche in riferimento alla loro collocazione all'interno dei tessuti e nel loro rapporto con le piattaforme. Alcuni ambiti, infatti, si collocano all'interno delle piattaforme mentre altri ne garantiscono la connessione con i quadranti urbani in adiacenza.

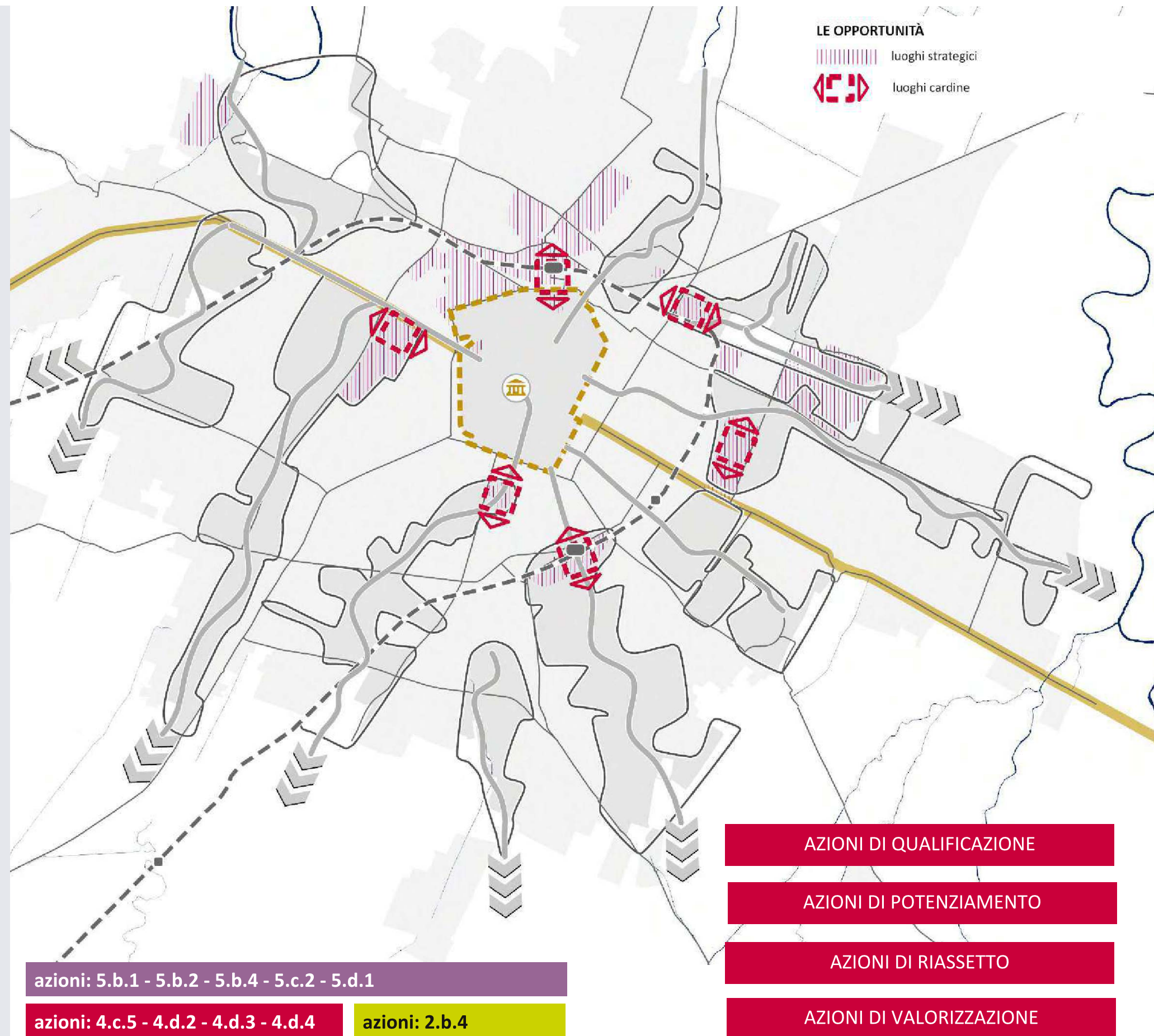
L'opportunità di intervenire in determinati contesti di rigenerazione viene qui tradotta attraverso l'individuazione dei **luoghi cardine**, essi stessi luoghi strategici, ossia quelle porzioni di città che rivestono un ruolo di cerniera tra le piattaforme e le centralità urbane e che necessitano di complessive azioni di riordino.

Gli spazi urbani intercettano ambienti dove si indirizza il potenziamento e la qualificazione delle dotazioni e delle attrezzature presenti al fine di qualificare e innovare l'offerta pubblica all'interno dei tessuti considerandone la differente specificità funzionale quale ulteriore elemento di riferimento progettuale. Questi luoghi sono, dunque, aree di progettazione complessa – in corso o futura – che costituiscono le connessioni nodali fra le Piattaforme Pubbliche – e le relative reti di livello comunale e territoriale - e il sistema del Centro Storico.

Si tratta di aree di grandi dimensioni, dismesse o dismettibili in futuro, che disegnano una "corona urbana" e possono giocare un ruolo fondamentale nella struttura urbana di Modena, che devono essere innanzitutto finalizzate a qualificare e potenziare la città pubblica e possono contribuire ad incrementare l'attrattività del capoluogo in sinergia con il Centro Storico. La rigenerazione di queste aree può anche contribuire alla qualificazione del sistema della mobilità diventando attestamenti per la mobilità pubblica (stazioni ferroviarie e terminal bus) e privata (parcheggi) a servizio della città e del centro storico.

Tra i luoghi cardine si riconoscono le Stazione Centrale e la Stazione piccola, le Ex Fonderie, le due caserme e l'EX AMCM, in corso di attuazione.

Per gli schemi di assetto si rimanda alla sezione I Luoghi





Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

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.3 Riassetto urbano dello spazio pubblico**  
I progetti di riassetto urbano dello spazio pubblico devono migliorare la rete dei percorsi ciclopedonali, dando loro continuità, qualità e sicurezza; recuperando e qualificando gli spazi dismessi e gli spazi di risulta; ridisegnando il sistema viabilistico, se necessario, a favore della pedonalità e ciclabilità; ampliando l’area di intervento a coinvolgere le strutture pubbliche circostanti ed i loro spazi di pertinenza e gli edifici limitrofi dismessi o dismettibili, al fine di contribuire alla qualificazione complessiva dei nodi urbani.

**4.d.4 Rigenerare la “Cittadella”**  
Il PUG promuove la rigenerazione dell’area della Cittadella, con l’obiettivo di: rafforzarne il ruolo di polo delle dotazioni pubbliche in sinergia con le politiche del Centro Storico, delle Piattaforme, dei Rioni e della mobilità pubblica; di migliorare la qualità urbana ed ecologico ambientale degli edifici e degli spazi aperti; di costruire un sistema continuo di aree pubbliche e di percorsi che serva le funzioni presenti nell’area e che rafforzi le connessioni con il centro storico e con i tessuti limitrofi; di innalzarne la qualità complessiva e l’immagine urbana; di relazionarsi con i progetti complessi limitrofi, fra cui quello dello scalo merci ferroviario.

**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 città dei 38 rioni rigenerati  
Obiettivo b: Concentrare l'offerta all'interno delle parti in grande trasformazione

Azione

**5.b.1 Completare le operazioni di rigenerazione e riqualificazione in atto**  
Il PUG promuove il completamento dei processi di riconversione in atto nei complessi strategici pubblici come le ex fonderie, l'ex AMCM, ecc.. così come sostiene la rigenerazione in atto nelle aree interrotte e incomplete della zona nord, con il PRU “fascia ferroviaria”, con il Piano periferie e il PINQUA.

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

Il sistema funzionale delle piattaforme e la strategia locale di prossimità (ST2.7) individuano i luoghi di “riassetto urbano dello spazio pubblico”, quali aree di ridisegno unitario dello spazio aperto che costituiscono nodi urbani fondamentali di connessione fra parti di città.  
Si tratta spesso di situazioni in cui lo spazio urbano appare “caotico” o determinato quasi esclusivamente dalla funzione viabilistica delle strade con rotture della continuità relazionale e funzionale fra i tessuti circostanti.  
Fra questi spazi si menzionano a titolo esemplificativo, fra gli altri, il nodo tra via Tabacchi e la diagonale, la ricucitura tra il parco Amendola e il Bonvi Parken, i nodi di accesso alla città storica, ecc.  
Tali progetti si attuano attraverso piani attuativi di iniziativa pubblica, avvisi pubblici, accordi operativi o permessi di costruire convenzionati.

approfondimenti nei Contesti e focus progettuali, Luoghi e ST2.7  
La strategia di prossimità dei rioni

L'azione trova spazializzazione, nel sistema funzionale, tra i luoghi strategici delle piattaforme.  
Rappresenta uno dei luoghi rilevanti anche nella strategia della città storica (ST2.3), a cui si rimanda.  
Al fine di rigenerare la Cittadella, luogo in cui sorgevano antiche fortificazioni bastionate a Nord-Ovest del centro storico, quale polo di dotazioni pubbliche, il PUG promuove la redazione preliminare di uno schema di assetto strategico di indirizzo per avvisi pubblici, piani attuativi di iniziativa pubblica o comunque per la presentazione di accordi operativi e permessi di costruire convenzionati.

approfondimenti in ST2.3  
La città storica e ST2.7 La strategia di prossimità dei rioni

Nel sistema funzionale, sono proposte azioni di riordino, potenziamento e valorizzazione per la città pubblica e il trasporto pubblico, nelle aree adiacenti il Villaggio. Il Villaggio è riconosciuto tra i Luoghi delle Piattaforme e lo schema di assetto per la rigenerazione del Villaggio Modena Ovest è parte integrante del presente fascicolo.

approfondimenti nei Contesti e focus progettuali, nei Luoghi, ST2.7  
La strategia di prossimità dei rioni e ST2.2 La corona del produttivo e i poli commerciali

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

Nel sistema funzionale le aree interessate da processi in atto sono individuate tra i luoghi cardine, tra le opportunità di trasformazioni, i luoghi strategici e dialogano con la rete delle piattaforme pubbliche.

approfondimenti nei Contesti e focus progettuali, nei Luoghi e ST2.7  
La strategia di prossimità dei rioni



## Le opportunità di trasformazione: gli spazi di riordino

Il sistema funzionale delle piattaforme e la strategia locale di prossimità (ST2.7) individuano i luoghi di “riassetto urbano dello spazio pubblico”, quali aree di ridisegno unitario dello spazio aperto che costituiscono nodi urbani fondamentali di connessione fra parti di città.

Gli spazi urbani intercettano ambienti dove si indirizza il potenziamento e la qualificazione delle dotazioni e delle attrezzature presenti al fine di qualificare e innovare l'offerta pubblica all'interno dei tessuti considerandone la differente specificità funzionale quale ulteriore elemento di riferimento progettuale.

Si tratta spesso di situazioni in cui lo spazio urbano appare “caotico” o determinato quasi esclusivamente dalla funzione viabilistica delle strade con rotture della continuità relazionale e funzionale fra i tessuti circostanti.

Nella strategia di prossimità dei rioni ST.7 sono definite alcune progettualità guida relative a questi spazi, esemplificative e non esaustive delle potenziali riqualificazioni possibili, qui di seguito elencate e a cui si rimanda:

**Rione 02 - Buon Pastore:** Esemplificazione qualificazione e potenziamento connessioni viarie strategiche, progettualità connesse alla Zona Quiete Pascoli, San Carlo e Casa-Famiglia, incremento offerta culturale e di relazione tra il Parco della Creatività (Ex AMCM), il tessuto residenziale circostante e il centro storico.

**Rione 03 - Cucchiari:** Esemplificazione riassetto urbano dello spazio pubblico tra polo ospedaliero e comparto aeronautica militare, progettualità connesse alla Zona Quiete Graziosi e Carbonieri.

**Rione 04 - San Lazzaro:** Esemplificazione riassetto urbano dello spazio pubblico via Divisione Acqui e progettualità connesse alla Zona Quiete Galileo Ferraris

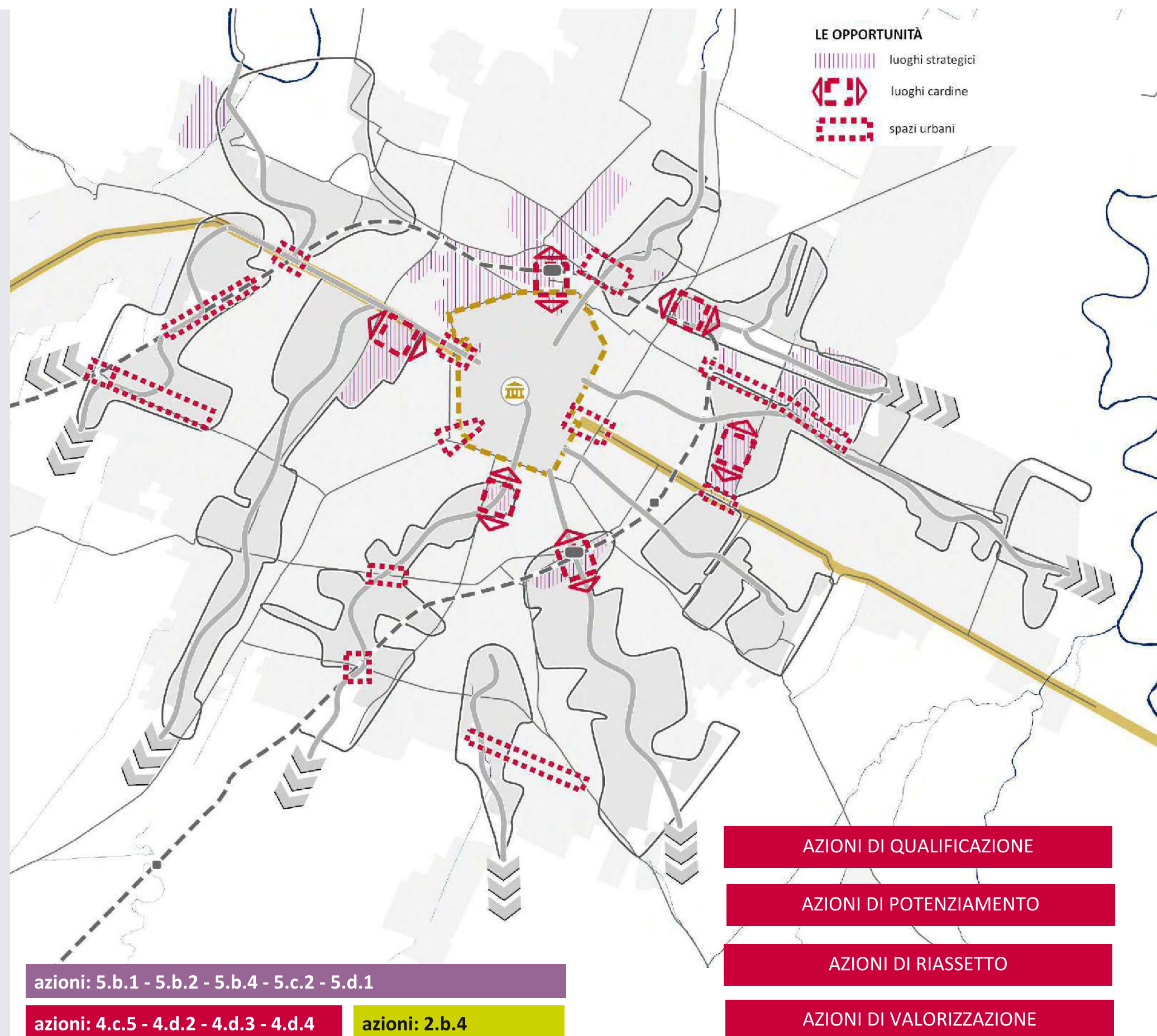
**Rione 05 - San Cataldo:** Esemplificazione valorizzazione cerniera viaria via Tabacchi, via Cabassi e Diagonale

**Rione 06 - Villaggio artigiano:** Esemplificazione realizzazione di dotazioni del tessuto produttivo e creazione di centralità aggregative.

**Rione 09 - Parco Amendola:** Esemplificazione riassetto urbano dello spazio pubblico tra Parco Amendola e Bonvi Parken.

**Rione 20 - Terzo PEEP:** Esemplificazione progettualità connesse alla Zona Quiete Mattarella, Boschi, Famigli, potenziamento delle attrezzature urbane e servizi pubblici e riassetto urbano dello spazio pubblico viale Carlo Alberto Dalla Chiesa.

Per progettualità guida si rimanda alla strategia di prossimità dei rioni ST2.7





Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

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

**Azione**

**5.b.2 Privilegiare gli interventi di rigenerazione al consumo di suolo**  
In accordo con il principio del contenimento dell’uso del suolo della LR 24/2017, il PUG privilegia gli interventi di rigenerazione di parti urbane degradate, sottoutilizzate, dismesse o dismettibili come: la Stazione piccola, l'ex AMIU, l'ex Darsena, le caserme, nonché il Villaggio artigiano di Modena Ovest e altri edifici dismessi nel territorio consolidato.

**5.b.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.

**5.b.4 Promuovere la ricerca di finanziamenti a sostegno della rigenerazione**  
Al fine di reperire le risorse economiche, il Comune promuove la partecipazione a bandi europei, nazionali e regionali; in particolare monitora l’andamento dei bandi del PNRR, le cui “missioni” diventano riferimento anche per l’attività urbanistica del Comune. La Strategia valuta, nella formazione dei piani attuativi di iniziativa pubblica e negli Accordi Operativi, le proposte anche per la capacità di attivare fondi e finanziamenti, pubblici e privati, in particolare per gli interventi di ERS e per la rigenerazione delle aree strategiche e dei “cardini urbani”.  
Il Comune promuove la costruzione di protocolli, intese e accordi finalizzati a definire il percorso, i tempi, il programma funzionale, le modalità attuative, gli obiettivi specifici, le competenze, gli impegni e gli interventi con i soggetti pubblici interessati dalle trasformazioni urbane rilevanti, utili alla successiva definizione degli accordi operativi o dei piani attuativi di iniziativa pubblica.

Strategia 5: Modena città dei 38 rioni rigenerati  
Obiettivo c: Sensibilizzare ed incentivare la rigenerazione urbana ed edilizia

**Azione**

**5.c.2. Potenziare i poli di aggregazione sociale della città**  
Gli interventi e trasformazioni complessi (accordi operativi, piani attuativi di iniziativa pubblica, permessi di costruire convenzionati) devono verificare le opportunità che derivano dal recupero di edifici o spazi pubblici nell’ambito di intervento e/o nel contesto di riferimento, coerentemente con quanto già individuato nell’elaborato ST 2.7 – La strategia di prossimità dei rioni. L’eventuale recupero di edifici o spazi pubblici per servizi rivolti alla collettività è considerato elemento premiale in quanto coerente alla Strategia.

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

Il sistema funzionale delle piattaforme e la carta della trasformabilità individuano i luoghi in cui si privilegiano gli interventi di rigenerazione.  
Nelle sezione "Luoghi" del presente fascicolo sono redatti degli schemi preliminari di assetto strategico che definiscono indirizzi e criteri per la rigenerazione della Stazione centrale, della Stazione piccola, del Villaggio Artigiano di Modena ovest, dell'Ex Amiu, dell'Ex Darsena, e delle Ex Fonderie.

approfondimenti  
nei  
Contesti e  
focus progettuali  
e nei Luoghi  
e ST2.7  
la strategia di  
prossimità dei rioni

L'azione trova spazializzazione nel sistema funzionale ST2.2 "La corona del produttivo e i poli commerciali" e la definizione di uno schema di assetto strategico di indirizzo tra i luoghi delle piattaforme.  
Il PUG promuove la qualificazione e progettazione delle due porte quali luoghi di accesso riconoscibili della città.

Luoghi e ST2.2 La  
corona del  
produttivo e i poli  
commerciali

L'azione non trova spazializzazione nel sistema funzionale ma esso, insieme agli altri 6 sistemi funzionali costituenti la strategia di PUG, costituisce riferimento per le valutazioni della programmazione degli interventi e delle proposte.

azione diffusa  
ST1 - ST2.1 - ST2.2  
- ST2.3 - ST2.4 -  
ST2.5 - ST2.6 -  
ST2.7

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

Il sistema funzionale, insieme alla strategia di prossimità dei rioni, costituisce il riferimento essenziale per interventi e trasformazioni complessi.

azione diffusa



## Attrezzature pubbliche da potenziare e servizi pubblici diffusi

Al sistema dei servizi e delle piccole centralità di prossimità che ricade al di fuori delle piattaforme si riconosce un ruolo di supporto e di completamento del welfare cittadino presente all'interno dei condensatori pubblici.

La rete diffusa dei servizi ha una distribuzione omogenea in buona parte del tessuto edificato a destinazione residenziale e solo in alcune aree propone un'offerta non corrispondente alla domanda, condizione legata in prevalenza alla mancata attuazione di urbanizzazioni secondarie.

Su questi ambiti sono state individuate azioni atte alla loro riorganizzazione e completamento.

La distribuzione dei servizi al di fuori delle piattaforme viene assunta come riferimento per le azioni ricorrenti nei tessuti edificati, con lo scopo di innalzarne la quantità o di incrementarne la presenza. Particolare importanza assumono quelle attrezzature pubbliche che supportano la vita dei rioni, quali i servizi scolastici, culturali, sportivi e le aree verdi.

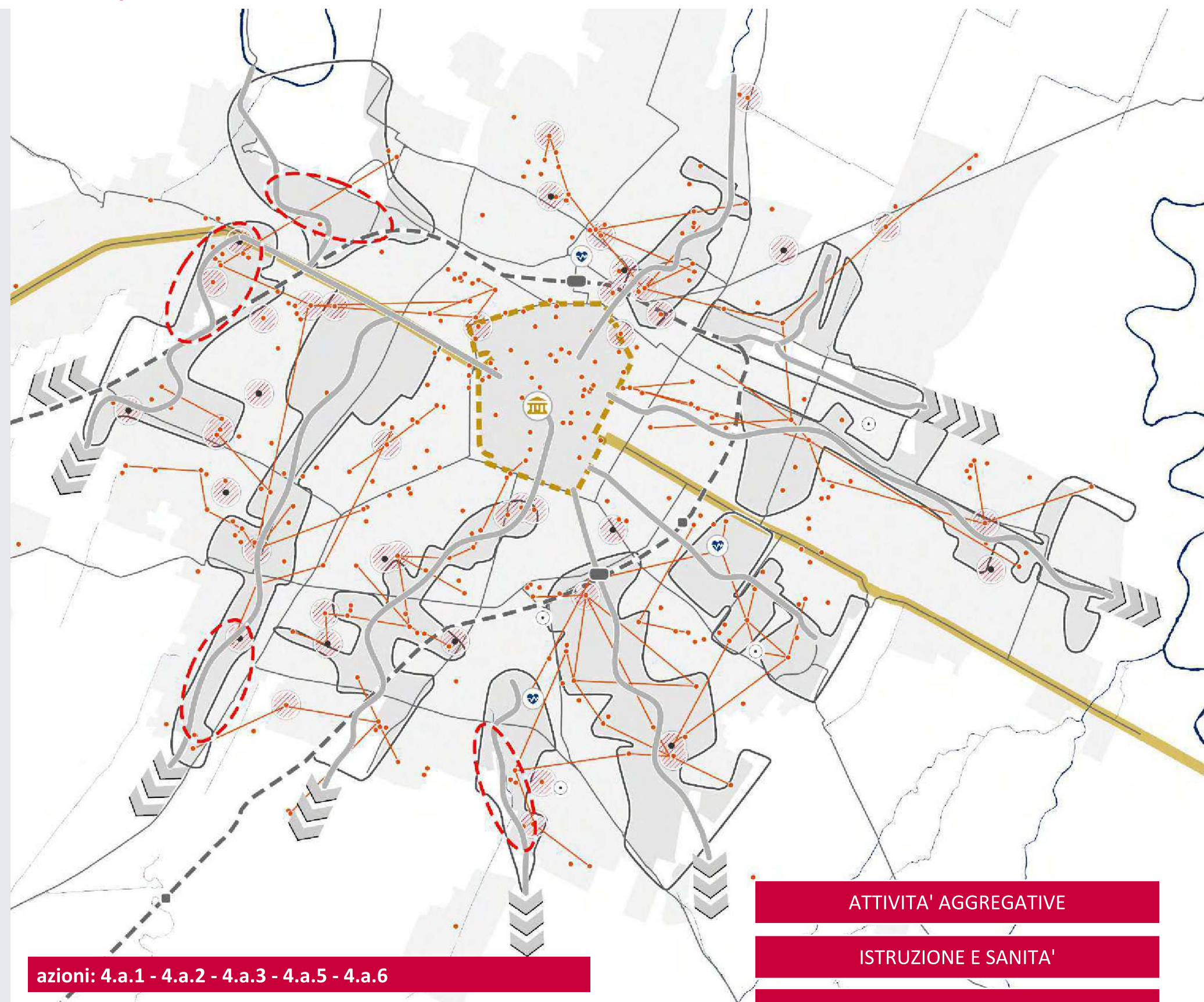
A titolo esemplificativo si tratta di definire azioni per i servizi scolastici, così come per gli impianti sportivi, che puntano ai comuni obiettivi di miglioramento ed implementazione dell'offerta pubblica.

Si pongono così le basi e gli indirizzi per la strategia di prossimità che troverà nei rioni il suo completo sviluppo e che viene approfondita nel fascicolo ST2.7.

Per approfondimenti si rimanda a  
**LA STRATEGIA DI PROSSIMITÀ DEI RIONI**

### SERVIZI E CENTRALITÀ DI PROSSIMITÀ

- le piattaforme
- poli sanitari
- poli commerciali
- centri di vicinato
- istruzione, sport, cultura
- rete diffusa dei servizi
- tessuto specialistico
- attrezzature urbane e servizi pubblici da potenziare
- polarità aggregative locali



azioni: 4.a.1 - 4.a.2 - 4.a.3 - 4.a.5 - 4.a.6

azioni: 5.c.2

azioni: 2.c.3 - 2.c.4 - 2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

ATTIVITA' AGGREGATIVE

ISTRUZIONE E SANITA'

SERVIZI CULTURALI

CENTRI DI VICINATO



Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

Strategia 5: Modena città dei 38 rioni rigenerati  
Obiettivo d: Riconoscere i luoghi da densificare

**Azione**

**5.d.1. Piattaforme pubbliche per lo sviluppo della città futura**  
Il PUG riconosce le piattaforme pubbliche quali piattaforme di welfare cittadino, le dorsali per la mobilità sostenibile, i sistemi di spazi verdi di valore ambientale. Tali piattaforme sono assunte dal Piano come opportunità per rafforzare la struttura della città e connettere centro e territorio rurale. Esse includono le principali opportunità di trasformazione, di ricuciture urbane e di qualificazione dello spazio pubblico; costituiscono occasioni per costruire «cunei» verdi, assi del sistema della mobilità ciclopedonale per connettere il centro al territorio rurale; sono assunte come condensatori di attrezzature e dotazioni di scala urbana e territoriale, da mettere a sistema con i servizi e le centralità di prossimità rionali.  
Le Piattaforme costituiscono una componente rilevante dello schema di assetto e sono riferimento essenziale per gli interventi e trasformazioni complesse.

**5.d.3 Orientare le trasformazioni complesse**  
Al di là delle aree già individuate dal PUG da sottoporre ad interventi e trasformazioni complesse, in applicazione della LR 24/2017, è sempre ammessa la presentazione di Accordi Operativi e Piani attuativi di iniziativa pubblica; tali Accordi e Piani devono riferirsi in particolare al sistema delle piattaforme pubbliche e alla strategia locale dei rioni.

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.2 Corretta progettazione delle aree verdi**  
Negli interventi e trasformazioni complessi (accordi operativi, piani attuativi di iniziativa pubblica, permessi di costruire convenzionati, interventi art. 53), le proposte devono prevedere che le aree verdi siano:  
– compatte ed estese, non frammentate;  
– connesse il più possibile alla rete degli spazi pubblici, delle aree verdi e dei percorsi ciclo-pedonali esistenti nel contesto;  
– utili per la regolazione del microclima locale, il sostegno alla biodiversità e la riduzione degli inquinanti nell'atmosfera;  
A tale scopo gli interventi e trasformazioni complessi prendono a riferimento le strategie di prossimità dei rioni (ST2.7), oltreché “Le piattaforme Pubbliche e la mobilità pubblica” (ST2.6).

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

Il sistema funzionale individua le piattaforme pubbliche in forma ideogrammatica, quale elemento strutturante la strategia urbana per la città pubblica.  
Il PUG, con le piattaforme, disegna e mette in rilievo quei brani di città pubblica su cui il piano sceglie di investire e che, per le loro relazioni e interconnessioni (anche grazie al progetto delle dorsali della mobilità dolce e sostenibile) costituiscono importanti piattaforme di welfare cittadino.  
Esse sono approfonditamente descritte, in termini di vocazioni e opportunità , nella sezione "Contesti e focus progettuali" del presente fascicolo.

approfondimenti  
nei  
Contesti e  
focus progettuali

Il sistema funzionale, insieme alla strategia di prossimità dei rioni, costituisce il riferimento essenziale per le proposte di accordo operativo.

azione diffusa e  
ST2.7 Le  
piattaforme  
pubbliche e la  
mobilità pubblica

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

L'azione si applica al territorio nel suo complesso, e non trova una definizione fisico-spaziale specifica nel sistema funzionale delle piattaforme pubbliche.

Il quadro diagnostico, le strategie di strategie di prossimità dei rioni (ST2.7), Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica (ST2.6) costituiscono, assieme all'Infrastruttura verde e blu (ST2.1) i riferimenti per gli interventi e trasformazione complesse e forniscono elementi per la valutazione delle stesse.

azione diffusa  
ST2.1  
L'infrastruttura  
verde e blu e  
ST2.7 La strategia  
di prossimità dei  
rioni



## La continuità fruitiva

Le dotazioni vegetali e naturali costituiscono una ricca risorsa pubblica, un capitale distintivo da tutelare ed implementare e fanno parte a pieno titolo degli elementi che definiscono l'assetto del territorio comunale.

Tra gli obiettivi principali si colloca la qualificazione del verde urbano, anche con la diversificazione delle dotazioni ecologico ambientali, e di quello extraurbano attraverso la conservazione delle aree naturali e seminaturali e delle coltivazioni tipiche del paesaggio agrario.

Questo aspetto programmatico offre un valido supporto per la messa a sistema della struttura della rete fruitiva ed ecologica che garantirà la continuità tra contesto urbano e contesto rurale e naturale grazie al nuovo sistema della mobilità ciclo pedonale.

Le piattaforme assumono così il ruolo di varchi e di ambienti di continuità fruitiva: offrendo paesaggi di prossimità da riscoprire, di rallentamento del ritmo urbano, di contatto con la natura.

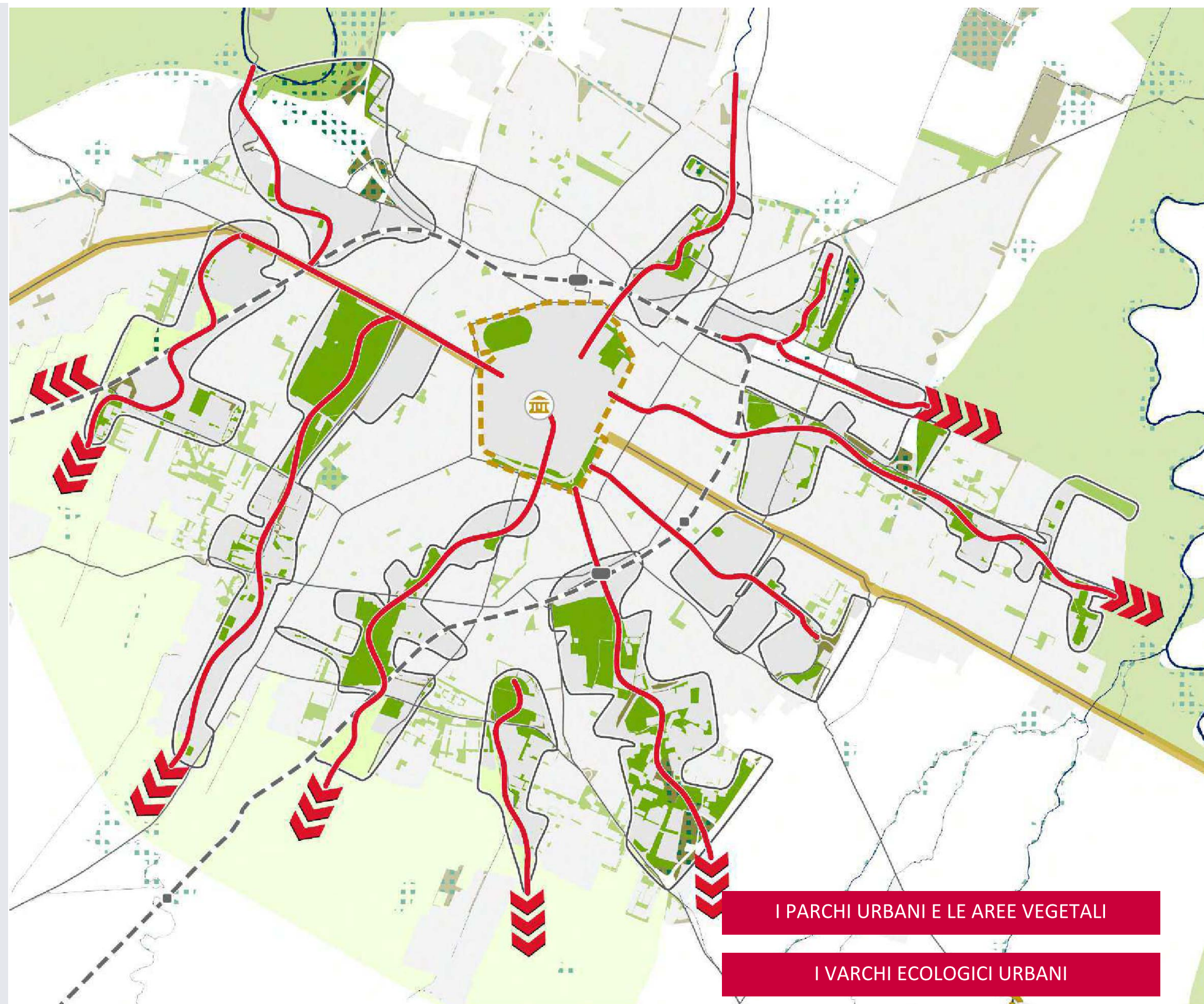
Una volta connesse e strutturate, le varie sequenze di aree permeabili costituite da parchi pubblici, giardini delle scuole, orti, campi sportivi ed elementi vegetazionali quali alberature, siepi e piccoli boschi spontanei, costituiranno una reale opportunità per costruire e rafforzare la rete ecologica urbana e per incrementare i benefici ambientali, climatici e di qualità dell'aria.

Per periurbano e  
rete ecologica si  
rimanda a  
**L'INFRASTRUTTURA  
VERDE E BLU**

Per  
approfondimenti si  
rimanda a  
**LA STRATEGIA DI  
PROSSIMITÀ DEI  
RIONI**

### LA CONTINUITÀ FRUITIVA ED ECOLOGICA

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- dotazioni ecologico-ambientali
- verde di uso pubblico
- sistema funzionale della via Emilia
- aree boscate/forestazione urbana esistenti da potenziare e valorizzare
- continuità fruitiva ecologica
- continuità col rurale
- periurbano 'parco città-campagna'
- perifluviale dei fiumi Secchia Panaro



I PARCHI URBANI E LE AREE VEGETALI

I VARCHI ECOLOGICI URBANI

LE DIRETTRICI CITTA' CAMPAGNA

azioni: 4.a.2 - 4.a.4 - 4.a.5

azioni: 1.c.2



Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica - 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.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.2 Rendere più efficiente l'accesso su gomma con la razionalizzazione dei parcheggi scambiatori e di attestamento**  
Il PUG assume lo scenario di riorganizzazione dei movimenti proposto dal PUMS e in particolare sostiene la riorganizzazione dei parcheggi scambiatori. Andrà potenziata l'intermodalità prevedendo, in linea generale, postazioni bici, stazioni car and bike sharing, punti di micromobilità, collegamenti a percorsi ciclabili e alle fermate TPL. Nei parcheggi scambiatori si prevede inoltre l'installazione di colonnine di ricarica elettrica anche in misura nettamente superiore ai minimi di legge, offrendo così un servizio ulteriore agli utenti.

**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

L'azione trova spazializzazione nei Luoghi delle Piattaforme Pubbliche.  
Viene proposto uno schema di assetto generale di indirizzo per il progetto dell'Hub intermodale nella Stazione Centrale.

ST2.2  
La corona del produttivo e i poli commerciali

L'azione trova spazializzazione nel sistema funzionale delle Piattaforme Pubbliche e nella strategia di prossimità dei rioni.  
Il PUG, in coerenza con il PUMS, mira alla razionalizzazione dei parcheggi scambiatori e di attestamento, a favore dell'intermodalità.

azione diffusa  
ST2.2  
La corona del produttivo e i poli commerciali

Nel sistema funzionale si individuano i principali nodi del trasporto pubblico in relazione al sistema del TPL a scala urbana e territoriale. L'azione, individuata anche nel sistema funzionale ST2.2 La corona del produttivo e i poli commerciali, trova specificazione e sviluppo nei contesti e focus progettuali delle Piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica, ST2.6, e nella strategia di prossimità dei rioni, ST2.7.

approfondimento nei contesti e focus progettuali  
ST2.2  
La corona del produttivo e i poli commerciali

Nel sistema funzionale l'area della Stazione è qualificata tra i luoghi strategici delle Piattaforme pubbliche, essa è mappata anche nel sistema ST2.2 La corona del produttivo e i poli commerciali, quale nodo della rete del ferro. Nella sezione "Luoghi" del presente fascicolo il progetto della Nuova Stazione HUB Intermodale, quale nodo centrale del trasporto pubblico e centralità urbana, è rappresentato con uno schema di assetto strategico proposto e di orientamento, che delinea obiettivi ed indirizzi.  
La nuova stazione intermodale riveste un ruolo rilevante 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 un luogo attrattore ed integrarsi al progetto di trasformazione della zona nord, avviato con il piano delle periferie, con particolare riferimento alla Porta Nord e al potenziamento delle relazioni tra la zona nord e il centro storico.

approfondimenti nei Contesti e focus progettuali e nei Luoghi e ST2.7  
La strategia di prossimità dei rioni



## La rete infrastrutturale

Le Piattaforme si relazionano e si integrano con il sistema dei trasporti, con il PUMS e con il riassetto del Trasporto Pubblico Locale.

Si riconosce pertanto alle Piattaforme un ruolo strutturale nella costruzione del nuovo assetto viabilistico atto ad incrementare e potenziare la mobilità dolce e che nel contempo razionalizzi l'offerta trasportistica privata su gomma.

L'impianto delle piattaforme è sostenuto dalle "dorsali trasportistiche", di attraversamento ciclabile della città, definite dal PUMS e coerentemente recepite dal Piano.

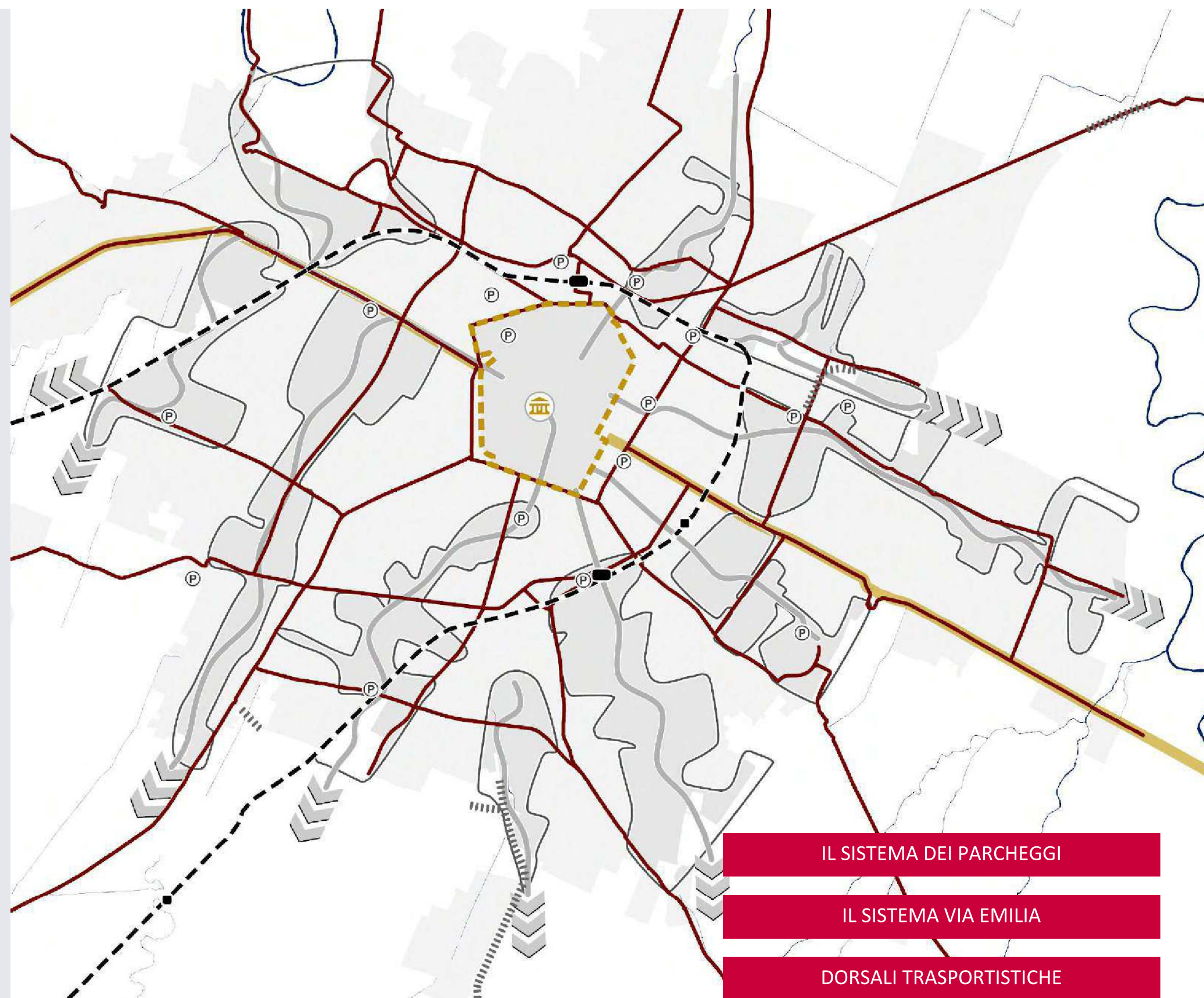
Il comune obiettivo di PUG e PUMS di riqualificazione e potenziamento della rete infrastrutturale trova nel nuovo progetto dell'Hub intermodale della Stazione centrale uno dei nodi urbani più rilevanti: questa importante centralità urbana offrirà un complesso sistema integrato tra le reti di trasporto, dal ferro alla gomma all'impianto delle dorsali, delle ciclabili e del TPL.

Per gli schemi di  
assetto delle stazioni  
si rimanda alla  
sezione I LUOGHI

Per  
approfondimenti si  
rimanda a  
**LA STRATEGIA DI  
PROSSIMITÀ DEI  
RIONI**

### PIATTAFORME E MOBILITÀ

- le piattaforme
- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie
- parcheggi scambiatori (PUMS)



azioni: 4.c.1 - 4.c.2 - 4.c.3 - 4.c.5

azioni: 2.b.1 - 2.b.2 - 2.b.3 - 2.b.4

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

IL SISTEMA DEI PARCHEGGI

IL SISTEMA VIA EMILIA

DORSALI TRASPORTISTICHE

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

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.

Il PUG, inoltre, favorisce l’insediamento di queste nuove forme di promozione dell’innovazione, 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.

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.

**2.c.4 Sostenere la qualificazione dei centri di vicinato quali luoghi di attrattività e innovazione di quartiere**

Il PUG sostiene il potenziamento dei centri di vicinato e dei centri commerciali naturali con l'inserimento di funzioni di pubblica utilità, ammettendo una pluralità di usi e attività di carattere collettivo a supporto della residenza, quali spazi per il co-working, fab-lab e altri luoghi dell’innovazione, servizi sociali e sanitari di vicinato, biblioteche, palestre,... tese a rafforzarne l’attrattività.

Il PUG sostiene anche l’innalzamento della qualità urbana di questi luoghi, delle condizioni ambientali e del confort urbano con interventi di desigillazione e inserimento di elementi verdi, di qualificazione dei parcheggi con ricorso a soluzioni di minor impatto visivo (interrati, integrati nelle strutture,...), qualificazione degli spazi pubblici e raccordo con le reti degli spazi pubblici circostanti, riconfigurazione della sezione stradale per favorirne la fruizione pedonale in particolare per gli assi commerciali e i centri commerciali naturali, miglioramento dell'accessibilità dolce e miglioramento dei collegamenti pedonali con le fermate del TPL.

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

**Azione**

**2.d.2 Cablatura delle aree strategiche**

Completare la cablatura di tutte le aree strategiche così da garantire una connettività performante e diffusa per il sistema economico (aree industriali tra cui i Torrazzi ed altre aree strategiche).

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

L'azione trova sua possibile applicazione nell'individuazione degli edifici pubblici e degli spazi ad essi connessi, così come nell'individuazione territoriale dei luoghi identitari del mondo universitario, della ricerca e dell'innovazione. Essa si riferisce anche al sistema funzionale della corona del produttivo, quale sistema rappresentativo del mondo delle imprese modenesi.

azione diffusa  
ST2.2 La corona del produttivo e i poli commerciali  
ST2.7 La strategia di prossimità dei rioni

L'azione si applica ai centri di vicinato, individuati nella strategia di prossimità dei rioni ST2.7, il cui progetto di rinnovo deve essere elaborato in sinergia e coerenza con la rete delle piattaforme pubbliche.

ST2.7 La strategia di prossimità dei rioni

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

L'azione si applica alla totalità del territorio comunale, con particolare riferimento alle aree ritenute strategiche.

azione diffusa

Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica - 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 conoscitivi 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 da indagini, mappature, analisi e raccolta dati, condotte per la definizione dell’atlante degli ambiti produttivi del comune di Modena, promuove la costruzione di un database utile alla gestione dei poli produttivi, così come la realizzazione 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.

**2.d.4 Sviluppare infrastrutture digitali a sostegno delle sedi della cultura**  
Sviluppare infrastrutture digitali, programmi immateriali, servizi integrati e marketing per qualificare gli istituti e le sedi della cultura (università, musei, biblioteche, music hub) finalizzati a migliorare la sinergia di rete ed i servizi di supporto alla fruizione turistica.

**2.d.5 Costruire una banca dati delle prestazioni degli edifici e delle aree dismesse e abbandonate**  
Costruire un database degli edifici che presentino una scarsa qualità edilizia non soddisfacendo innanzitutto i requisiti minimi di efficienza energetica e sicurezza sismica, delle aree dismesse, non utilizzate o abbandonate e di quelle degradate.

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 alla 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.

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

L'atlante dei tessuti urbani e paesaggi frazionali è un dispositivo elaborato per il nuovo PUG, che ricomprende numerosi dati sulla città pubblica esistente, in termini quantitativi, di localizzazione e distribuzione. La costruzione di una banca dati condivisa fornirebbe uno strumento utile alla gestione e alla valutazione dei processi e trasformazioni in corso, così come alla programmazione degli investimenti.

ST2.2 La corona del produttivo e i poli commerciali  
ST2.7 La strategia di prossimità dei rioni

L'azione si applica a tutti gli spazi dedicati alla cultura del territorio comunale, che trovano spazializzazione nei servizi alla cultura della città pubblica e non solo. Il PUG mira alla valorizzazione delle polarità aggregative tramite politiche integrate e iniziative di carattere immateriale.

azione diffusa  
ST2.7 La strategia di prossimità dei rioni

L'azione è di carattere diffuso e si applica al territorio comunale nel suo complesso. La catalogazione del patrimonio di scarsa qualità e delle aree dismesse o abbandonate costituisce un elemento fondamentale sia per le opportunità di riuso e rigenerazione, che per la definizione di gradi di intervento.

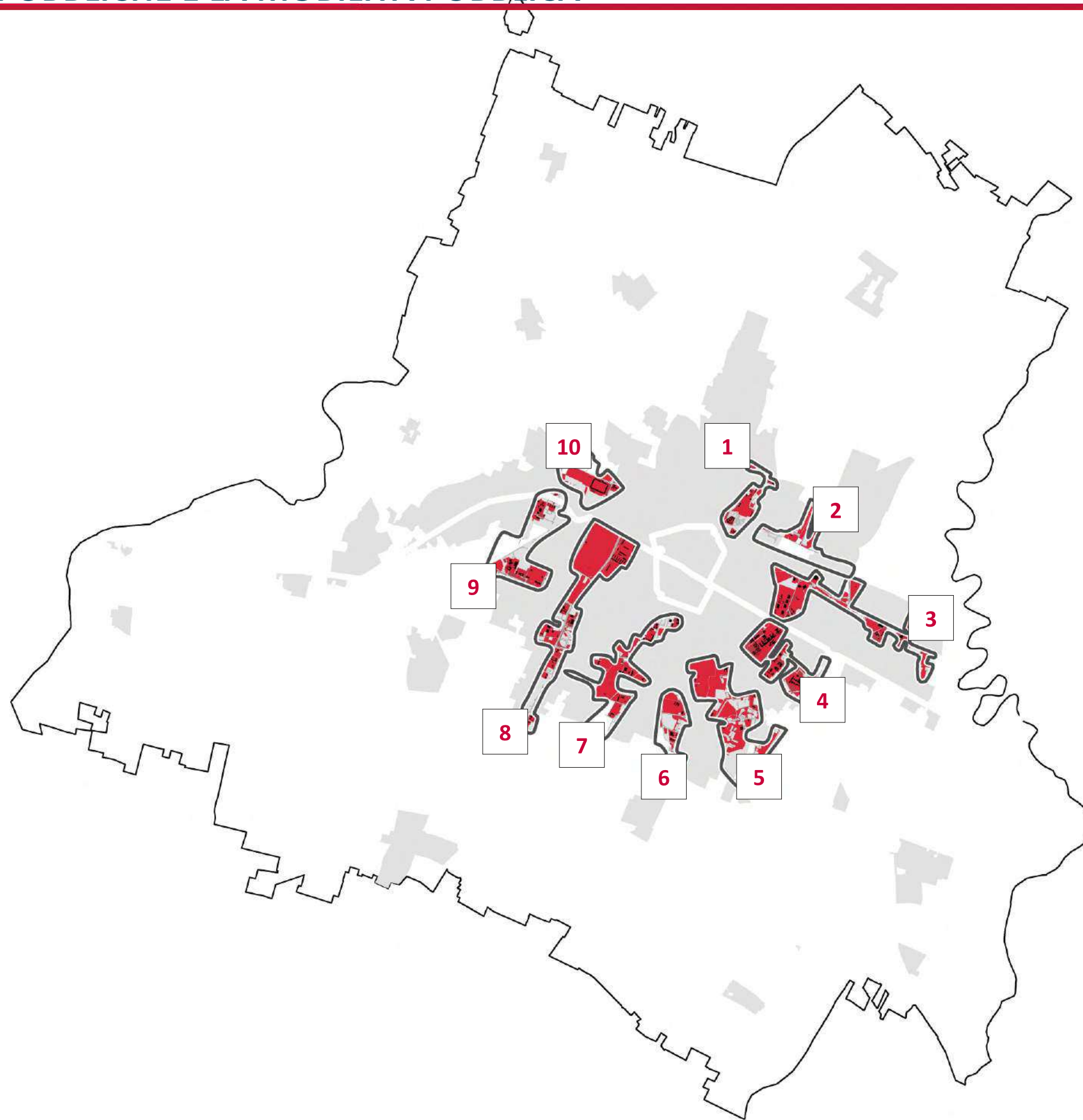
azione diffusa  
ST2.7 La strategia di prossimità dei rioni

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

Nel sistema delle piattaforme pubbliche è riconosciuto e individuato il sistema della via Emilia, poichè alcune piattaforme sono integralmente attraversate dall'asse storico. Le azioni da compiersi in tali contesti devono essere coerenti e in sinergia con obiettivi, indirizzi e criteri espressi dai due sistemi funzionali e dalle loro relazioni e intersezioni.

ST2.3 La via Emilia





## CONTESTI E FOCUS PROGETTUALI

1. PIATTAFORMA DELLE NUOVE IDENTITÀ - QUADRANTE NORD
- 2.PIATTAFORMA DELLE NUOVE IDENTITÀ - IL FRONTE SULLA FERROVIA
3. PIATTAFORMA DELLA CONTINUITÀ FRUITIVA - QUADRANTE NORD EST
4. PIATTAFORMA DELL'INNOVAZIONE RICERCA, CURA ED ASSISTENZA - QUADRANTE SUD EST
5. PIATTAFORMA DELLE STANZE AGRICOLE E DEL BOSCO URBANO - QUADRANTE SUD
6. PIATTAFORMA DELLE NUOVE IDENTITÀ - QUADRANTE SUD
7. PIATTAFORMA DELLA CONTINUITÀ FRUITIVA - QUADRANTE SUD
8. PIATTAFORMA TRA VIA EMILIA ED AMBIENTE RURALE - QUADRANTE SUD OVEST
- 9.PIATTAFORMA DELLA RICUCITURA URBANA - QUADRANTE OVEST
- 10.PIATTAFORMA DELL'ARCHITETTURA DELLA MEMORIA E DI CONTINUITÀ CON IL PAESAGGIO PERIFLUVIALE - QUADRANTE NORD OVEST



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

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

azioni: 2.c.3 - 2.c.4 - 2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

azioni: 1.c.2

## 1. Piattaforma delle nuove identità - Quadrante Nord

### Le opportunità

Il quadrante nord è caratterizzato da una rilevante presenza di luoghi strategici, ossia di comparti, in prevalenza pubblici, in corso di realizzazione o pianificati che per posizione e funzione possono avere una forte incidenza sugli assetti urbani e sul contesto intero.

La piattaforma è baricentrica rispetto ai comparti ex mercato bestiame, ex consorzio agrario ed ex fonderie Menotti, assumendo il ruolo di elemento di riferimento per le ricuciture urbane, funzionali a mettere a sistema le nuove aree con le attrezzature pubbliche presenti nella piattaforma. Particolarmente rilevanti sono, a questo scopo, i collegamenti ciclopeditoni est-ovest che possono incrementare le connessioni fra le nuove aree ad ovest della piattaforma e i tessuti sorti lungo la Nonatolana.

In questo scenario di grande trasformazione, il tracciato di viale Gramsci assume ancor più il ruolo di elemento urbano ordinatore e la funzione di asse fruitivo strutturale, cerniera fra i luoghi strategici in corso di attuazione; il viale andrà mantenuto e rafforzato nella sua componente fisica, nella presenza di masse alberate, e possibilmente qualificando la sede stradale migliorandone le prestazioni ambientali, la fruibilità e l'accessibilità ciclopeditona. Particolarmente importante è anche il sistema di commercio diffuso che lo configura come asse commerciale.

La presenza nella piattaforma del Parco XXII Aprile e di altre aree verdi

minori su cui sarà necessario intervenire con azioni di riqualificazione ed incremento dell'apparato arboreo, offre l'opportunità di individuare un corridoio nord-sud di continuità fruitiva ciclo pedonale ed ecologica, che dal cavalcavia si sviluppa a nord seguendo poi il corso del canale Naviglio.

Vengono previsti una serie di interventi per qualificare il Parco XXII Aprile, la sua attrattività (Biomarket all'aperto, riqualificazione area anfiteatro e percorsi adiacenti l'asse del lagocanale,...) e la sicurezza (adeguamento illuminotecnico, impianto di videosorveglianza, ...). Fondamentale sarà anche migliorare l'accessibilità al parco, con interventi puntuali sui suoi margini, e garantire una continuità fruitiva, evitando frammentazioni e recinzioni delle attrezzature pubbliche.

Particolarmente importante è la parte sud della piattaforma, dove sono presenti la polisportiva Villa d'Oro e il Liceo Carlo Sigonio, l'area della ex darsena, una serie di spazi aperti di scarsa definizione e qualità e, dall'altra parte del viale Mazzoni, il complesso R Nord, oltre a un distributore di benzina e spazi di risulta. Su questo nodo si innestano poi alcuni assi urbani importanti, come viale Gramsci, via Nonatolana e via Canaletto sud. Si presenta quindi la necessità di intervenire, riorganizzando l'insieme di spazi oggi degradati o marginali, qualificando le attrezzature pubbliche presenti e migliorando i collegamenti, in particolare ciclopeditoni, fra il quartiere a nord e il centro storico; andando così a ricomporre la rete dei percorsi e degli spazi pubblici fra le due parti di città. L'intervento potrà essere anche l'occasione per

incrementare l'attrattività della piattaforma, attraverso la creazione di spazi di qualità e il potenziamento di attrezzature di quartiere anche con inserimento di nuove funzioni. L'intervento dovrà ipotizzare anche una razionalizzazione dell'assetto infrastrutturale stradale.

Sono poi da considerare i numerosi interventi e finanziamenti attivati di recente, fra i quali si distingue il Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare (Pinqua) che prevede una serie di interventi diffusi nel quadrante volti a realizzare edifici abitativi (ERS ed ERP) e a potenziare la rete della mobilità sostenibile, che dovrà essere sempre più integrata con la rete esistente e con il servizio del trasporto pubblico locale.

Altra polarità, in funzione della quale attivare azioni di riassetto degli spazi aperti e delle infrastrutture, al fine di migliorarne la visibilità e l'accessibilità, è il complesso del MEF contenuto nella parte sud della piattaforma e attestato sulla ferrovia.

### La rete infrastrutturale

La piattaforma è attraversata da due Dorsali trasportistiche entrambe a nord della ferrovia per le quali va sempre più ricercata l'integrazione con la rete ciclabile locale, anch'essa da potenziare e completare.

Il nuovo asse di trasporto pubblico che si affianca alla ferrovia potrà costituire l'occasione per avviare una complessiva qualificazione dei fronti edificati e degli spazi pubblici.



# LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA



## LA CITTÀ PUBBLICA ESISTENTE

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- poli sanitari
- poli commerciali
- centri di vicinato
- istruzione, sport, cultura
- rete diffusa dei servizi
- attrezzature / spazi collettivi
- dotazioni ecologico-ambientali
- impianti tecnologici
- verde di uso pubblico
- aree boscate
- aree libere di proprietà comunale

## LE OPPORTUNITÀ

- luoghi strategici
- luoghi cardine
- spazi urbani
- tessuto specialistico
- attrezzature urbane e servizi pubblici da potenziare
- polarità aggregative locali
- aree verdi da riqualificare
- sistema funzionale della via Emilia
- aree boscate/forestazione urbana esistenti da potenziare e valorizzare
- continuità fruttiva ecologica
- continuità col rurale

## LA RETE INFRASTRUTTURALE

- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie
- parcheggi scambiatori (PUMS)

## ELEMENTI DEL PAESAGGIO

- periurbano 'parco città-campagna'
- perifluviale dei fiumi Secchia Panaro
- corsi d'acqua

## TERRITORIO URBANIZZATO

- perimetro territorio urbanizzato



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

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

azioni: 2.c.3 - 2.c.4 -2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

azioni: 1.c.2

2. Piattaforma delle nuove identità - il fronte sulla ferrovia

Le opportunità

La fascia ferroviaria definisce il confine Sud della piattaforma e ne indirizza le azioni progettuali di riferimento; l'obiettivo generale è quello di qualificare il fronte ferroviario, oggi semiabbandonato, e realizzare un sistema continuo di spazi aperti che si connetta alle aree verdi dei tessuti a Nord e costituisca un corridoio ecologico ambientale ad Est, verso la campagna.

Il complesso delle Ex Fonderie riunite di Modena, a ridosso del cavalcavia **Ciro Menotti**, si configura quale “luogo cardine”: ad esso è riconosciuto un forte valore identitario legato al mondo del lavoro e della produzione. Il recupero delle architetture che lo caratterizzano rappresenta per la città una delle più importanti occasioni di rigenerazione urbana a carattere industriale. L'amministrazione si è posta l'obiettivo di realizzare su quest'area il progetto per un nuovo tecnopolo, un distretto per l’Accelerazione e lo Sviluppo della Tecnologia, un fulcro importante all'interno della rete territoriale della ricerca e dello sviluppo dedicato all’innovazione nel campo delle tecnologie del settore Automotive.

Le Ex Fonderie sono lambite a sud dal tracciato del nuovo Trasporto Pubblico Locale; andrà pertanto verificata l'opportunità di servire l’area con una fermata del nuovo servizio, così da creare una connessione trasportistica con un luogo che assumerà forti connotazioni e, più in generale, con tutti i tessuti limitrofi.

Le azioni da intraprendere prevedono un riassetto del sistema infrastrutturale ciclopedonale, così come interventi di mitigazione ambientale che andranno a integrare le aree di verde pubblico di qualità già presenti nella parte nord della piattaforma.

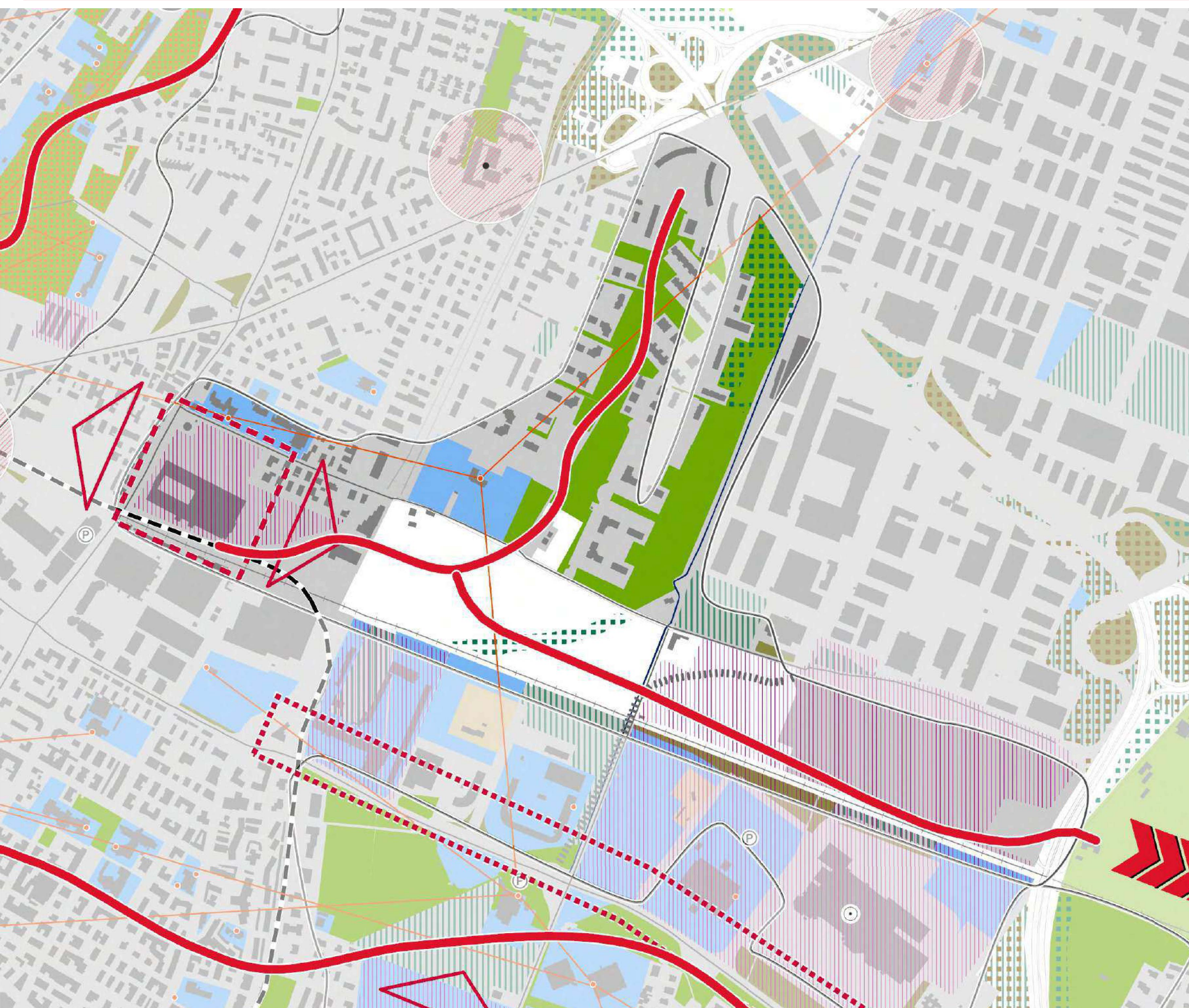
Un'altra area in trasformazione è il comparto PIP di Santa Caterina, insediamento a carattere produttivo e di ampliamento del polo dei **Torrazzi**, nel quale, come per il progetto di recupero delle Ex Fonderie, dovrà essere garantita la continuità del corridoio verde, in adiacenza alla ferrovia, garantendo così la relazione con la campagna.

La rete infrastrutturale

A Sud della ferrovia, i parcheggi scambiatori dovranno essere razionalizzati e riorganizzati in favore dei diversi luoghi attrattori presenti nella piattaforma e nelle sue adiacenze, potenziando l’intermodalità e qualificando la ricucitura pedonale Nord Sud (sottopasso ferroviario) e completando le progettualità ciclabili previste dal PUMS (dorsale ciclabile lungo strada Santa Caterina che collega viale **Ciro Menotti** e il margine est del rione).



# LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA



## LA CITTÀ PUBBLICA ESISTENTE

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- poli sanitari
- poli commerciali
- centri di vicinato
- istruzione, sport, cultura
- rete diffusa dei servizi
- attrezzature / spazi collettivi
- dotazioni ecologico-ambientali
- impianti tecnologici
- verde di uso pubblico
- aree boscate
- aree libere di proprietà comunale

## LE OPPORTUNITÀ

- luoghi strategici
- luoghi cardine
- spazi urbani
- tessuto specialistico
- attrezzature urbane e servizi pubblici da potenziare
- polarità aggregative locali
- aree verdi da riqualificare
- sistema funzionale della via Emilia
- aree boscate/forestazione urbana esistenti da potenziare e valorizzare
- continuità fruttiva ecologica
- continuità col rurale

## LA RETE INFRASTRUTTURALE

- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie
- parcheggi scambiatori (PUMS)

## ELEMENTI DEL PAESAGGIO

- periurbano 'parco città-campagna'
- perifluviale dei fiumi Secchia Panaro
- corsi d'acqua

## TERRITORIO URBANIZZATO

- perimetro territorio urbanizzato





3. Piattaforma della continuità fruitiva - Quadrante Nord Est

Le opportunità

Nella parte più prossima al centro cittadino è individuato un luogo strategico con valenza di luogo cardine: il deposito 14° Stormo Aeronautica Militare, esteso comparto che assume una valenza strategica rilevante in quanto possibile luogo di trasformazione che collega il sistema della via Emilia con il comparto universitario/ospedaliero. L’area può giocare un ruolo fondamentale nella struttura urbana di Modena e deve essere innanzitutto finalizzata a qualificare e potenziare la città pubblica e contribuire ad incrementare l’attrattività del capoluogo, in sinergia con il Centro Storico e con il polo universitario ed ospedaliero, così come innestare processi di rigenerazione per i contesti attigui quale la riqualificazione delle aree aperte lungo via Divisione Acqui.

Lungo via Divisione Acqui si susseguono una serie di attrezzature e spazi pubblici di rilievo comunale e locale, che vanno a formare una sorta di sistema lineare di servizi. Si incentivano azioni rivolte alla qualificazione dello spazio aperto, anche con l’obiettivo di incrementarne la percorrenza a servizio delle varie dotazioni, la qualificazione delle attrezzature presenti e il potenziamento dei servizi, adeguatamente supportato da un sistema infrastrutturale di mobilità pubblica e privata.

La Polisportiva di Modena Est viene riconosciuta come polarità aggregativa della piattaforma grazie anche alla sua prossimità al nuovo

complesso parrocchiale ed al plesso scolastico di Saliceto Panaro. Dovranno essere favorite azioni di potenziamento delle connessioni lente e la qualificazione di spazi pubblici di socializzazione per incrementarne l’accessibilità e l’attrattività.

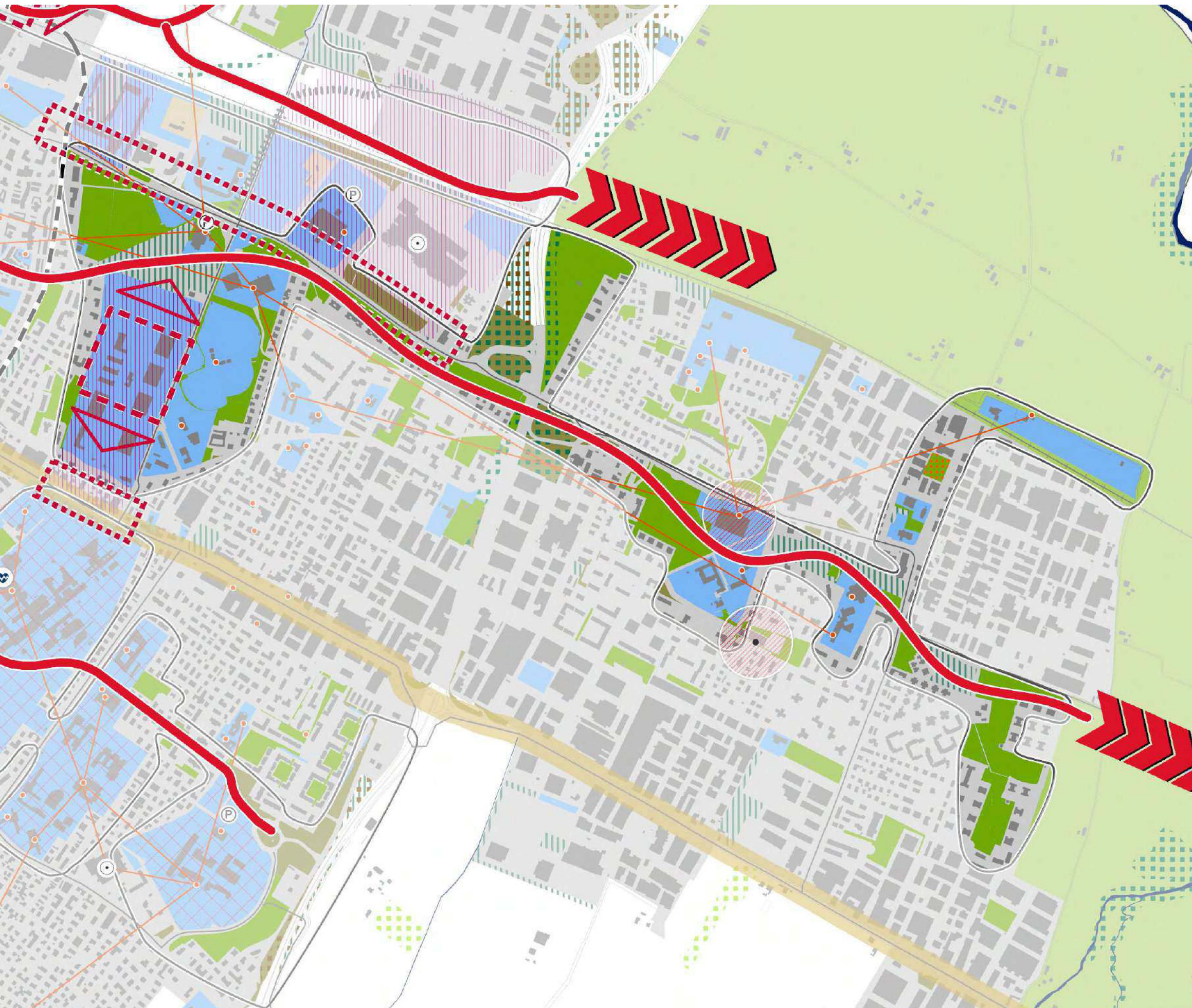
La rete infrastrutturale

Il potenziamento della dorsale trasportistica Est-Ovest nel settore Nord-orientale, messo a sistema con la realizzazione di un corridoio ecologico fruitivo ad essa parallelo, potenzierà l’accessibilità al sistema delle dotazioni lungo via Divisione Acqui e doterà il rione di nuove infrastrutture per la mobilità dolce in grado di garantire la continuità fruitiva fino al margine Est dell'ambito, raggiungendo il contesto rurale in prossimità del corridoio ecologico del fiume Panaro e integrandosi con il paesaggio perifluviale.

La prevista dorsale di via Minutara fungerà sia da collegamento Nord Sud che da cerniera tra il deposito dell'Areonautica e l'opposto blocco a servizi, con impianti sportivi ed istituti scolastici e culturali.



# LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA



## LA CITTÀ PUBBLICA ESISTENTE

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- poli sanitari
- poli commerciali
- centri di vicinato
- istruzione, sport, cultura
- rete diffusa dei servizi
- attrezzature / spazi collettivi
- dotazioni ecologico-ambientali
- impianti tecnologici
- verde di uso pubblico
- aree boscate
- aree libere di proprietà comunale

## LE OPPORTUNITÀ

- luoghi strategici
- luoghi cardine
- spazi urbani
- tessuto specialistico
- attrezzature urbane e servizi pubblici da potenziare
- polarità aggregative locali
- aree verdi da riqualificare
- sistema funzionale della via Emilia
- aree boscate/forestazione urbana esistenti da potenziare e valorizzare
- continuità fruitiva ecologica
- continuità col rurale

## LA RETE INFRASTRUTTURALE

- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie
- parcheggi scambiatori (PUMS)

## ELEMENTI DEL PAESAGGIO

- periurbano 'parco città-campagna'
- perifluviale dei fiumi Secchia Panaro
- corsi d'acqua

## TERRITORIO URBANIZZATO

- perimetro territorio urbanizzato



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

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

azioni: 2.c.3 - 2.c.4 -2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

azioni: 1.c.2

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

4. Piattaforma dell'innovazione, ricerca, cura ed assistenza - Quadrante Sud Est

**Le opportunità**  
La piattaforma accoglie i comparti Universitario ed Ospedaliero (Policlinico). Obiettivo per questa parte di Modena, dove la città pubblica assume un carattere prettamente specialistico, è il complessivo riassetto dei suoi margini attraverso azioni di potenziamento e razionalizzazione delle infrastrutture stradali a contorno e una complessiva qualificazione degli spazi aperti, al fine di incrementare la fruizione delle attrezzature presenti.  
Per quanto concerne il blocco del Policlinico si prevedono azioni di razionalizzazione e riorganizzazione, in particolare per incrementare la mobilità sostenibile, il potenziamento del trasporto pubblico locale, l'integrazione tra polo universitario ospedaliero e complesso universitario di via Campi.  
Particolarmente rilevante, ai fini di una maggior integrazione fra il complesso ospedaliero e quello universitario, è la sistemazione dell'asse stradale di via Campi, su cui oggi si affacciano una serie di spazi di servizio (per lo più parcheggi) e per la quale andranno invece migliorati gli attraversamenti e la percorribilità ciclopedonale, con qualificazione ambientale e paesaggistica e l'obiettivo di innalzare la qualità complessiva degli insediamenti.  
Si prevede inoltre la riqualificazione degli spazi aperti ed il

potenziamento degli spazi per servizi alla didattica, formazione, ricerca e divulgazione.  
Strategica per il collegamento tra la piattaforma ed i tessuti a Nord risulta la qualificazione dello spazio urbano lungo l'asse della via Emilia che delimita il comparto ospedaliero e si configura quale opportunità di riassetto dell'asse stradale e degli spazi pubblici attigui.

**La rete infrastrutturale**  
La piattaforma sarà attraversata in direzione Est Ovest da un nuovo asse di connessione fruitiva ecologica con funzione di collegamento principale tra il tessuto specialistico e il centro città.  
Le dorsali trasportistiche attestate lungo via Vignolese e via Emilia garantiranno ulteriori percorsi per la mobilità dolce paralleli alla connessione fruitiva.



# LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA



## LA CITTÀ PUBBLICA ESISTENTE

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- poli sanitari
- poli commerciali
- centri di vicinato
- istruzione, sport, cultura
- rete diffusa dei servizi
- attrezzature / spazi collettivi
- dotazioni ecologico-ambientali
- impianti tecnologici
- verde di uso pubblico
- aree boscate
- aree libere di proprietà comunale

## LE OPPORTUNITÀ

- luoghi strategici
- luoghi cardine
- spazi urbani
- tessuto specialistico
- attrezzature urbane e servizi pubblici da potenziare
- polarità aggregative locali
- aree verdi da riqualificare
- sistema funzionale della via Emilia
- aree boscate/forestazione urbana esistenti da potenziare e valorizzare
- continuità fruttiva ecologica
- continuità col rurale

## LA RETE INFRASTRUTTURALE

- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie
- parcheeggi scambiatori (PUMS)

## ELEMENTI DEL PAESAGGIO

- periurbano 'parco città-campagna'
- perifluviale dei fiumi Secchia Panaro
- corsi d'acqua

## TERRITORIO URBANIZZATO

- perimetro territorio urbanizzato



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

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

azioni: 2.c.3 - 2.c.4 - 2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

azioni: 1.c.2

## 5. Piattaforma delle stanze agricole e del bosco urbano - Quadrante Sud

### Le opportunità

La piattaforma è caratterizzata da estese aree verdi pubbliche anche di rilevanza naturalistica tali da connotarla come uno dei principali cunei verdi della città. La ferrovia a nord e la tangenziale a sud costituiscono due barriere infrastrutturali rispettivamente verso la periferia storica e la campagna: la realizzazione di collegamenti che garantiscano la continuità fruttiva ecologica è dunque uno degli obiettivi strategici per questa piattaforma.

Il Parco Vittime Olocausto, polmone verde, necessita di interventi che ne migliorino la fruibilità.

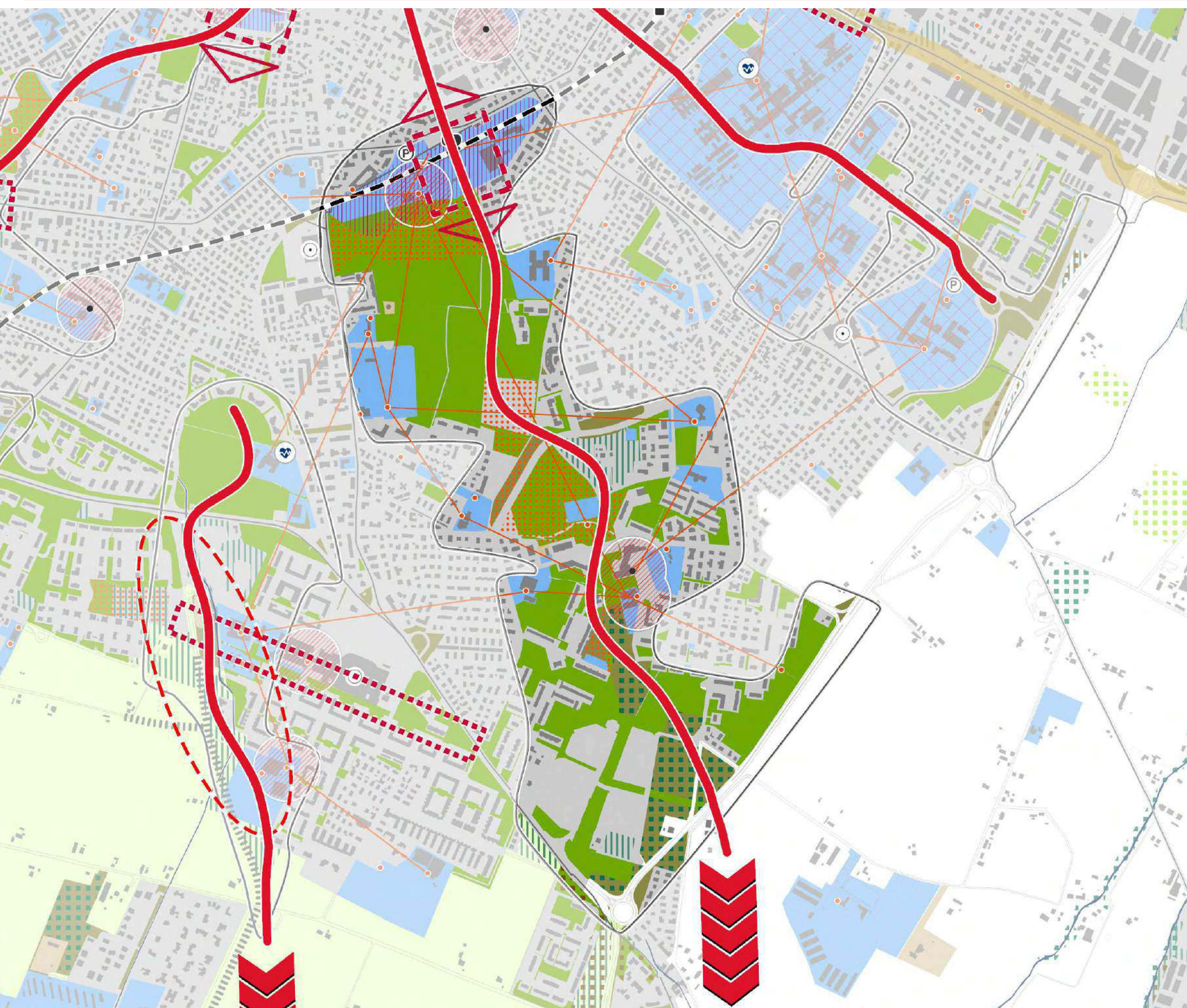
Luogo strategico e nodo cardine della piattaforma è il sistema della Stazione Piccola: la riconfigurazione della linea Modena Sassuolo e la riqualificazione dell'area ferroviaria dovranno costituire l'opportunità per migliorare l'accessibilità al servizio ferroviario, dare continuità ai percorsi ciclopeditoni urbani e di servizio ai binari, potenziare gli spazi aperti pubblici in continuità con il Parco della Resistenza, inserire spazi e attrezzature pubbliche aggregative e attrattive, riqualificare l'insieme degli spazi aperti lungo il fronte nord della ferrovia, e risolvere - coerentemente con la soluzione trasportistica adottata per la linea ferroviaria - la continuità carrabile di attraversamento della ferrovia.

### La rete infrastrutturale

L'assetto della citata linea Modena Sassuolo che attraversa la piattaforma a nord sarà riconfigurato, in coerenza con il PUMS, ed integrato dagli obiettivi assunti dal PUG che prevedono interventi e progettualità finalizzate a rendere l'asse infrastrutturale maggiormente sostenibile, efficiente ed integrato con le funzioni ed i servizi intercettati.



# LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA



## LA CITTÀ PUBBLICA ESISTENTE

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- poli sanitari
- poli commerciali
- centri di vicinato
- istruzione, sport, cultura
- rete diffusa dei servizi
- attrezzature / spazi collettivi
- dotazioni ecologico-ambientali
- impianti tecnologici
- verde di uso pubblico
- aree boscate
- aree libere di proprietà comunale

## LE OPPORTUNITÀ

- luoghi strategici
- luoghi cardine
- spazi urbani
- tessuto specialistico
- attrezzature urbane e servizi pubblici da potenziare
- polarità aggregative locali
- aree verdi da riqualificare
- sistema funzionale della via Emilia
- aree boscate/forestazione urbana esistenti da potenziare e valorizzare
- continuità fruitiva ecologica
- continuità col rurale

## LA RETE INFRASTRUTTURALE

- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie
- parcheeggi scambiatori (PUMS)

## ELEMENTI DEL PAESAGGIO

- periurbano 'parco città-campagna'
- perifluviale dei fiumi Secchia Panaro
- corsi d'acqua

## TERRITORIO URBANIZZATO

- perimetro territorio urbanizzato



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

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

azioni: 2.c.3 - 2.c.4 -2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

azioni: 1.c.2

6. Piattaforma delle nuove identità - Quadrante Sud

Le opportunità

La Piattaforma, localizzata nel quadrante Sud della città, è caratterizzata dalla presenza di aree a servizi e attrezzature attestare linearmente lungo gli assi stradali di viale Mattarella e viale Dalla Chiesa. Per tali attrezzature andrà incrementata l’accessibilità, attraverso la razionalizzazione delle connessioni ciclo pedonali e la risoluzione delle sovrapposizioni con le corsie carrabili. Particolare attenzione va rivolta al potenziamento delle polarità aggregative locali ad esempio la Polisportiva Gino Nasi, che per la sua posizione a margine della piattaforma e prossimità al territorio rurale potrà essere potenziata come luogo di riferimento anche per le funzioni del periurbano; andrà comunque meglio relazionata ai tessuti urbani limitrofi.

La rete infrastrutturale

Elemento critico da trasformare attraverso azioni di riqualificazione e potenziamento è la rete delle connessioni ciclopedonali; la discontinuità è più accentuata nelle assialità trasversali ma anche il sub ambito di margine, che si incunea da Nord a Sud, centralmente è privo di connessioni strutturate.



# LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA



## LA CITTÀ PUBBLICA ESISTENTE

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- poli sanitari
- poli commerciali
- centri di vicinato
- istruzione, sport, cultura
- rete diffusa dei servizi
- attrezzature / spazi collettivi
- dotazioni ecologico-ambientali
- impianti tecnologici
- verde di uso pubblico
- aree boscate
- aree libere di proprietà comunale

## LE OPPORTUNITÀ

- luoghi strategici
- luoghi cardine
- spazi urbani
- tessuto specialistico
- attrezzature urbane e servizi pubblici da potenziare
- polarità aggregative locali
- aree verdi da riqualificare
- sistema funzionale della via Emilia
- aree boscate/forestazione urbana esistenti da potenziare e valorizzare
- continuità fruitiva ecologica
- continuità col rurale

## LA RETE INFRASTRUTTURALE

- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie
- parcheggi scambiatori (PUMS)

## ELEMENTI DEL PAESAGGIO

- periurbano 'parco città-campagna'
- perifluviale dei fiumi Secchia Panaro
- corsi d'acqua

## TERRITORIO URBANIZZATO

- perimetro territorio urbanizzato



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

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

azioni: 2.c.3 - 2.c.4 - 2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

azioni: 1.c.2

7. Piattaforma della continuità fruitiva - Quadrante Sud

Le opportunità

Luogo cardine della Piattaforma è il comparto ex-AMCM, in corso di realizzazione, che diventerà un polo culturale e un forte attrattore a scala urbana. Vi saranno infatti insediate funzioni culturali, sportive e commerciali. L’intervento sull’ex-AMCM porterà anche a ricucire il centro storico con la piattaforma, lungo la quale andrà rafforzata la continuità degli spazi pubblici e della rete di mobilità lenta.

Fra gli spazi urbani che richiedono un intervento di riqualificazione e riordino vengono individuati, ad esempio, il nodo tra via Panni e la ferrovia Modena Sassuolo e la ricucitura tra il Parco Amendola Nord e il Bonvi Parken. Il riordino di questi due luoghi dovrà garantire la continuità ecologica e fruitiva della piattaforma, a partire dal margine Sud rurale, attraverso i due parchi fino al polo della creatività dell’ex- AMCM.

Azioni di riqualificazione sono da prevedersi nelle aree verdi a Nord, mentre appaiono necessari interventi di potenziamento e ammodernamento nel parco attrezzato a Sud, al fine di incrementarne l’attrattività e la fruibilità.

La rete infrastrutturale

Nel settore Sud, ad integrazione delle dorsali, si propone il potenziamento delle ciclabili al fine di creare una rete più diffusa e minuta. Nel settore Nord, dove la città compatta va a saturare i brani del

tessuto privato, si dovranno attuare azioni volte a promuovere la ciclo-pedonalità diffusa, incrementando e realizzando le zone 30 previste nel PUMS.

La piattaforma è attraversata dalla linea ferroviaria regionale Modena Sassuolo, per la quale il PUMS ha definito diversi scenari alternativi, fra i quali il cambio di tecnologia, a favore di un mezzo più flessibile, in grado di sostenere maggiori frequenze e una capillarità territoriale paragonabile a quella delle linee urbane tranviarie. Se questo scenario dovesse risultare fattibile, si potrebbero da un lato gestire meglio le interferenze con la rete viaria mediante intersezioni semaforizzate, dall’altro la linea Modena-Sassuolo andrebbe a configurarsi come una linea urbana in cui inserire ulteriori fermate a supporto di tessuti densi; alcune fermate strategiche, come la Stazione Piccola, potranno quindi essere progettate come nodi urbani.



# LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA



## LA CITTÀ PUBBLICA ESISTENTE

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- poli sanitari
- poli commerciali
- centri di vicinato
- istruzione, sport, cultura
- rete diffusa dei servizi
- attrezzature / spazi collettivi
- dotazioni ecologico-ambientali
- impianti tecnologici
- verde di uso pubblico
- aree boscate
- aree libere di proprietà comunale

## LE OPPORTUNITÀ

- luoghi strategici
- luoghi cardine
- spazi urbani
- tessuto specialistico
- attrezzature urbane e servizi pubblici da potenziare
- polarità aggregative locali
- aree verdi da riqualificare
- sistema funzionale della via Emilia
- aree boscate/forestazione urbana esistenti da potenziare e valorizzare
- continuità fruitiva ecologica
- continuità col rurale

## LA RETE INFRASTRUTTURALE

- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie
- parcheggi scambiatori (PUMS)

## ELEMENTI DEL PAESAGGIO

- periurbano 'parco città-campagna'
- perifluviale dei fiumi Secchia Panaro
- corsi d'acqua

## TERRITORIO URBANIZZATO

- perimetro territorio urbanizzato





8. Piattaforma tra via Emilia ed ambiente rurale - Quadrante Sud Ovest

Le opportunità

Diverse azioni interessano questa piattaforma che assume più di altre la conformazione di vero e proprio varco pubblico tra i tessuti edificati e la campagna. La presenza di ampi luoghi strategici non ancora trasformati, quali la ex Caserma VIII Campale, che assume anche il ruolo di nodo cardine tra centro storico e parco Ferrari, così come la presenza di una diffusa rete di servizi sportivi e dell'istruzione da ottimizzare, sono opportunità di prioritaria importanza.

Nel settore Nord-occidentale della Piattaforma si propongono la riqualificazione e il completamento del Parco Ferrari. Altro obiettivo strategico è la realizzazione di un asse fruitivo continuo di valenza ecologica che connetta il sistema funzionale della via Emilia alla campagna a Sud, dove migliorare la fruizione del territorio agricolo; la fattibilità del progetto è garantita da una costante presenza in direzione Nord Sud di spazi aperti pubblici, sia di alta qualità che da riqualificare.

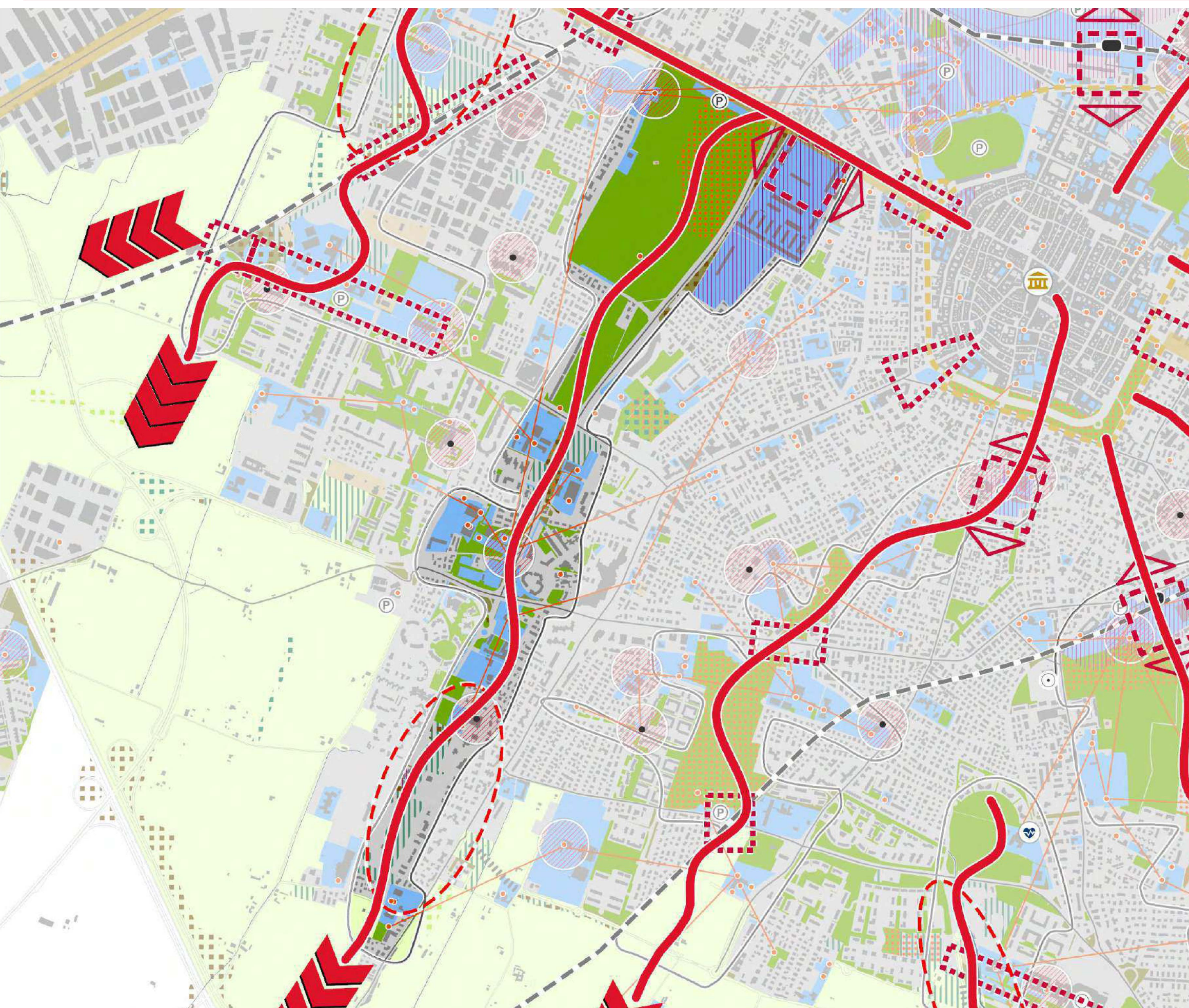
L'ampia offerta di servizi necessita, nella porzione sud della piattaforma, di interventi strutturali legati alla realizzazione dell'asse di continuità fruitiva ed alla qualificazione e connotazione delle aree pubbliche ancora non attuate.

La rete infrastrutturale

Le dorsali di via Emilia e di viale Italia sono considerate quali elementi strutturali da assumersi in coerenza programmatica e in condivisione di obiettivi con il PUMS.



# LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA



## LA CITTÀ PUBBLICA ESISTENTE

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- poli sanitari
- poli commerciali
- centri di vicinato
- istruzione, sport, cultura
- rete diffusa dei servizi
- attrezzature / spazi collettivi
- dotazioni ecologico-ambientali
- impianti tecnologici
- verde di uso pubblico
- aree boscate
- aree libere di proprietà comunale

## LE OPPORTUNITÀ

- luoghi strategici
- luoghi cardine
- spazi urbani
- tessuto specialistico
- attrezzature urbane e servizi pubblici da potenziare
- polarità aggregative locali
- aree verdi da riqualificare
- sistema funzionale della via Emilia
- aree boscate/forestazione urbana esistenti da potenziare e valorizzare
- continuità fruitiva ecologica
- continuità col rurale

## LA RETE INFRASTRUTTURALE

- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie
- parcheggi scambiatori (PUMS)

## ELEMENTI DEL PAESAGGIO

- periurbano 'parco città-campagna'
- perfluviale dei fiumi Secchia Panaro
- corsi d'acqua

## TERRITORIO URBANIZZATO

- perimetro territorio urbanizzato



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

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

azioni: 2.c.3 - 2.c.4 - 2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

azioni: 1.c.2

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

9. Piattaforma della ricucitura urbana - Quadrante Ovest

Le opportunità

La piattaforma è attraversata obliquamente da Est a Ovest dalla “diagonale”, un percorso ciclabile sul sedime del tracciato dell'ex ferrovia. Il PUG sostiene la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico lungo la “diagonale”, da affiancare al tracciato ciclabile, quale infrastruttura per collegare le attrezzature pubbliche presenti lungo il tracciato e nelle sue prossimità.

Il nuovo trasporto pubblico potrà inoltre costituire l’occasione per innescare la rigenerazione del villaggio artigiano Ovest, convertendo ciò che oggi è un retro (lungo ferrovia) in un fronte. Particolare attenzione dovrà essere posta nella progettazione delle fermate, da localizzare nei punti strategici e presso le principali attrezzature pubbliche, da connettere con la rete dei percorsi pubblici dei quartieri limitrofi. Il sistema di trasporto pubblico deve essere integrato nello schema di assetto strategico per lo sviluppo del villaggio artigiano Ovest.

A Nord della diagonale si attesta il complesso di servizi ed attrezzature della Madonnina, il quale si innesta lungo il sistema funzionale della via Emilia. Questo vasto ambito pubblico necessita di azioni di miglioramento dell’accessibilità, qualificazione della rete degli spazi pubblici e ammodernamento dei manufatti edilizi; inoltre non risulta organica la distribuzione degli accessi alle dotazioni sportive e scolastiche presenti.

In aggiunta, si rilevano forti interferenze tra traffico carrabile e mobilità lenta e la polarità aggregativa della Polisportiva Madonnina si colloca in discontinuità rispetto all'attiguo plesso scolastico.

La realizzazione dell'asse di continuità fruitiva Nord Sud è finalizzata a garantire il collegamento dell'ampia e varia offerta di servizi oggi polarizzati e non connessi tra loro, con il fine anche di valorizzare il passaggio dall’ambito urbano a quello rurale.

A Sud della diagonale, lungo viale Leonardo da Vinci, si colloca la polarità aggregativa della Polisportiva Corassori: realtà identitaria ed attrattiva che necessita di una generale riqualificazione, in particolare delle aree pertinenziali.

All'estremo Ovest, lo spazio urbano pubblico intercetta la diagonale dove si richiedono interventi di riqualificazione ambientale oltre che di azioni di potenziamento delle connessioni.

La rete infrastrutturale

L'intero tratto della Diagonale passante per la piattaforma è interessato dal progetto del nuovo trasporto pubblico locale, da realizzarsi in coerenza programmatica e condivisione di obiettivi con il PUMS, il quale si caratterizza come opportunità strategica di riconnessione, intercettando a Nord il sistema via Emilia ed aprendosi a Sud sugli ambiti rurali.



# LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA



## LA CITTÀ PUBBLICA ESISTENTE

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- poli sanitari
- poli commerciali
- centri di vicinato
- istruzione, sport, cultura
- rete diffusa dei servizi
- attrezzature / spazi collettivi
- dotazioni ecologico-ambientali
- impianti tecnologici
- verde di uso pubblico
- aree boscate
- aree libere di proprietà comunale

## LE OPPORTUNITÀ

- luoghi strategici
- luoghi cardine
- spazi urbani
- tessuto specialistico
- attrezzature urbane e servizi pubblici da potenziare
- polarità aggregative locali
- aree verdi da riqualificare
- sistema funzionale della via Emilia
- aree boscate/forestazione urbana esistenti da potenziare e valorizzare
- continuità fruttiva ecologica
- continuità col rurale

## LA RETE INFRASTRUTTURALE

- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie
- parcheggi scambiatori (PUMS)

## ELEMENTI DEL PAESAGGIO

- periurbano 'parco città-campagna'
- perifluviale dei fiumi Secchia Panaro
- corsi d'acqua

## TERRITORIO URBANIZZATO

- perimetro territorio urbanizzato



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

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

azioni: 2.c.3 - 2.c.4 -2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

azioni: 1.c.2

**10. Piattaforma dell'architettura della memoria e di continuità con il paesaggio perifluviale - Quadrante Nord Ovest**

**Le opportunità**

La piattaforma si compone di due differenti contesti: il tessuto specialistico del polo cimiteriale di rango sovra comunale a Sud ed un'ampia area di territorio extraurbano a Nord, che lambisce l'ambiente perifluviale del fiume Secchia, in cui sono presenti diversi assi infrastrutturali quali la ferrovia e la tangenziale.

Per il complesso cimiteriale si promuovono azioni di tutela e salvaguardia atte ad evidenziare l'identità storico testimoniale dei manufatti; risulta poi necessario anche un complessivo riassetto del sistema degli accessi e degli spazi dedicati alla sosta, che dovranno essere meglio integrati con le aree a verde, oggetto di riqualificazione.

Le ampie aree aperte pubbliche presenti, attestata lungo la ferrovia e attorno al cimitero, risultano strategiche per garantire la continuità fruitiva ed ecologica, collegandosi al sistema di aree a Nord della via San Cataldo.

Nel territorio aperto a Nord si prevede il prolungamento dell’asse di continuità fruitiva ecologica quale elemento di collegamento oggi assente tra i percorsi ciclabili lungo il fiume Secchia e la Diagonale.

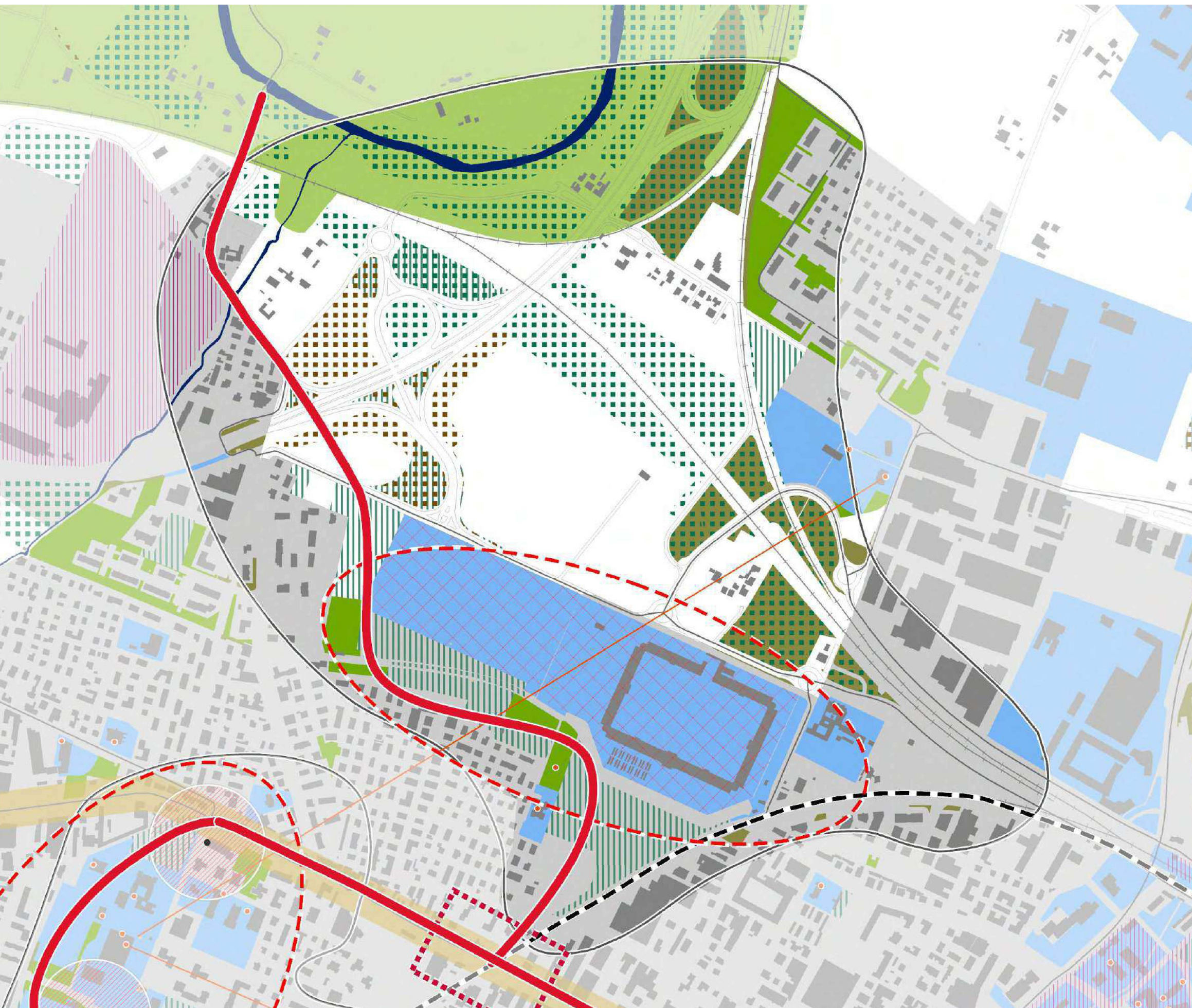
**La rete infrastrutturale**

La Piattaforma è attraversata da una complessa rete infrastrutturale che separa fisicamente i tessuti urbani.

La programmazione di una serie di dorsali di attraversamento ciclabile e della stessa Diagonale offre l'opportunità di ridurre la discontinuità della mobilità lenta e integrare i collegamenti tra città e campagna, colmando l'assenza di continuità dei percorsi ciclabili in ingresso ed in uscita dalla piattaforma.



# LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA



## LA CITTÀ PUBBLICA ESISTENTE

- le piattaforme
- centro storico urbano e nuclei storici minori delle frazioni
- sito UNESCO
- poli sanitari
- poli commerciali
- centri di vicinato
- istruzione, sport, cultura
- rete diffusa dei servizi
- attrezzature / spazi collettivi
- dotazioni ecologico-ambientali
- impianti tecnologici
- verde di uso pubblico
- aree boscate
- aree libere di proprietà comunale

## LE OPPORTUNITÀ

- luoghi strategici
- luoghi cardine
- spazi urbani
- tessuto specialistico
- attrezzature urbane e servizi pubblici da potenziare
- polarità aggregative locali
- aree verdi da riqualificare
- sistema funzionale della via Emilia
- aree boscate/forestazione urbana esistenti da potenziare e valorizzare
- continuità fruitiva ecologica
- continuità col rurale

## LA RETE INFRASTRUTTURALE

- nuove infrastrutture
- dorsali trasportistiche (PUMS)
- progetto Nuovo Trasporto Pubblico Locale
- HUB intermodali
- stazioni ferroviarie secondarie
- parcheggi scambiatori (PUMS)

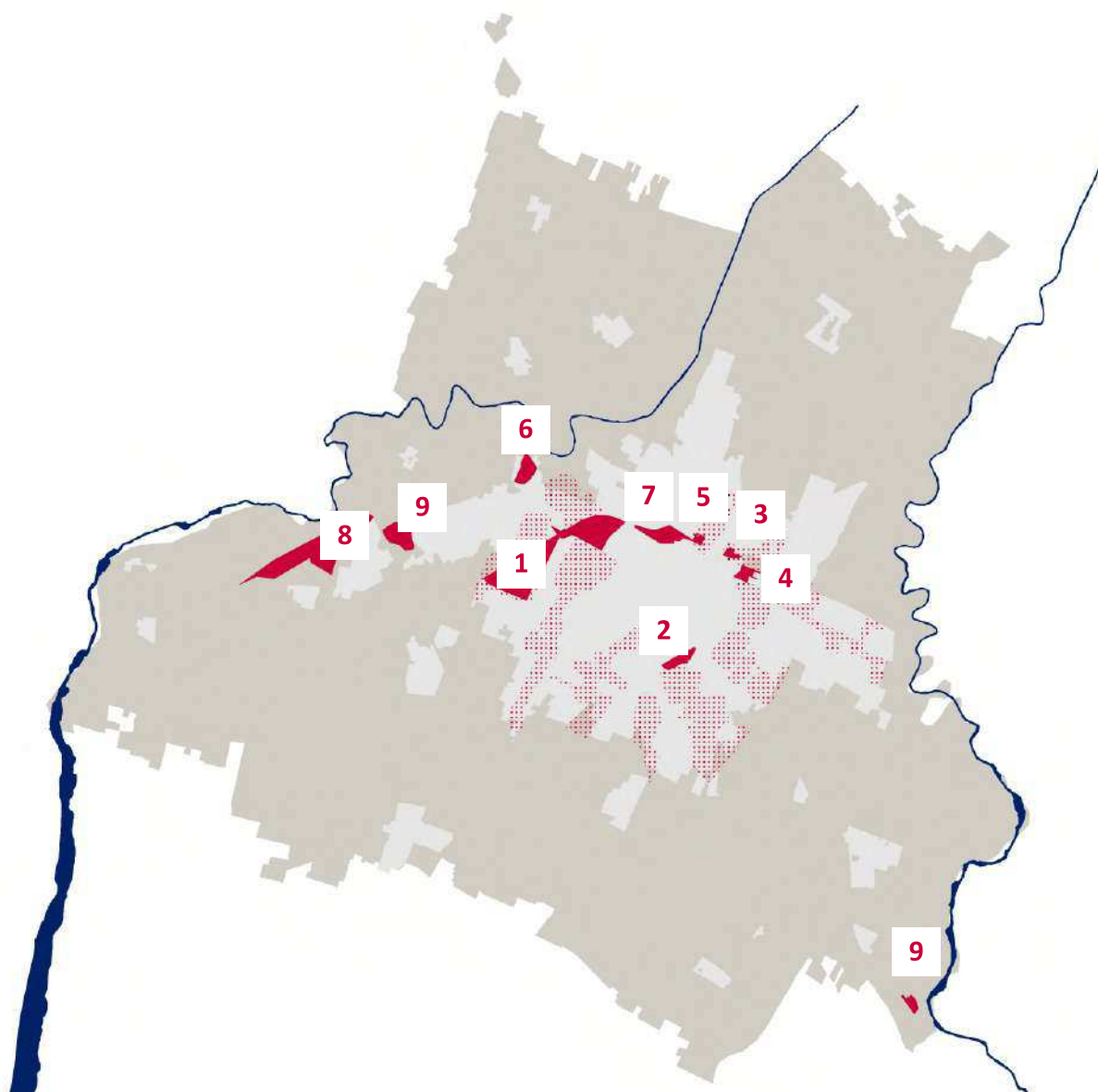
## ELEMENTI DEL PAESAGGIO

- periurbano 'parco città-campagna'
- perifluviale dei fiumi Secchia Panaro
- corsi d'acqua

## TERRITORIO URBANIZZATO

- perimetro territorio urbanizzato





## LUOGHI

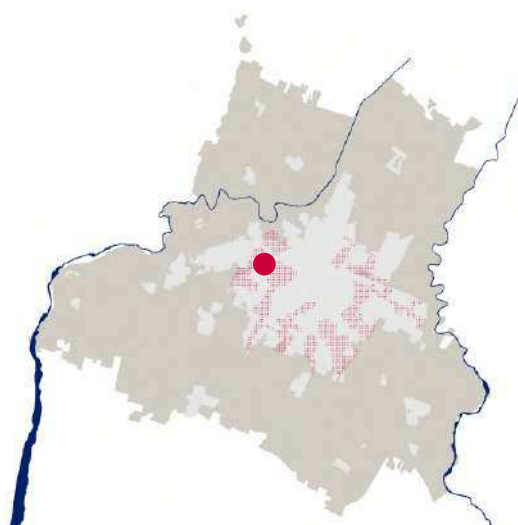
### LUOGHI STRATEGICI

1. DIAGONALE E VILLAGGIO ARTIGIANO MODENA OVEST
2. STAZIONE PICCOLA
3. EX FONDERIE
4. EX AMIU
5. EX DARSENA
6. PONTE ALTO
7. NUOVA STAZIONE HUB INTERMODALE
8. POLO DELLA LOGISTICA DI CITTANOVA MARZAGLIA DINAZZANO
9. PORTE DI ACCESSO ALLA CITTÀ: MODENA NORD E MODENA SUD



01

## DIAGONALE E VILLAGGIO ARTIGIANO MODENA OVEST



### IL LUOGO: DESCRIZIONE E INFORMAZIONI PRINCIPALI

In virtù della storia e dell'evoluzione nel contesto cittadino, al Villaggio artigiano è riconosciuto un carattere di forte identità, oggi certamente più debole di un tempo, ma ancora presente. Questo tessuto, caratterizzato da un distintivo impianto urbano di forma triangolare, ha dimostrato grande flessibilità e capacità di riutilizzo in relazione ai tempi ed alle diverse esigenze dei cicli produttivi. Infatti, alle presenze originarie, si sono via via affiancate forme di artigianalità rinnovate, più affini alle esigenze contemporanee, che hanno trovato – e trovano – un terreno particolarmente accogliente.

Complessivamente l'ambito presenta diverse criticità e, a tratti, elementi di degrado urbano, sia a causa della scarsa qualità ecologico-ambientale (dovuta all'eccessiva impermeabilizzazione dei suoli, al traffico e all'inquinamento), sia per il generale stato di vetustà degli immobili e dei lotti esistenti.

La recente conversione del tracciato dismesso dell'ex ferrovia in asse a servizio della mobilità lenta, la "Diagonale", costituisce un'opportunità per ricucire i rapporti e percorsi con la città, fino a ieri tagliati dalla linea, e rivitalizzare complessivamente questo luogo.

**Obiettivo generale:** riscoprire e rafforzare l'identità del Villaggio e ri-connotare questo tessuto come un luogo centrale della città

**Funzioni prevalenti:** produttiva con capannoni industriali e case officina

**Specifiche sul tessuto:** tessuto fondiario di dimensioni medio-piccole, elevato indice di utilizzo del suolo, elevata frammentazione dei lotti e delle proprietà

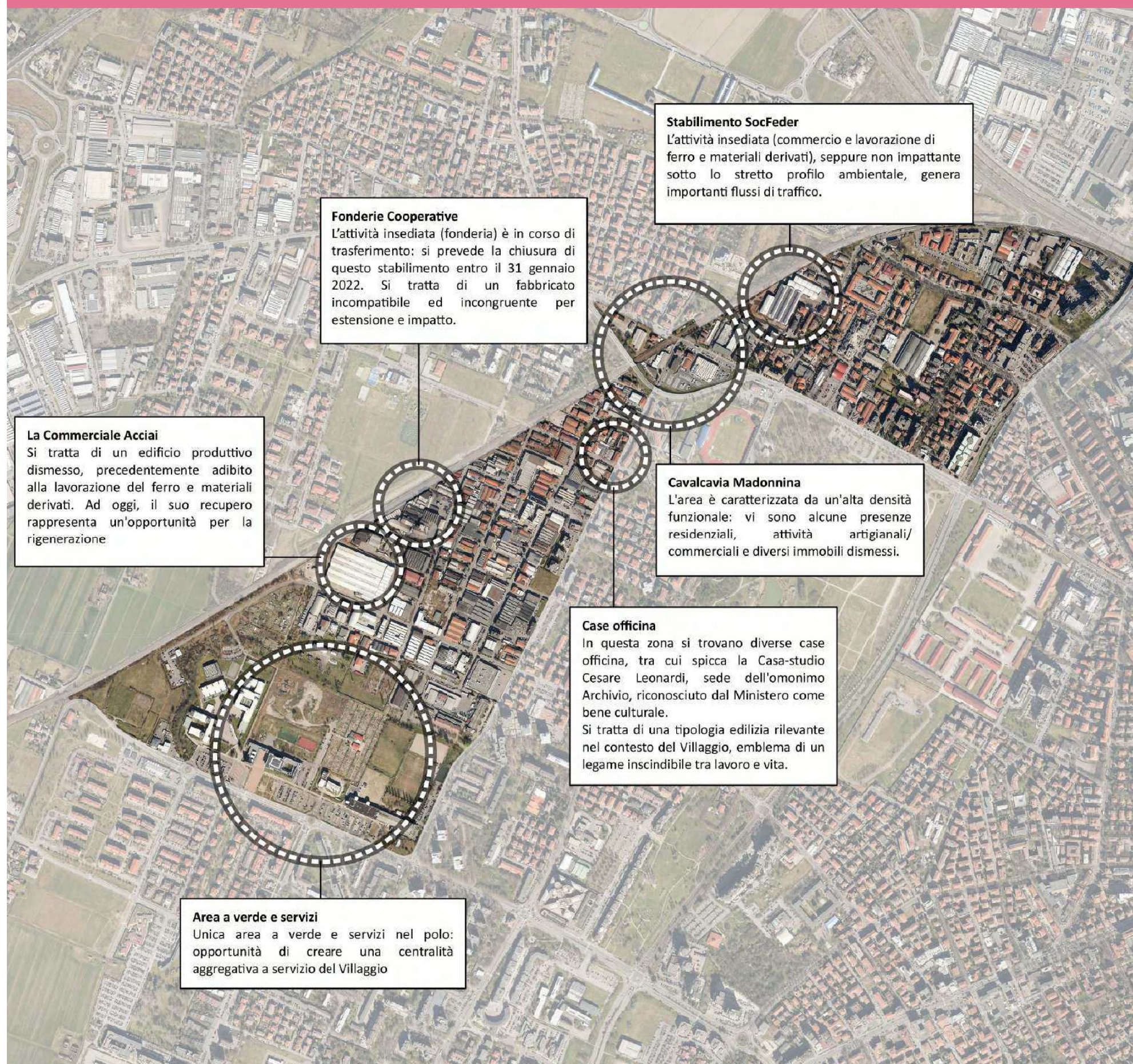
**Qualità edilizia:** scarsa, edifici costruiti in massima economia a partire dagli anni '50

**Accessibilità:** ottimale, in quanto agganciato alla viabilità urbana e al sistema tangenziale

**Spazio pubblico:** pressoché totale assenza di aree pubbliche ad eccezione del polo scolastico Selmi - Corni a Sud e dello spazio stradale

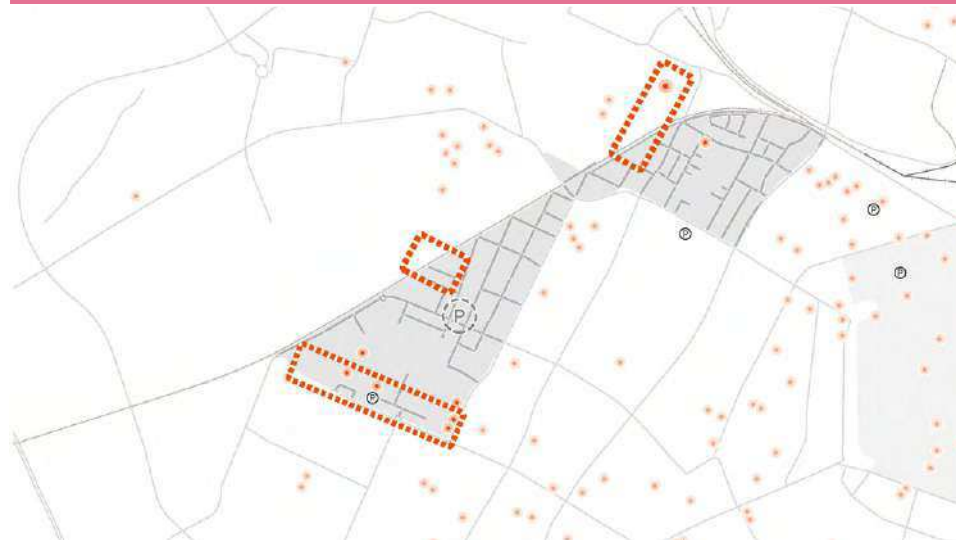
**Parcheggi:** assenza di adeguati spazi di sosta

### STATO DI FATTO: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ





## 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE



### 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE

#### ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI

Obiettivo specifico: incrementare la qualità degli spazi destinati ad accogliere la vita collettiva.

#### Requisiti della strategia:

- qualificare gli assi di connessione con le principali polarità esistenti (Parco Ferrari, area a servizi della Madonnina, Parco D'Avia) operando sullo spazio pubblico della strada attraverso il concorso dei proprietari dei lotti adiacenti;
- qualificare il polo scolastico Corni come centralità aggregativa;
- riqualificare i contenitori produttivi dismessi in uno stretto rapporto con gli spazi della "Diagonale";
- in occasione di trasformazioni complesse prevedere funzioni e servizi innovativi in grado di rispondere al meglio alle richieste di cittadini e operatori;
- garantire la permeabilità degli spazi della "Diagonale", specialmente nei nodi strategici, anche nell'eventualità di affiancare al percorso una nuova linea del TPL.

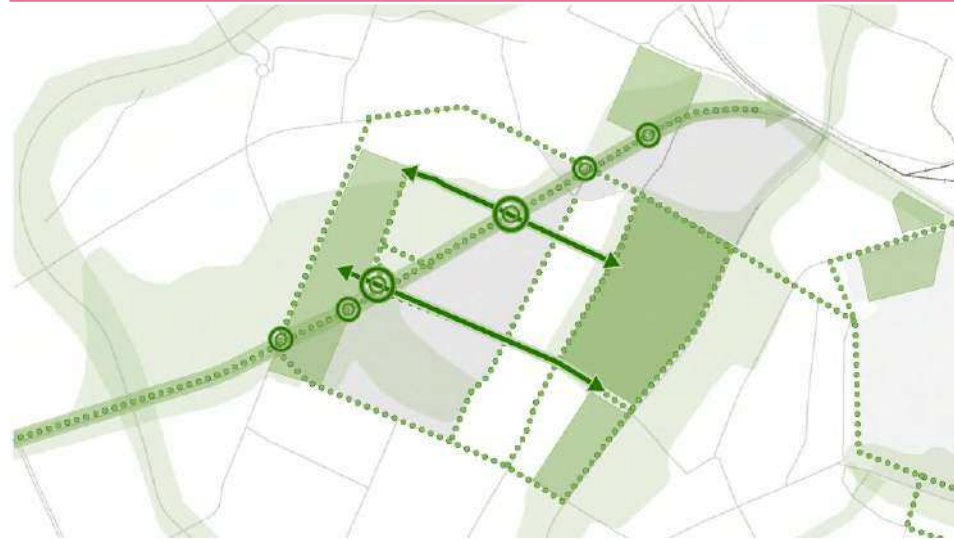
#### INFRASTRUTTURE PER L'URBANIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI

Obiettivo specifico: qualificare nel complesso i sistemi infrastrutturali a rete esistenti, con particolare riferimento alle situazioni di criticità legate al deflusso delle acque meteoriche.

#### Requisiti della strategia:

- mettere in campo soluzioni di greening urbano volte a desigillare gli spazi stradali;
- migliorare la sicurezza e la qualità delle sedi stradali, intervenendo sulle pavimentazioni, sulla identificazione degli spazi e degli usi, sull'arredo e sulla

## 2. AREA ECOLOGICO AMBIENTALE



illuminazione;

- garantire la possibilità di integrazione del progetto sulla sezione stradale pubblica con le trasformazioni private dei singoli lotti, nel momento in cui queste si concretizzano.

Obiettivo specifico: reperire spazi per la sosta.

#### Requisiti della strategia:

- prevedere parcheggi alberati, verdi o con pavimentazioni permeabili;
- garantire una adeguata disponibilità di sosta lungo strada, recuperando al contempo gli spazi necessari per garantire, in sicurezza, la mobilità lenta su ciascun asse stradale;
- recuperare posti auto di urbanizzazione secondaria nell'area libera tra Via Zarlatti e via della Chiesa e nei tessuti compresi tra le vie Rinaldi, Biondo, Po e Gavasseti.

### 2. AREA ECOLOGICO-AMBIENTALE

#### DOTAZIONI ECOLOGICHE E AMBIENTALI

Obiettivo specifico: contrastare l'inquinamento ed il fenomeno dell'isola di calore, dovuto all'eccessiva impermeabilizzazione e alla carenza di verde.

#### Requisiti della strategia:

- sviluppare connessioni ecologiche tra i parchi e le aree verdi esistenti attraverso lo sviluppo di corridoi che seguano l'andamento delle strade;
- recuperare spazi per rain gardens e fasce alberate attraverso il ridisegno della sezione stradale. Possibilità di sfruttare il concorso dei privati coordinando la progettazione delle aree cortilive da collocarsi sul fronte strada e non sui retri;
- qualificazione della "Diagonale" attraverso la formazione di fasce di ambientazione.

## 3. AREA ECONOMICO SOCIALE



### 3. AREA ECONOMICO-SOCIALE

#### ATTRATTIVITÀ E LAVORO

Obiettivo specifico: confermare la vocazione artigiana del villaggio con l'idea che questo tessuto resti ancora un luogo "del lavoro": del fare, del creare, dell'inventare.

#### Requisiti della strategia:

- orientare e coordinare le sostituzioni edilizie dei fabbricati produttivi in affaccio sulla "Diagonale" al fine di trasformare quello che oggi è un retro in una vetrina della produzione artigianale;
- Insediare attività produttive non inquinanti e qualificate dal punto di vista economico e sociale; le funzioni esistenti potranno essere integrate con altre di tipo residenziale, commerciale e terziario, favorendo quelle di tipo artigianale (anche di terziario avanzato) affermando e valorizzando, in particolare, la tipologia della casa officina e degli elementi che la contraddistinguono.

#### WELFARE E INCLUSIONE

Obiettivo specifico: non dimenticare la dimensione del "villaggio", cioè fare sì che le trasformazioni vadano nella direzione di ricreare un senso di comunità locale e, più in generale, di città in senso lato.

#### Requisiti della strategia:

- qualificazione e riconversione funzionale della parte più vecchia del patrimonio edilizio;
- progettazione di spazi e luoghi non solo per vita e lavoro, ma anche per la socialità, per il tempo libero e la formazione personale: luoghi in grado di favorire l'identificazione con gli spazi di vita, l'arricchimento e la personalizzazione degli stessi.



## ASSETTO STRATEGICO



### LEGENDA

- percorso della "Diagonale"
- nodi di innesto della "Diagonale" in cui valorizzare lo spazio pubblico
- luoghi da rigenerare in uno stretto rapporto con gli spazi della "Diagonale"
- luogo strategico da rigenerare prioritariamente in uno stretto rapporto con gli spazi della "Diagonale"
- strade in cui adottare prioritariamente misure di greening urbano
- rete dei filari da incrementare e valorizzare
- aree verdi strategiche
- corridoi della rete ecologica
- attrezzature e servizi pubblici esistenti
- aree strategiche per attrezzature e servizi collettivi
- parcheggi esistenti
- nuovi parcheggi

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

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

azioni: 2.c.3 - 2.c.4 - 2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

azioni: 1.c.2

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

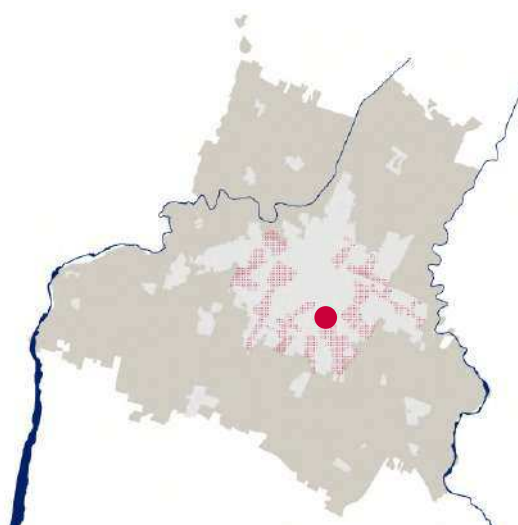
Per progettualità guida si rimanda a LA STRATEGIA DI PROSSIMITÀ DEI RIONI Rioni 05 e 06







## STAZIONE PICCOLA



### IL LUOGO: DESCRIZIONE E INFORMAZIONI PRINCIPALI

Il luogo in cui sorge la "Stazione Piccola" costituisce lo storico Capolinea delle linee ferroviarie minori realizzate alla fine del 1800 (per Vignola-Bazzano, Sassuolo, Mirandola-San Felice), passate nel tempo alla proprietà regionale e concesse in uso, in tempi recenti, alla società Ferrovie Emiliano Romagnole (FER s.r.l.) interamente posseduta dalla Regione Emilia Romagna.

Da alcuni decenni l'area ha perso la sua funzione originaria: dapprima, a causa dell'eliminazione di tutte le tratte ferroviarie ad eccezione della Modena-Sassuolo; poi, con l'estensione della tratta superstite e il conseguente spostamento del capolinea presso piazza Dante; infine, con l'integrazione su ambito regionale degli spazi di rimessaggio, manutenzione e servizio da parte di FER. Questa lenta evoluzione ha portato alla dismissione degli edifici e degli spazi, di fatto riducendo la funzione originaria a quella odierna di "fermata urbana" della linea Stazione RFI-Sassuolo.

Inoltre, la recente decisione di FER di dismettere i passaggi a livello sulle linee di competenza comporterà una serie di opere rilevanti che riguarderanno anche questo luogo, come il superamento degli attuali passaggi con sottopassi stradali.

**Obiettivo generale:** Riqualificare, valorizzare e rigenerare l'area denominata "Stazione piccola", luogo strategico e cardine della città, prevedendo un masterplan integrato che consideri anche l'inserimento di un sottopasso stradale e ulteriori ricuciture urbane per superare la barriera ferroviaria

**Funzioni prevalenti:** servizi pubblici, residenziale e commercio

**Qualità edilizia:** presenza di edifici di pregio in un contesto di modesta qualità

**Accessibilità:** ottimale, per tutti i mezzi di trasporto

**Spazio pubblico:** da qualificare

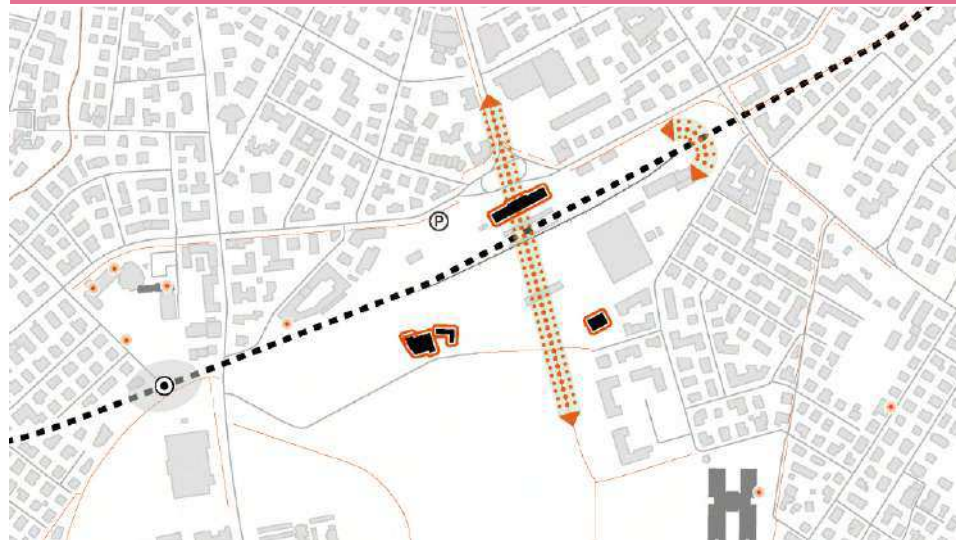
**Parcheggi:** da qualificare

### STATO DI FATTO: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ





## 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE



### 1. AREA URBANISTICO-TERRITORIALE

#### ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI

Obiettivo specifico: riqualificare il piazzale Manzoni trasformando quella che oggi è percepita come un'area marginale in un nodo urbano di interscambio a servizio della città.

Requisiti della strategia:

- reperire aree per parcheggi. I medesimi dovranno essere progettati nel rispetto dei principi delle Nature Based Solutions: alberati, verdi o con pavimentazioni permeabili;
- prevedere attrezzature e servizi per la mobilità lenta;
- ricucire i percorsi ciclabili esistenti per garantire connessioni sicure e agevoli verso le vicine polarità urbane.

#### INFRASTRUTTURE PER L'URBANIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI

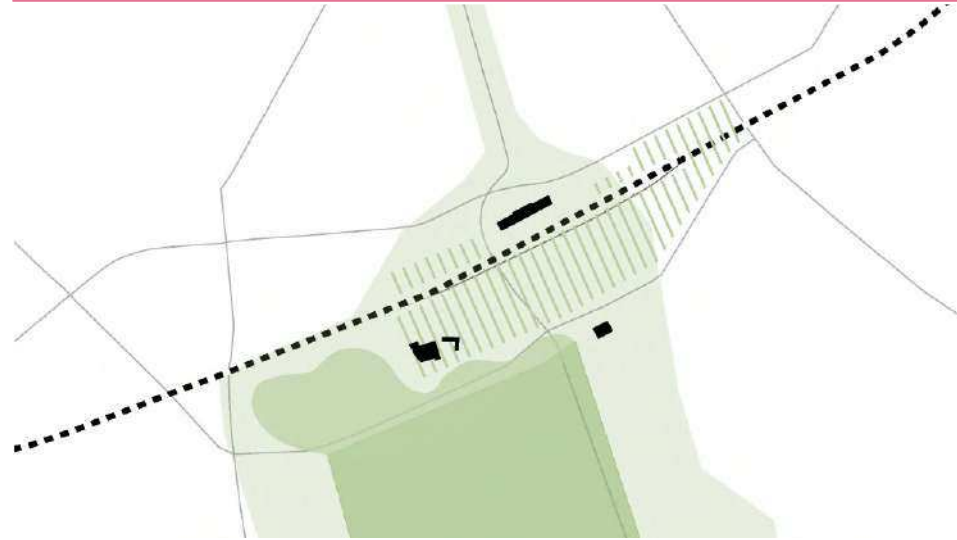
Obiettivo specifico: ricucire la frattura urbana dovuta alla barriera dei binari ferroviari studiando una connessione Nord-Sud che possa consentire un passaggio diretto dal vicino centro storico fino alle aree verdi del Parco della Resistenza.

Requisiti della strategia:

- prevedere connessioni ciclopedonali per l'attraversamento dei binari.

Obiettivo specifico: ottimizzare la percorribilità dei tratti stradali coniugando l'incremento della sicurezza degli utenti con il miglioramento del contesto ambientale ed abitativo delle aree interessate.

## 2. AREA ECOLOGICO AMBIENTALE



Requisiti della strategia:

- realizzare un sottopasso stradale in sostituzione del passaggio a livello di Via Morane studiando parallelamente i percorsi per la mobilità lenta.

### 2. AREA ECOLOGICO-AMBIENTALE

#### DOTAZIONI ECOLOGICHE E AMBIENTALI

Obiettivo specifico: qualificazione ecologico ambientale delle aree a servizio della stazione piccola e di quelle aldilà dei binari ferroviari.

Requisiti della strategia:

- prevedere l'ampliamento verso nord del Parco della Resistenza e l'integrazione della vegetazione lungo il corridoio ecologico;
- desigillare le aree eccessivamente impermeabilizzate;
- prevedere pavimentazioni permeabili, ampi spazi verdi e fasce alberate.

### 3. AREA ECONOMICO-SOCIALE

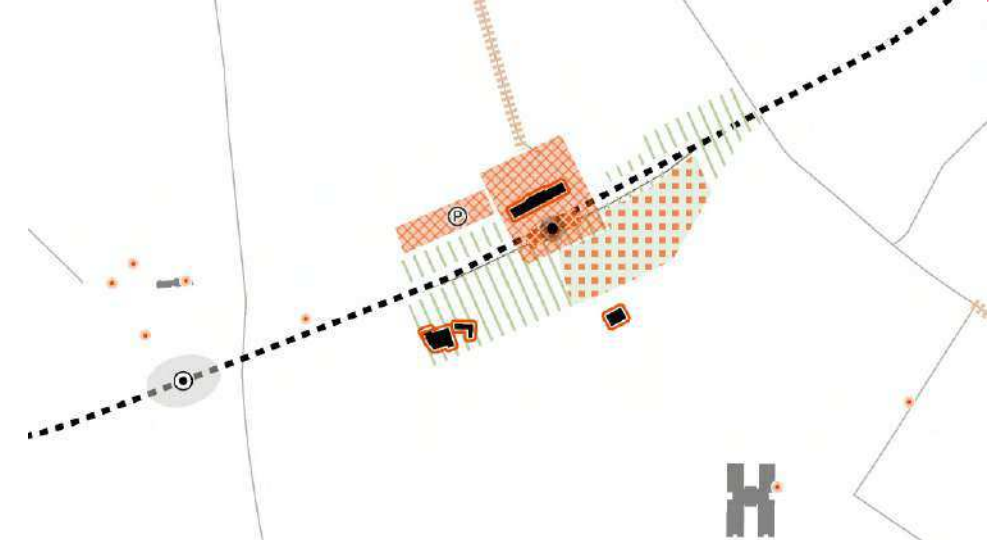
#### ATTRATTIVITÀ E LAVORO

Obiettivo specifico: Innalzare l'attrattività di questa parte di città, direttamente connessa al centro cittadino, dando spazio e rilievo alle funzioni di servizio alla collettività e al terziario.

Requisiti della strategia:

- rigenerare il fabbricato della Stazione piccola;
- rigenerare il fabbricato dell'ex sottostazione elettrica;
- rigenerare il circolo ex Sefta.

## 3. AREA ECONOMICO SOCIALE



### WELFARE E INCLUSIONE

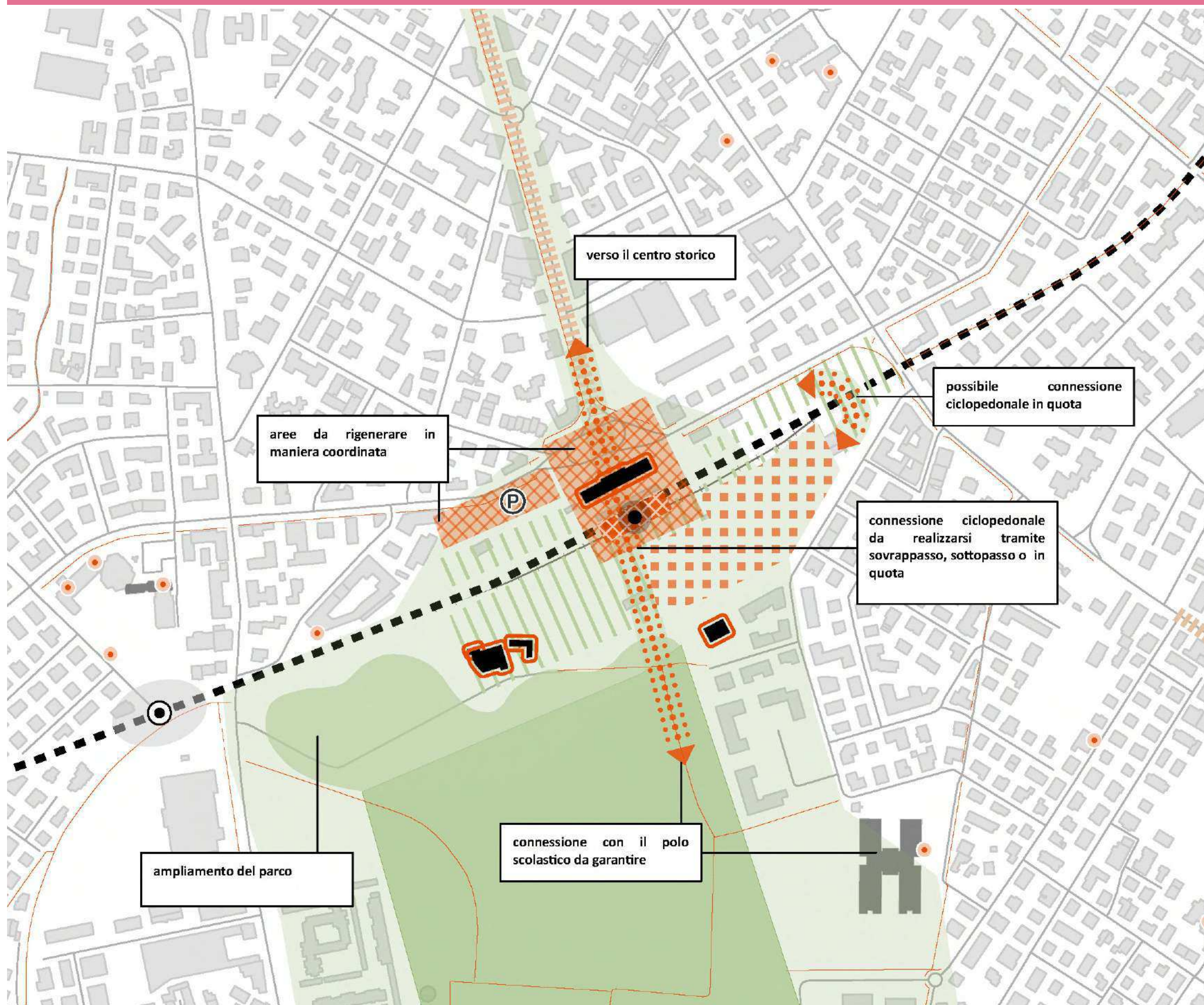
Obiettivo specifico: qualificare dal punto di vista architettonico e urbano gli spazi per la vita e il tempo libero.

Requisiti della strategia:

- studiare un masterplan che preveda connessioni fisiche e visive con le aree verdi del Parco della Resistenza;
- prevedere edilizia residenziale con tagli diversificati e forme abitative proprie dell'abitare contemporaneo;
- adottare soluzioni edilizie innovative, tecnologicamente ed ecologicamente all'avanguardia.



## ASSETTO STRATEGICO



### LEGENDA

- fabbricati da rigenerare
- aree strategiche per parcheggi di interscambio
- aree da rigenerare dando spazio e rilievo alle funzioni di servizio alla collettività e al terziario
- area in cui insediare funzioni strategiche connesse alla rifunzionalizzazione dell'edificio della stazione piccola
- area in cui insediare edilizia residenziale con tagli diversificati e forme abitative proprie dell'abitare contemporaneo
- connessioni nord-sud che consentano un passaggio diretto dal vicino centro storico fino alle aree verdi del Parco della Resistenza
- aree da desigillare e riprogettare secondo i principi delle NBS
- aree verdi strategiche
- corridoi della rete ecologica
- assi commerciali di qualificazione
- attrezzature e servizi pubblici esistenti
- passaggio a livello da dismettere, collegamento carrabile nord-sud da risolvere

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

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

azioni: 2.c.3 - 2.c.4 - 2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

azioni: 1.c.2

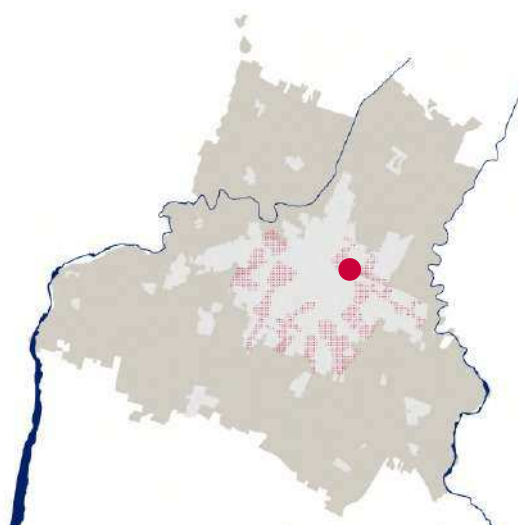






03

## EX FONDERIE



### IL LUOGO: DESCRIZIONE E INFORMAZIONI PRINCIPALI

Il complesso delle Ex Fonderie riunite di Modena, collocato lungo la fascia ferroviaria a ridosso del cavalcavia Ciro Menotti, nonostante le condizioni in cui versa (la sua dismissione risale infatti agli anni Ottanta), possiede ancora oggi un forte valore identitario legato al mondo del lavoro e della produzione. Per questo, il recupero delle architetture che lo caratterizzano rappresenta per la città una delle più importanti occasioni di rigenerazione urbana a carattere industriale (si tratta appunto di uno dei luoghi cardine).

L'amministrazione, a seguito di un percorso partecipativo, si è posta l'obiettivo di realizzare su quest'area un progetto per un nuovo tecnopolo, un Distretto per l'Accelerazione e lo Sviluppo della Tecnologia, indicato con l'acronimo DAST, partendo dal restauro e dalla riqualificazione della palazzina da destinare a sede dell'Istituto storico. Il nuovo distretto costituirà un cardine importante all'interno della rete territoriale della ricerca e dello sviluppo: sarà infatti dedicato all'innovazione nel campo delle tecnologie del settore Automotive e, più in generale, alla mobilità sostenibile, con opportunità anche per lo sviluppo di startup.

Lo sviluppo del masterplan dovrà necessariamente partire dalla bonifica dell'area, dalla ricucitura con i percorsi urbani e dalla riqualificazione del verde.

**Obiettivo generale:** la realizzazione del Distretto per l'Accelerazione e lo Sviluppo della Tecnologia

**Funzioni prevalenti:** mix funzionale

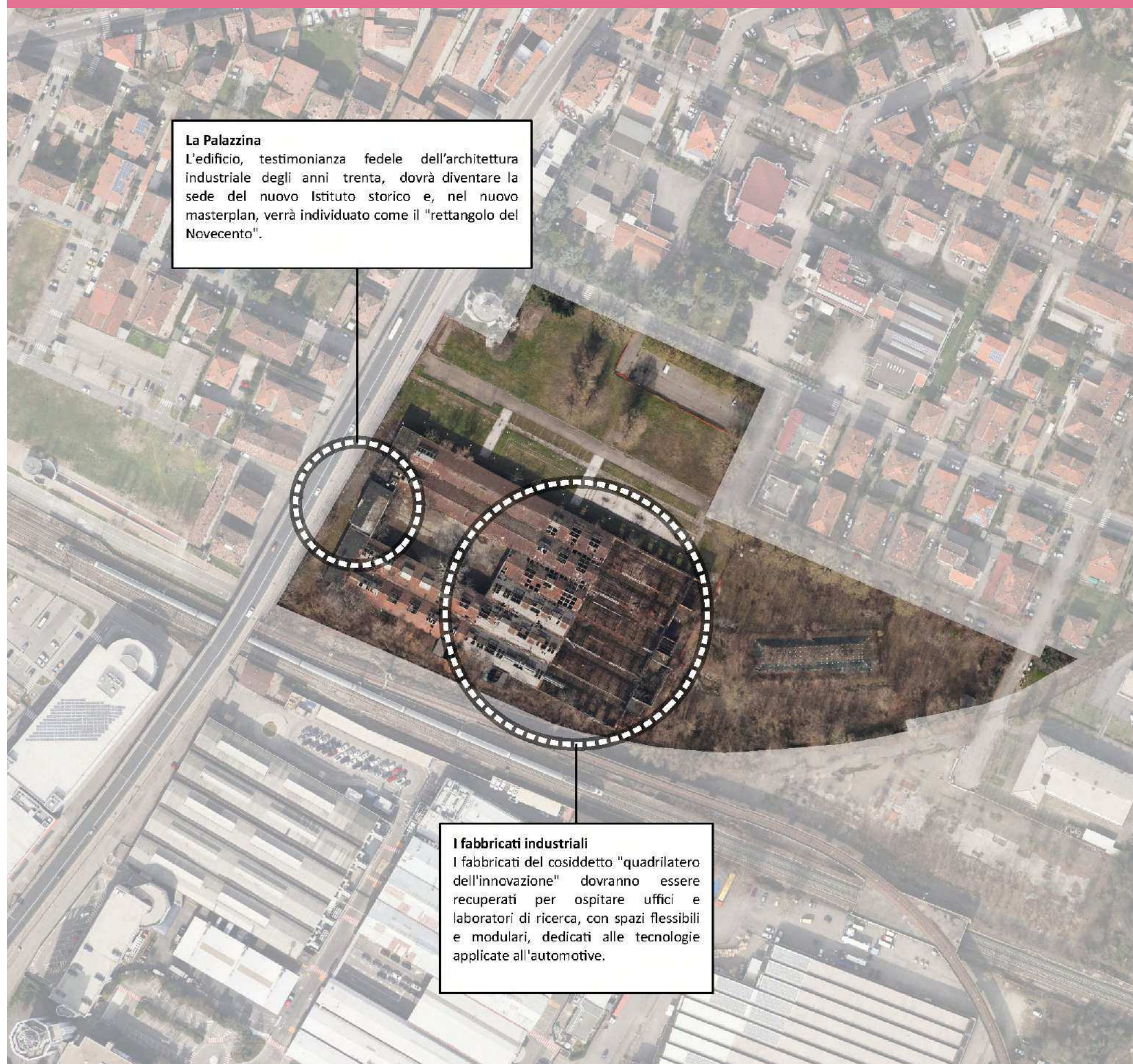
**Qualità edilizia:** scarsa

**Accessibilità:** buona

**Spazio pubblico:** da incrementare e valorizzare

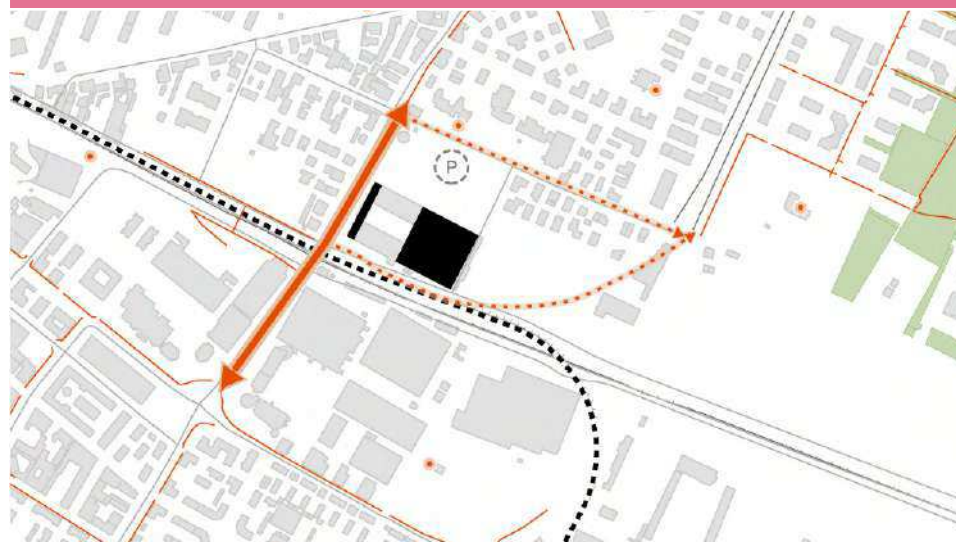
**Parcheggi:** da incrementare e valorizzare

### STATO DI FATTO: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ





## 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE



### 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE

#### ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI

Obiettivo specifico: qualificare lo città pubblica attraverso l'insediamento di servizi rilevanti e spazi dedicati all'intermodalità dei mezzi di trasporto.

#### Requisiti della strategia:

- realizzare la nuova sede dell'Istituto Storico prevedendo una biblioteca, un archivio, uffici, sale didattiche, sale per conferenze ed eventi;
- prevedere spazi flessibili ed adatti ad ospitare mostre ed esposizioni museali;
- prevedere spazi per usi temporanei;
- prevedere funzioni a servizio dell'intermodalità auto-bus-treno-bici e servizi pubblici dedicati alla ciclabilità come depositi protetti, postazioni di bike sharing e velostazioni.

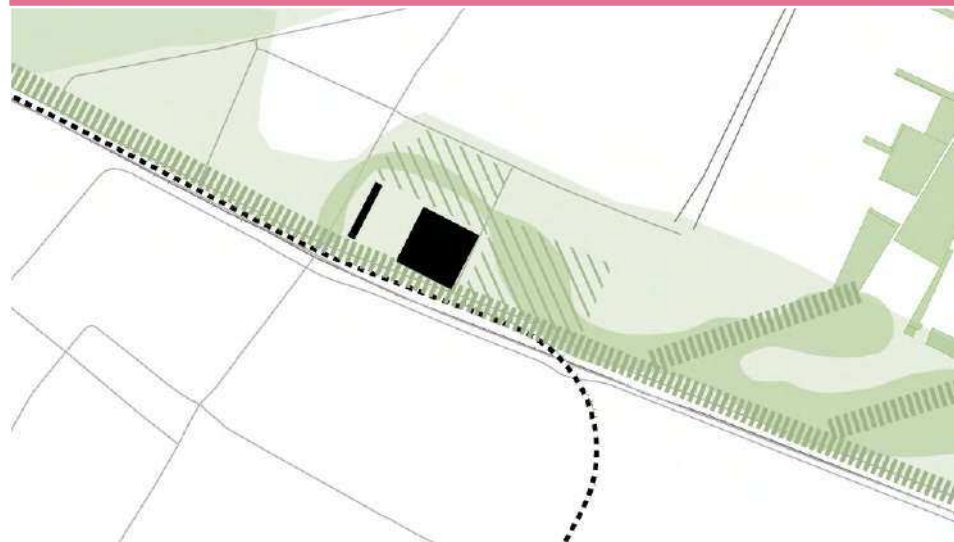
#### INFRASTRUTTURE PER L'URBANIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI

Obiettivo specifico: rafforzare le connessioni fisiche con il quartiere e la città, potenziando i percorsi di mobilità dolce e le infrastrutture del trasporto pubblico.

#### Requisiti della strategia:

- valorizzare via Ciri Menotti in quanto asse principale di accesso al luogo;
- contribuire alla realizzazione di nuovi percorsi ciclopedonali che si connettano ai tracciati esistenti;
- prevedere un parcheggio scambiatore dalle limitate dimensioni, alberato, verde o con pavimentazioni permeabili.

## 2. AREA ECOLOGICO AMBIENTALE



### 2. AREA ECOLOGICO-AMBIENTALE

#### DOTAZIONI ECOLOGICHE E AMBIENTALI

Obiettivo specifico: promuovere la sostenibilità e la qualità ecologico-ambientale, potenziando il sistema del verde urbano.

#### Requisiti della strategia:

- bonificare l'area, date le contaminazioni dovute ad attività pregresse;
- recuperare a verde le aree esterne;
- realizzare un corridoio ecologico lungo il fronte della ferrovia (esteso a Est fino alla tangenziale);
- adottare tecnologie e soluzioni architettoniche proprie dell'eco-design.

### 3. AREA ECONOMICO-SOCIALE

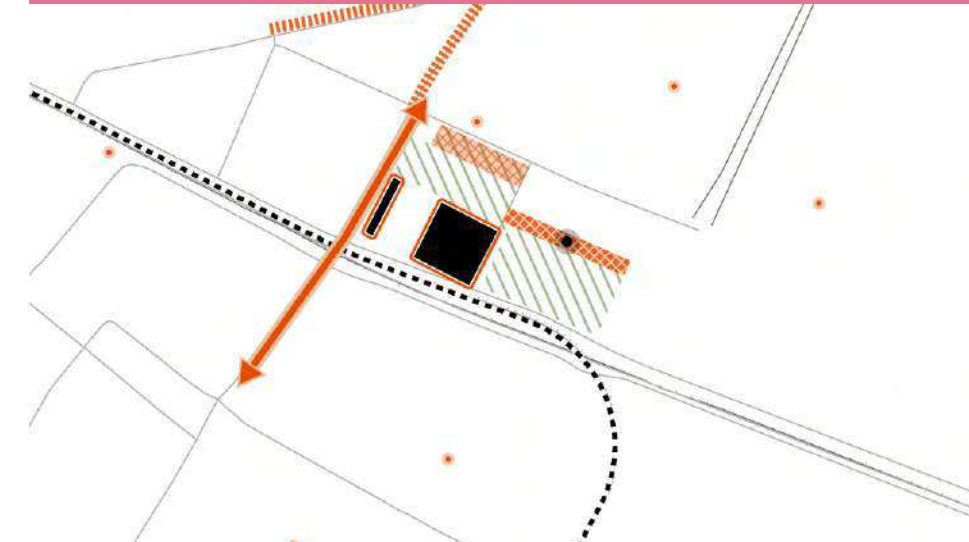
#### ATTRATTIVITÀ E LAVORO

Obiettivo specifico: dedicare lo spazio delle ex Fonderie alla memoria storica della città e del lavoro.

#### Requisiti della strategia:

- recuperare l'edificio esistente contribuendo, oltretutto, all'efficientamento energetico e sismico;
- prevedere funzioni residenziali a servizio delle nuove destinazioni di comparto, come strutture ricettive dirette all'ospitalità e/o alloggi con uso foresteria o studentato;
- prevedere funzioni di completamento del quadrante residenziale esistente (ERS-PEEP).

## 3. AREA ECONOMICO SOCIALE



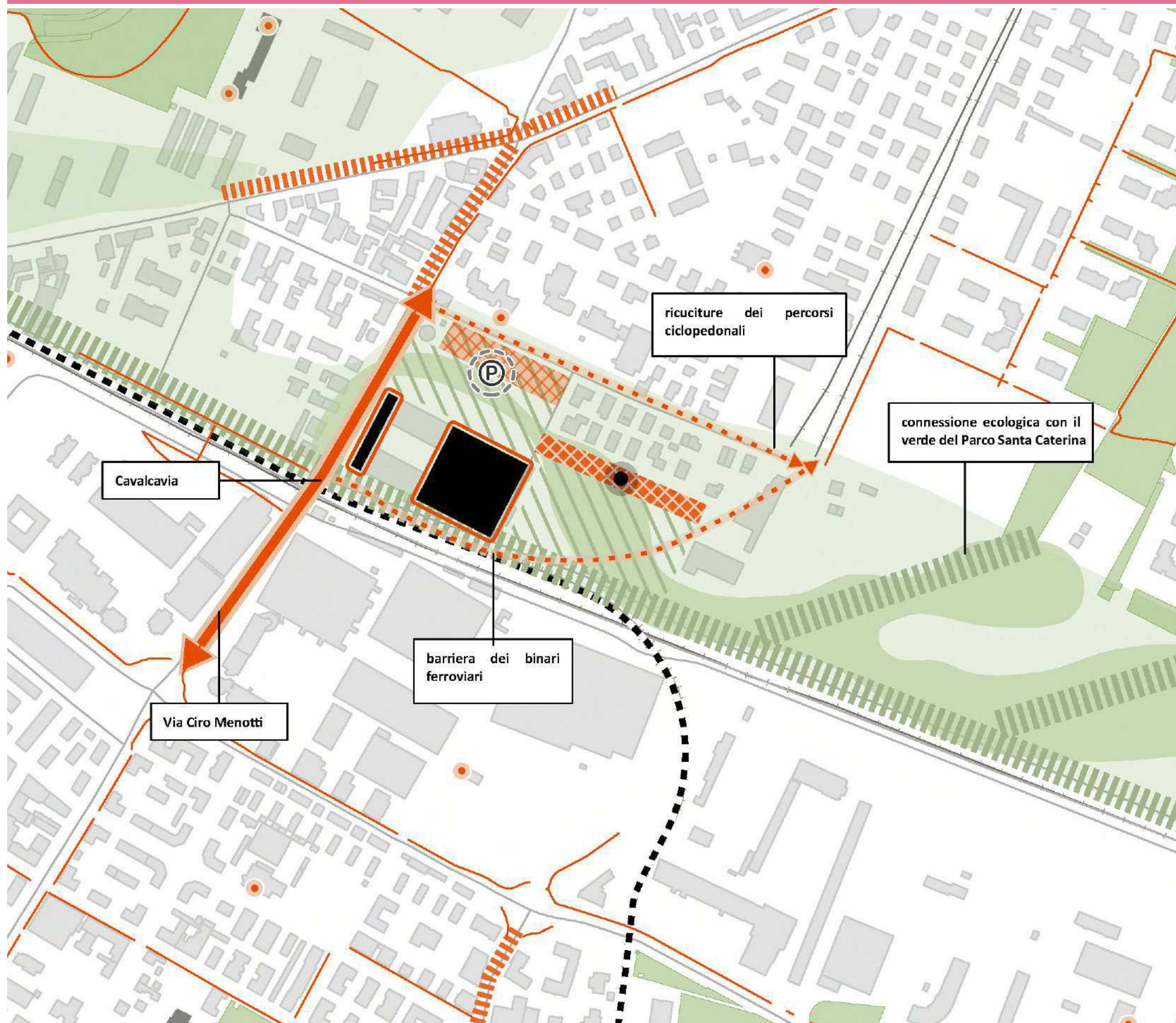
Obiettivo specifico: progettare un polo per l'innovazione nel campo dell'Automotive di riferimento nazionale ed internazionale.

#### Requisiti della strategia:

- prevedere spazi adeguati al fine di ospitare laboratori di ricerca universitaria, startup, incubatori e acceleratori di impresa, centri di formazione, sedi di enti specializzati;
- prevedere funzioni complementari atte ad assicurare completezza e funzionalità di servizio all'insediamento come pubblici esercizi ed esercizi di vicinato.



## ASSETTO STRATEGICO



### LEGENDA

-  fabbricati da rigenerare
-  aree strategiche per parcheggi di interscambio
-  area in cui insediare edilizia residenziale con tagli diversificati e forme abitative proprie dell'abitare contemporaneo
-  aree da rigenerare dando spazio e rilievo alle funzioni di servizio alla collettività e al terziario
-  asse principale di accesso all'area da valorizzare
-  connessioni ciclopeditoni da progettare
-  aree da desigillare e riprogettare secondo i principi delle NBS
-  aree verdi strategiche
-  direzioni strategiche su cui mettere a dimora alberi e arbusti
-  corridoi della rete ecologica
-  assi commerciali di qualificazione
-  attrezzature e servizi pubblici esistenti

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

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

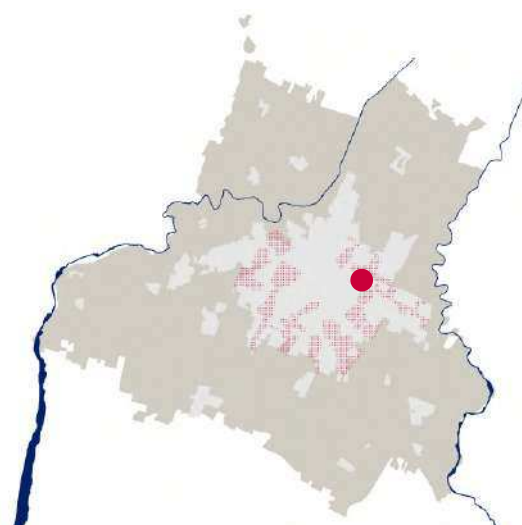
azioni: 2.c.3 - 2.c.4 - 2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

azioni: 1.c.2









## IL LUOGO: DESCRIZIONE E INFORMAZIONI PRINCIPALI

L'area in oggetto si trova fra Via Divisione Acqui e i binari della linea ferroviaria Milano - Napoli, in una zona dalla vocazione produttiva. Nei dintorni si trovano la sede provinciale dell'ACLI, il centro commerciale "I Portali", una piscina, un campo da calcio, un parco con percorso vita. Il luogo individuato fa parte del complesso ex sede dell'AMIU (azienda multiservizi e d'igiene urbana), ed oggi è sede di 71MusicHub, il polo musicale, dove la musica e le attività ad essa connesse hanno un ruolo rilevante, ospitando in un unico edificio il centro regionale per la promozione e produzione musicale giovanile, sale prova musicali, un locale per spettacoli dal vivo (Off) e la Torre, luogo da destinarsi a produzione artistica.

La collocazione, la densità di funzioni di interesse pubblico e la presenza del polo musicale contribuiscono a connotare questo luogo quale polo strategico della città.

**Obiettivo generale:** rafforzare l'identità di questo luogo quale polo attrattore per giovani, prevedendo nuove funzioni che instaurino relazioni sinergiche con le esistenti e qualificando l'area dal punto di vista ambientale

**Funzioni prevalenti:** produttivo, commerciale, servizi

**Specifiche sul tessuto:** tessuto polifunzionale a bassa densità

**Qualità edilizia:** scarsa

**Accessibilità:** accessibilità ciclopedonale da migliorare

**Spazio pubblico:** da qualificare

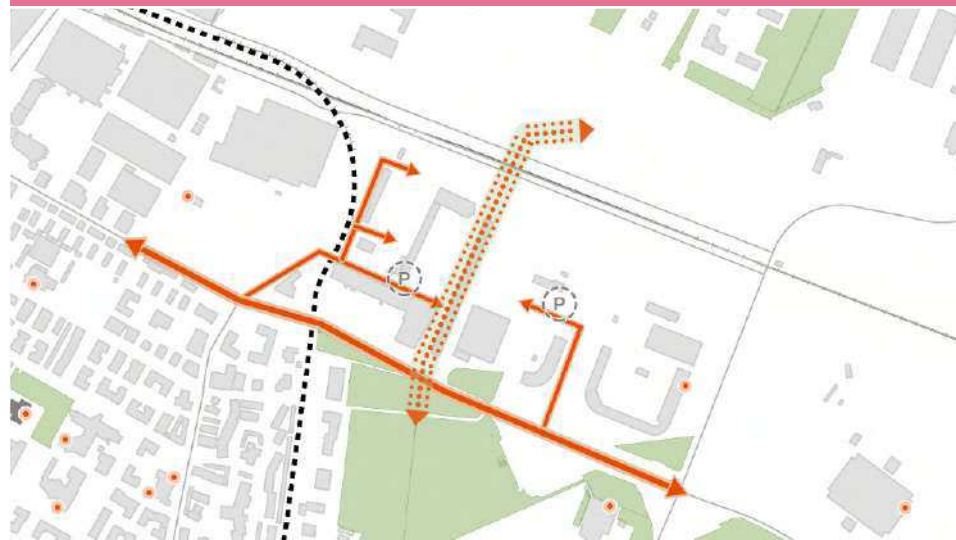
**Parcheggi:** da qualificare

## STATO DI FATTO: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ





## 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE



### 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE

#### ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI

Obiettivo specifico: incrementare la qualità degli spazi destinati ad accogliere la vita collettiva.

Requisiti della strategia:

- qualificare lo spazio pubblico adottando una maglia di progetto che risponda ad un disegno unitario;
- prevedere aree per attività all'aria aperta che possano essere attrattive per la popolazione giovane, come ad esempio: aree per lo skateboard, aree per lo sport libero, fitness e percorsi natura, zone per arrampicata, aree a parco/bosco urbano;
- prevedere nuove funzioni legate alla musica e alla creatività che integrino quelle esistenti.

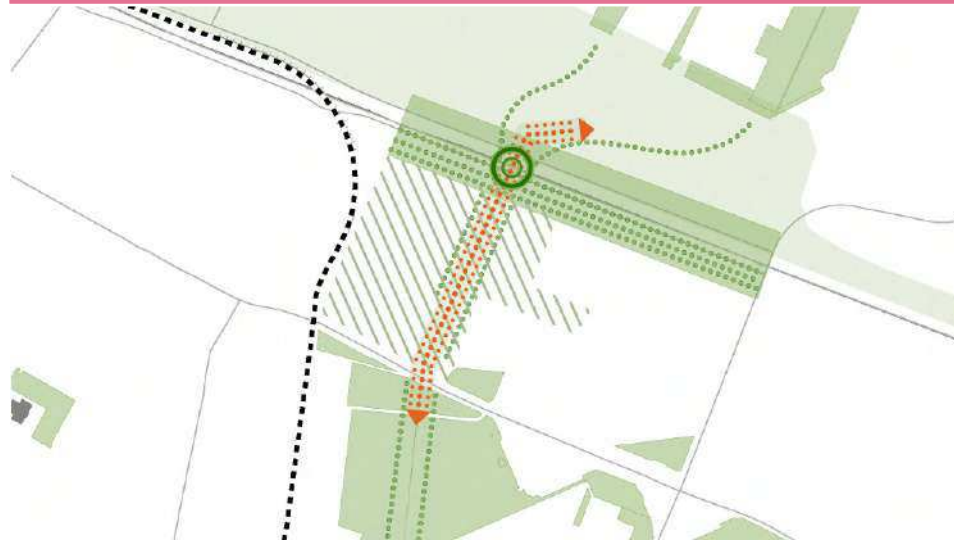
#### INFRASTRUTTURE PER L'URBANIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI

Obiettivo specifico: migliorare l'accessibilità all'area, dando priorità alle connessioni per la mobilità lenta.

Requisiti della strategia:

- razionalizzare gli accessi all'area da Est e da Ovest;
- razionalizzare le connessioni ciclopedonali e prevedere ricuciture con i percorsi esistenti;
- riorganizzare i parcheggi esistenti prospicienti l'edificio del Comune dove hanno sede gli uffici delle Politiche Sociali, con pavimentazioni semipermeabili;
- prevedere nuovi posti auto a Est da realizzarsi tramite soluzioni NBS quali trincee drenanti, dove convogliare le acque meteoriche, e la messa a dimora di nuove specie vegetali per schermare le auto dal parco;

## 2. AREA ECOLOGICO AMBIENTALE



- prevedere una connessione ciclopedonale Nord - Sud a mezzo di un ponte per superare la barriera dei binari ferroviari e consentire la riconnessione con il corridoio verde a Nord.

### 2. AREA ECOLOGICO-AMBIENTALE

#### DOTAZIONI ECOLOGICHE E AMBIENTALI

Obiettivo specifico: contrastare il fenomeno dell'isola di calore, dovuto all'eccessiva impermeabilizzazione dell'area e alla carenza di verde.

Requisiti della strategia:

- realizzare una fascia boscata a Nord per mitigare l'impatto dovuto alla linea ferroviaria;
- realizzare un parco, concepito come spazio per l'adattamento ai cambiamenti climatici, grazie a misure per aumentare la resilienza dell'area e contribuire sia alla riduzione dell'isola di calore urbana, sia all'incremento della permeabilità dei suoli;
- mettere in campo misure di drenaggio urbano sostenibile per ridurre il fenomeno del ruscellamento superficiale e creare superfici di stoccaggio temporaneo delle acque meteoriche al fine di aumentare i tempi di corrivazione in fognatura;
- rinnovare il pergolato esistente utilizzato dagli uffici delle Politiche Sociali del Comune, una volta rimossa la copertura in fibrocemento, tramite la messa a dimora di specie rampicanti per creare ombra e protezione dalle intemperie;
- desigillare le aree eccessivamente impermeabilizzate;
- mettere a dimora nuove fasce alberate per connotare lo spazio pubblico e connettere ecologicamente l'area agli spazi verdi del contesto.

## 3. AREA ECONOMICO SOCIALE



### 3. AREA ECONOMICO-SOCIALE

#### ATTRATTIVITÀ E LAVORO

Obiettivo specifico: innalzare l'attrattività di questa parte di città dando spazio e rilievo alle funzioni di servizio alla collettività.

Requisiti della strategia:

- demolire i vecchi fabbricati produttivi a servizio dell'Ex Amiu;
- realizzare un nuovo edificio che ospiterà la sede di Portobello e altre attività pubbliche;
- riqualificazione degli edifici esistenti a servizio del polo musicale, miglioramento sismico ed energetico dei fabbricati.

#### WELFARE E INCLUSIONE

Obiettivo specifico: connotare questo luogo quale centralità urbana per il tempo libero, la socialità e la formazione personale.

Requisiti della strategia:

- in corrispondenza del nuovo ponte ciclo-pedonale realizzare una torretta panoramica per ammirare il parco e la città. La torretta dovrà diventare uno dei landmark e degli elementi identitari dell'area;
- realizzare un'arena verde adatta ad ospitare eventi e spettacoli all'aperto che diventi un elemento catalizzatore per la socialità;
- evidenziare i due ingressi principali del parco tramite scritte colorate in modo da conferire riconoscibilità al luogo.





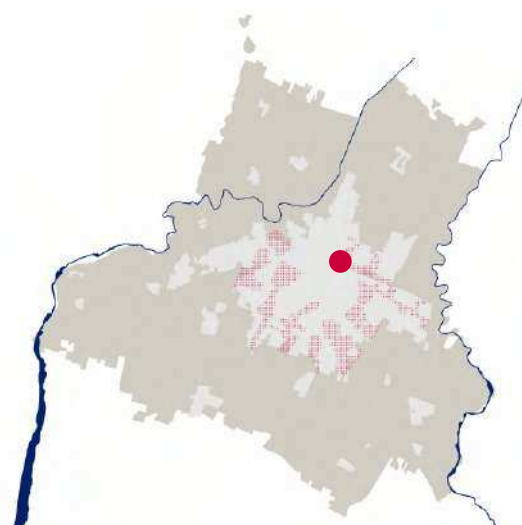






05

## EX DARSENA



### IL LUOGO: DESCRIZIONE E INFORMAZIONI PRINCIPALI

La Darsena, cioè l'area circostante il bacino di approdo delle barche che risalivano il canale Naviglio, fu costruita nel 1633 all'interno delle mura perimetrali della città. Essa era delimitata a Ovest dalla Strada della Darsena e a Est dal corso del Naviglio. Nel 1858, il tratto del canale che scorreva all'interno della città fu coperto per consentire la costruzione della stazione ferroviaria (ma anche per ragioni di salubrità e decoro). Al suo posto, fu realizzata un'ampia arteria stradale, l'attuale Corso Vittorio Emanuele, e la Darsena fu spostata fuori dalle mura a occidente del Naviglio, che scorreva ancora scoperto. Di questo luogo, che nel passato ricopriva un ruolo di rilevanza per la città, per la posizione strategica e le funzioni che nei suoi pressi erano insediate, oggi rimane solamente la struttura urbana dell'isolato. L'area dell'ex Darsena costituisce infatti una zona scarsamente qualificata dal punto di vista edilizio, tagliata fuori dalla città dalla linea dei binari ferroviari.

La recente previsione relativa allo spostamento della sede del Liceo Sigonio non deve contribuire all'abbandono di questo luogo (strategico e cardine al contempo) ma, al contrario, dovrà essere occasione per la rigenerazione: saranno da insediare usi e funzioni strategiche non solo per il quartiere ma per la città, data la rilevanza urbana della posizione, a fianco della stazione centrale e poco distante dal centro storico.

**Obiettivo generale:** rigenerare l'area dell'ex Darsena nell'ottica di rivitalizzare questo luogo quale attrattore e centralità urbana

**Funzioni prevalenti:** residenze e servizi

**Qualità edilizia:** scarsa

**Accessibilità:** sia carrabile che ciclopeditone da riordinare

**Spazio pubblico:** da incrementare e qualificare

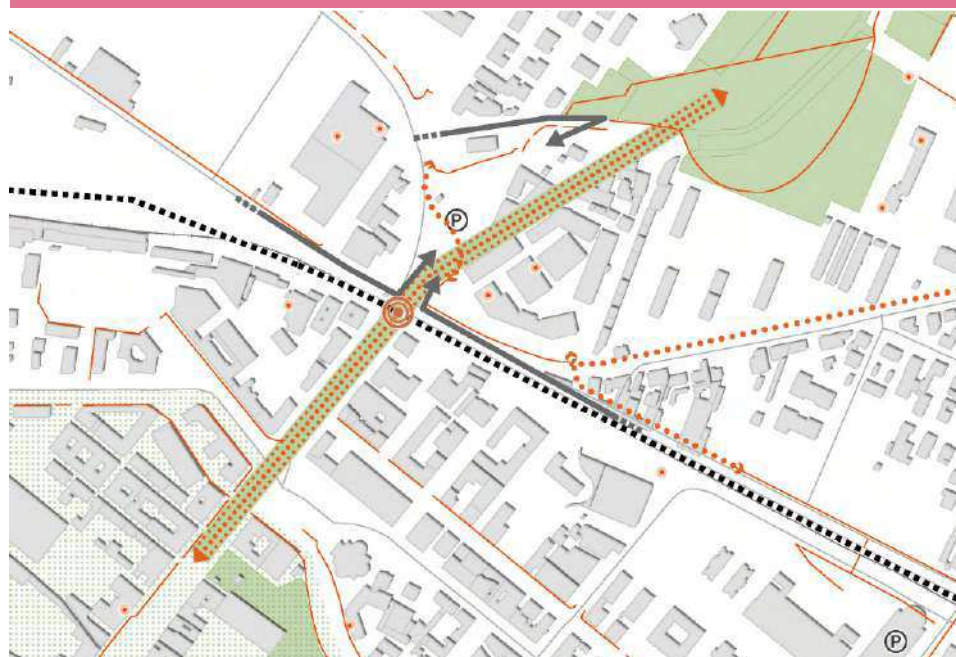
**Parcheggi:** da riordinare e qualificare

### STATO DI FATTO: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ





## 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE



### 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE

#### ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI

Obiettivo specifico: insediare funzioni e usi che forniscano un servizio alla collettività a scala urbana.

Requisiti della strategia:

- considerare la vicinanza del Museo Ferrari per insediare usi e funzioni in grado di sviluppare con esso relazioni sinergiche;
- garantire servizi per la ristorazione e il commercio;
- progettare una piazza recuperando spazi grazie alla demolizione di edifici vetusti, oppure riorganizzando lo spazio aperto.

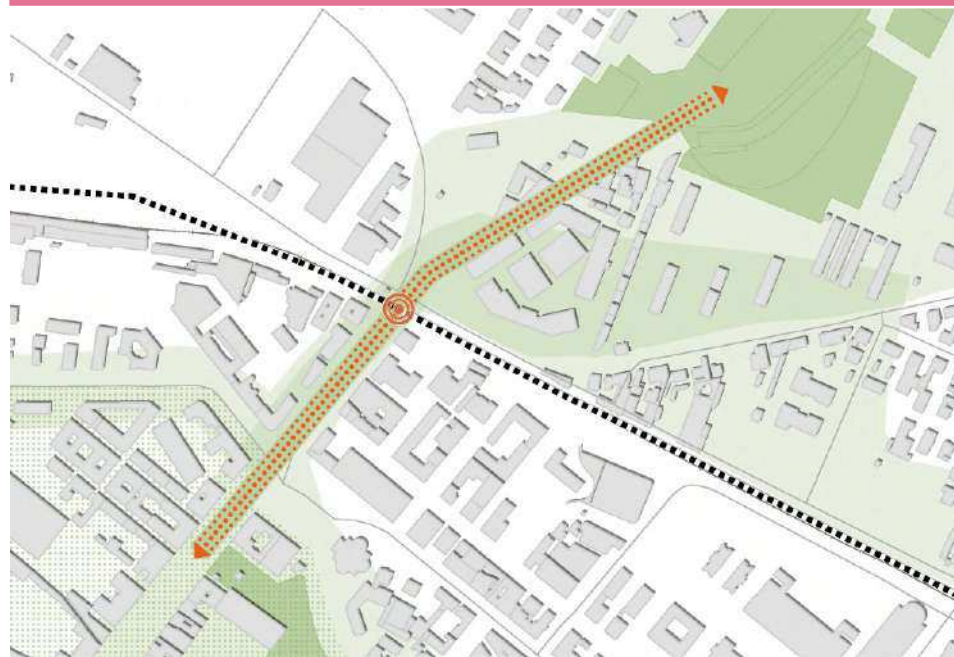
#### INFRASTRUTTURE PER L'URBANIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI

Obiettivo specifico: ricucire la frattura urbana tra le aree a Nord e Sud dei binari ferroviari.

Requisiti della strategia:

- prevedere un sottopasso ciclo-pedonale ai piedi del Ponte Mazzoni che riconnetta l'area dell'ex Darsena con il centro storico;
- ridisegnare e riqualificare la sezione stradale di via Lancillotto, in quanto asse di connessione con il parco.

## 2. AREA ECOLOGICO AMBIENTALE



### 2. AREA ECOLOGICO-AMBIENTALE

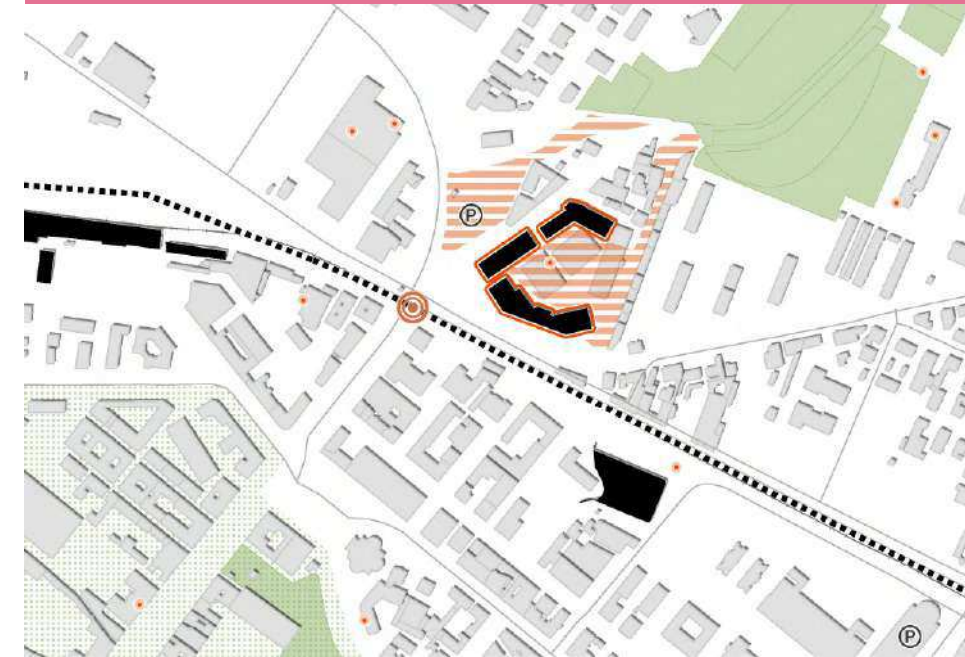
#### DOTAZIONI ECOLOGICHE E AMBIENTALI

Obiettivo specifico: desigillare l'area e costruire collegamenti ecologici con le vicine aree a verde del vicino parco XXII Aprile.

Requisiti della strategia:

- desigillare l'area del parcheggio e mettere a dimora nuovi alberi per migliorare il drenaggio urbano;
- assicurare la continuità ecologica del verde;
- adottare tecnologie e soluzioni architettoniche proprie dell'eco-design nel caso di nuove costruzioni.

## 3. AREA ECONOMICO SOCIALE



### 3. AREA ECONOMICO-SOCIALE

#### ATTRATTIVITÀ E LAVORO

Obiettivo specifico: affrontare la rigenerazione di questo luogo in una prospettiva di sviluppo economico.

Requisiti della strategia:

- insediamento di attività innovative e attrattative;
- garantire nuovi posti di lavoro qualificati.

#### WELFARE E INCLUSIONE

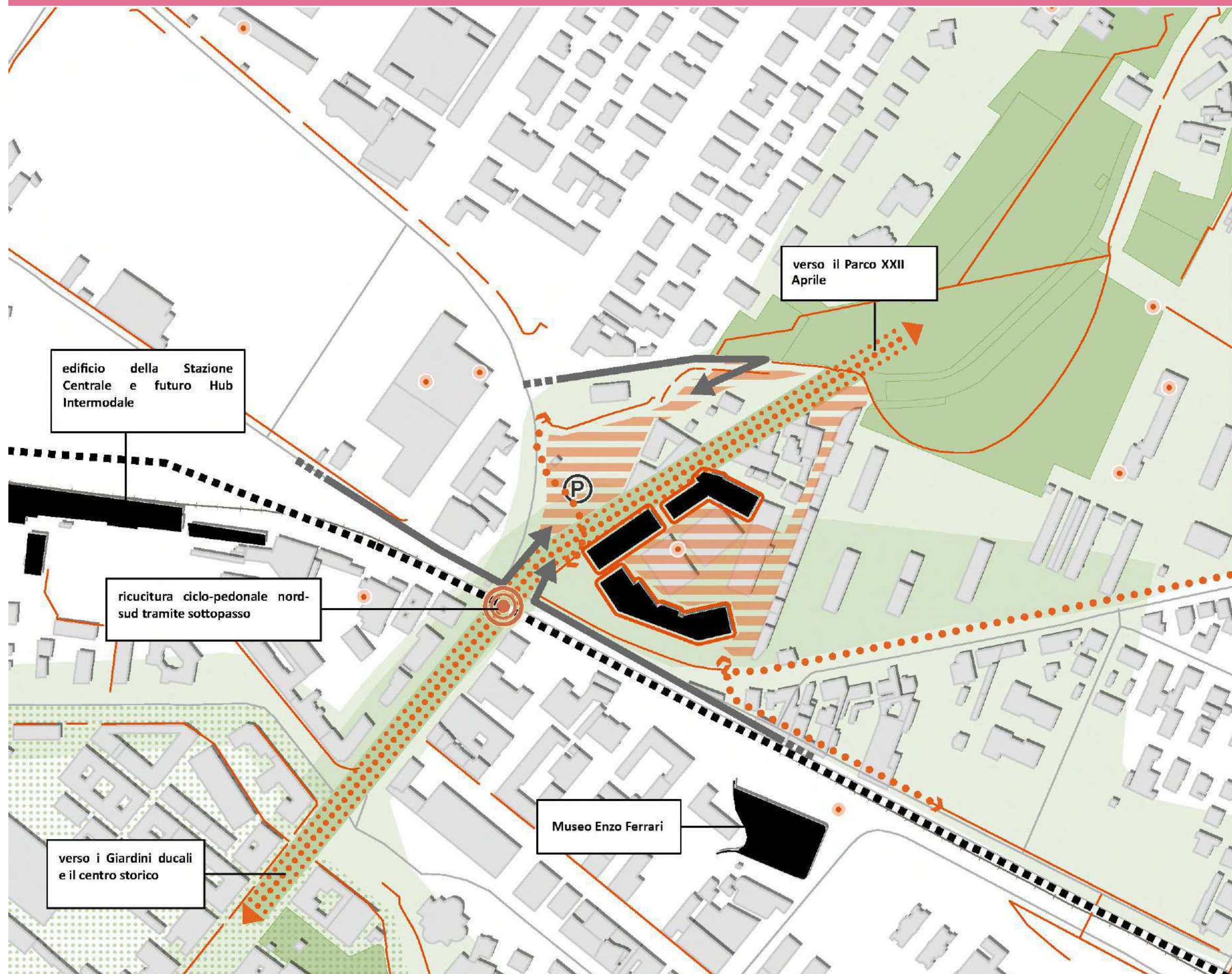
Obiettivo specifico: connotare questo luogo quale centralità urbana per il tempo libero, la socialità e la formazione personale.

Requisiti della strategia:

- qualificazione e riconversione funzionale della parte più vecchia del patrimonio edilizio;
- progettazione di spazi e luoghi non solo per vita e lavoro, ma anche per la socialità, per il tempo libero e la formazione personale, luoghi in grado di favorire l'identificazione con gli spazi di vita, l'arricchimento e la personalizzazione degli stessi.



## ASSETTO STRATEGICO



### LEGENDA

- fabbricati da rigenerare
- edifici strategici nel contesto
- parcheggio da desigillare e riordinare
- aree da rigenerare dando spazio e rilievo alle funzioni di servizio alla collettività
- attrezzature e servizi pubblici esistenti
- ricuciture ciclopedonali
- rete delle connessioni ciclabili esistenti
- principali accessi carrabili
- connessione nord-sud che consente un passaggio diretto dal vicino centro storico fino alle aree verdi del Parco XXII Aprile
- corridoi della rete ecologica

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

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

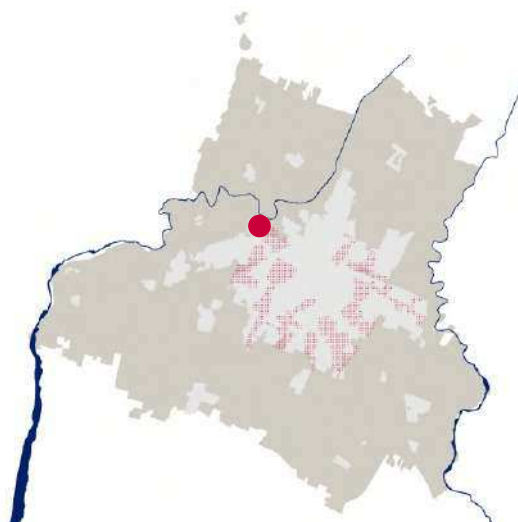
azioni: 2.c.3 - 2.c.4 - 2.d.2 - 2.d.3 - 2.d.4 - 2.d.5

azioni: 1.c.2









## IL LUOGO: DESCRIZIONE E INFORMAZIONI PRINCIPALI

Fino agli anni '70 in questo sito sorgeva la fornace Vigarani. Tale impianto produttivo ha lasciato tracce non certo positive sul terreno che è intriso di metalli pesanti e scarti di lavorazione.

Successivamente alla dismissione, diverse società si sono alternate nel possesso dell'area che, dalla metà degli anni '90, ospita la Festa de l'Unità. Tuttavia, la crisi del 2007 ha comportato considerevoli difficoltà economiche che hanno condotto, dopo anni, al pignoramento e alla successiva vendita del terreno.

Da anni l'area attende una bonifica, particolarmente onerosa, che tuttavia non ne impedisce la fruizione durante la festa.

Il risanamento di questo luogo può diventare occasione di incrementare la copertura del verde attraverso la messa a dimora, ad esempio, di nuovi impianti forestali e di specie in grado di operare una naturale fitodepurazione dei suoli. Dovrà inoltre essere occasione di migliorare il comfort urbano e la qualità degli spazi di relazione con i vicini insediamenti residenziali.

L'area dell'arena sul lago dovrà essere valorizzata.

**Obiettivo generale:** risanare il sito in modo da restituire a questo luogo alla città

**Funzioni prevalenti:** servizi

**Qualità edilizia:** scarsa

**Accessibilità:** sia carrabile che ciclopedonale da riordinare

**Spazio pubblico:** da incrementare e qualificare

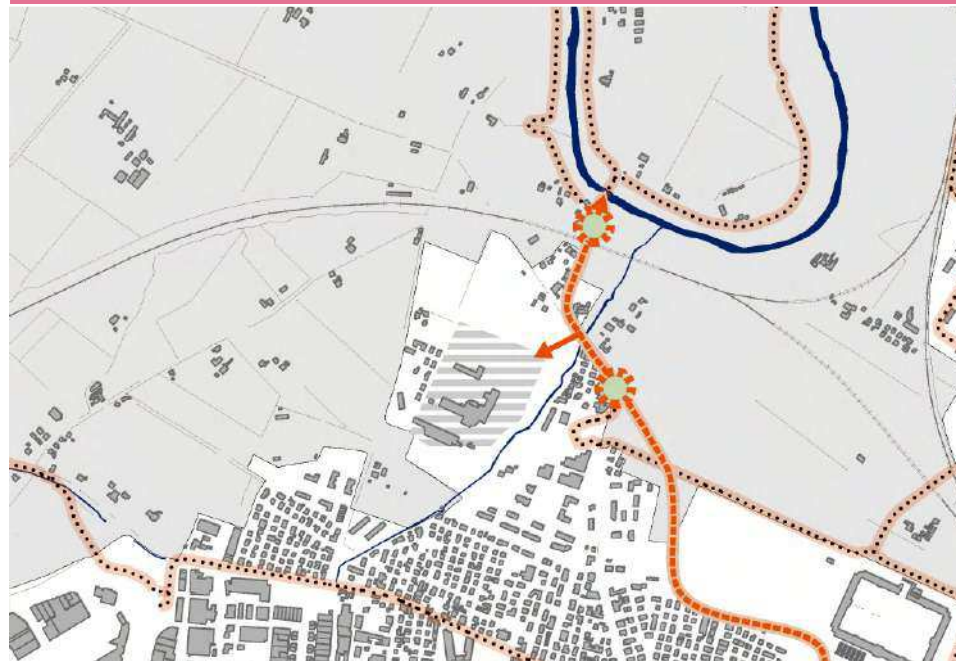
**Parcheggi:** presenza di spazi per il parcheggio

## STATO DI FATTO: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ





## 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE



### 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE

#### ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI

Obiettivo specifico: insediare funzioni e usi che forniscano un servizio alla collettività a scala urbana.

Requisiti della strategia:

- riorganizzare gli spazi aperti attraverso il recupero degli spazi degradati, la progettazione di piazze e spazi per l'incontro.

#### INFRASTRUTTURE PER L'URBANIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI

Obiettivo specifico: collegare opportunamente il luogo sia alla città che al percorso natura della Secchia.

Requisiti della strategia:

- completamento delle dorsali ciclabili in progetto;
- qualificazione dei nodi e innesti dei percorsi per la mobilità lenta;
- riassetto della mobilità carrabile volto al miglioramento dell'accessibilità e all'alleggerimento dei flussi lungo la tangenziale.

## 2. AREA ECOLOGICO AMBIENTALE



### 2. AREA ECOLOGICO-AMBIENTALE

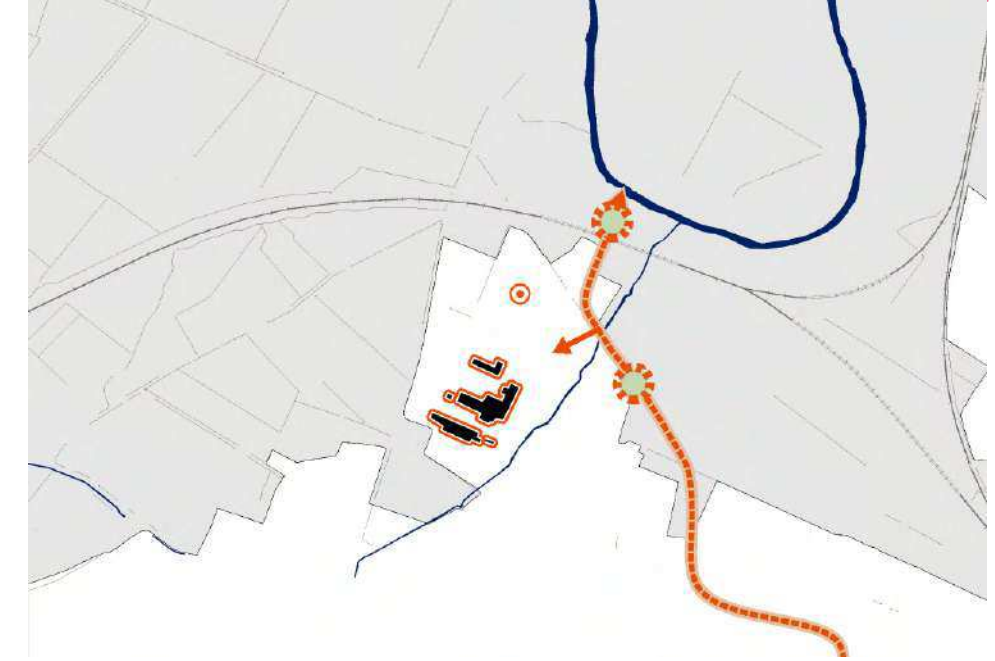
#### DOTAZIONI ECOLOGICHE E AMBIENTALI

Obiettivo specifico: valorizzazione ecologica delle aree attraverso la bonifica ambientale e azioni di qualificazione del verde.

Requisiti della strategia:

- progettare fasce tampone, aree per la fitodepurazione e nuove forestazioni in grado di contrastare il fenomeno dell'inquinamento;
- valorizzare il canale di Freto e il suo sistema naturale;
- attraverso un'opportuna mitigazione, migliorare il comfort urbano e la qualità degli spazi di relazione con i vicini insediamenti residenziali;
- mettere in campo misure di drenaggio urbano sostenibile per ridurre il fenomeno del ruscellamento superficiale e creare superfici di stoccaggio temporaneo delle acque meteoriche al fine di aumentare i tempi di corrvazione in fognatura;
- desigillare le superfici eccessivamente impermeabilizzate;
- assicurare la continuità ecologica del verde;
- adottare tecnologie e soluzioni architettoniche proprie dell'eco-design nel caso di nuove costruzioni.

## 3. AREA ECONOMICO SOCIALE



### 3. AREA ECONOMICO-SOCIALE

#### ATTRATTIVITÀ E LAVORO

Obiettivo specifico: affrontare la rigenerazione di questo luogo una prospettiva di sviluppo economico.

Requisiti della strategia:

- insediamento di attività innovative e attrattative;
- garantire nuovi posti di lavoro qualificati.

#### WELFARE E INCLUSIONE

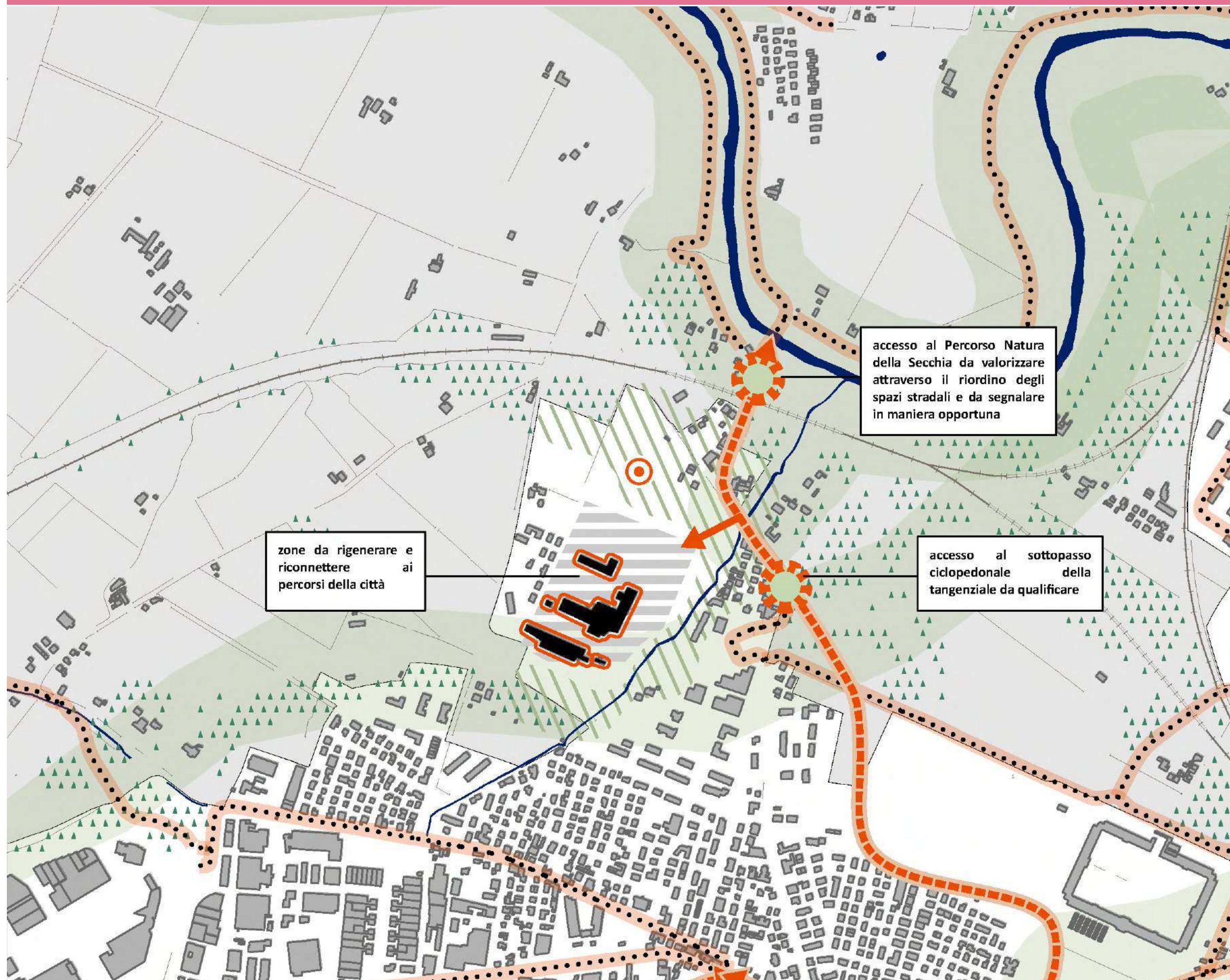
Obiettivo specifico: mantenere e valorizzare il ruolo sociale storico di questi luoghi in rapporto alle nuove esigenze della città.

Requisiti della strategia:

- progettazione di spazi e luoghi non solo per vita e lavoro, ma anche per la socialità, per il tempo libero e la formazione personale, luoghi in grado di favorire l'identificazione con gli spazi di vita e l'arricchimento e la personalizzazione degli stessi.



## ASSETTO STRATEGICO



### LEGENDA

-  edifici esistenti da rigenerare
-  area concerti da valorizzare
-  nodi strategici della mobilità lenta da potenziare in maniera coordinata
-  direzione di connessione strategica tra il percorso della Diagonale il percorso natura della Secchia
-  accesso all'area di Ponte Alto da valorizzare
-  rete delle dorsali esistenti e di progetto da completare
-  aree da bonificare
-  aree in cui indirizzare le compensazioni
-  aree in cui assicurare continuità della rete ecologica attraverso la messa a dimora di nuovi alberi, fasce tampone e vegetazione ripariale lungo i canali
-  aree della rete ecologica

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

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

azioni: 1.a.5 - 1.b.1 - 1.b.3 - 1.c.2

azioni: 3.b.1 - 3.b.5

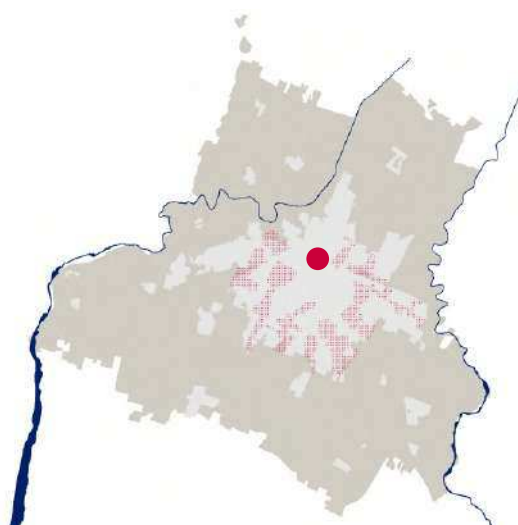






07

## NUOVA STAZIONE HUB INTERMODALE



### IL LUOGO: DESCRIZIONE E INFORMAZIONI PRINCIPALI

Lo spostamento dello scalo merci, dalle aree adiacenti alla stazione FS al nuovo scalo di Cittanova-Marzaglia, costituisce una grande occasione di recupero di uno spazio urbano nel cuore della città (luogo strategico e cardine) in posizione trasportisticamente strategica: a ridosso del primo binario ferroviario, nell'immediata adiacenza al fabbricato viaggiatori della Stazione e a Piazza Dante, in un ambito che, già oggi, costituisce uno dei nodi intermodali ferro-gomma della rete di trasporto pubblico modenese. L'evoluzione degli spazi liberati dallo scalo merci è naturalmente orientata allo sviluppo di un grande polo dedicato alla mobilità in cui convergano tutti i servizi di trasporto pubblico – su ferro e su gomma – nonché altre funzioni atte a potenziare l'intermodalità e rendere più agevoli le interconnessioni tra i diversi mezzi. Si prospetta, dunque, la possibilità di realizzare, su una parte degli spazi dello scalo merci delocalizzato, la nuova autostazione che ospiterà tutte le funzioni oggi assolte dall'autostazione di Viale Molza, oltre ad acquisire anche il ruolo di terminal di sbarco dei servizi nazionali ed internazionali su gomma (attualmente in gran parte convergenti sul capolinea Gottardi). In tal modo si concretizzerebbe l'idea di un vero hub intermodale unico su cui si concentrano tutte le modalità di trasporto collettivo, pubblico e privato, su gomma, linee ferroviarie, servizi per la ciclabilità e servizi integrativi.

**Obiettivo generale:** sviluppo dell'intermodalità auto/bus/treno/bici: realizzazione HUB intermodale, parcheggi scambiatori e potenziamento delle linee ferroviarie locali

**Funzioni prevalenti:** servizi pubblici e produttivo

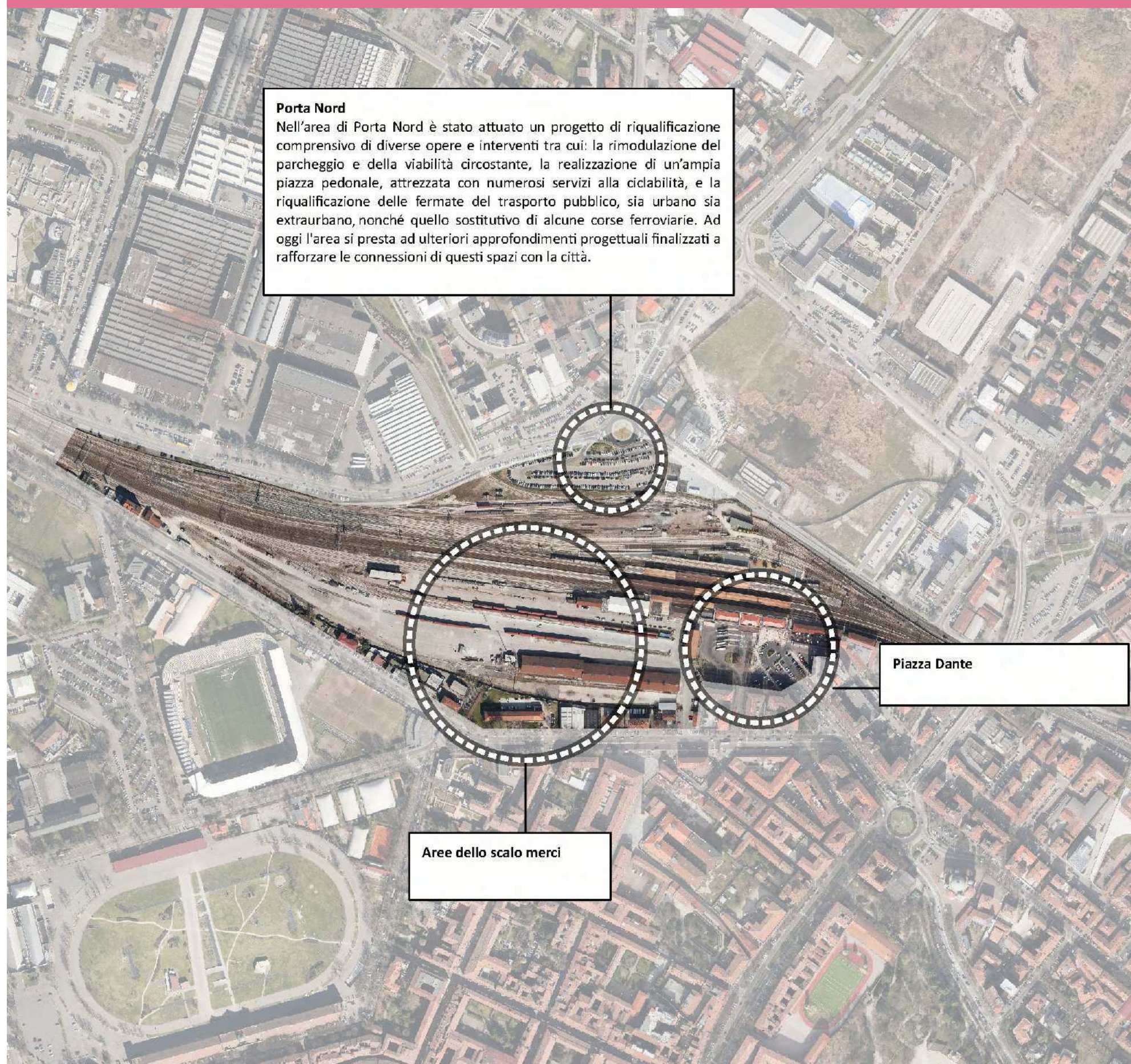
**Qualità edilizia:** mediamente scarsa

**Accessibilità:** ottimale, per tutti i mezzi di trasporto

**Spazio pubblico:** da qualificare

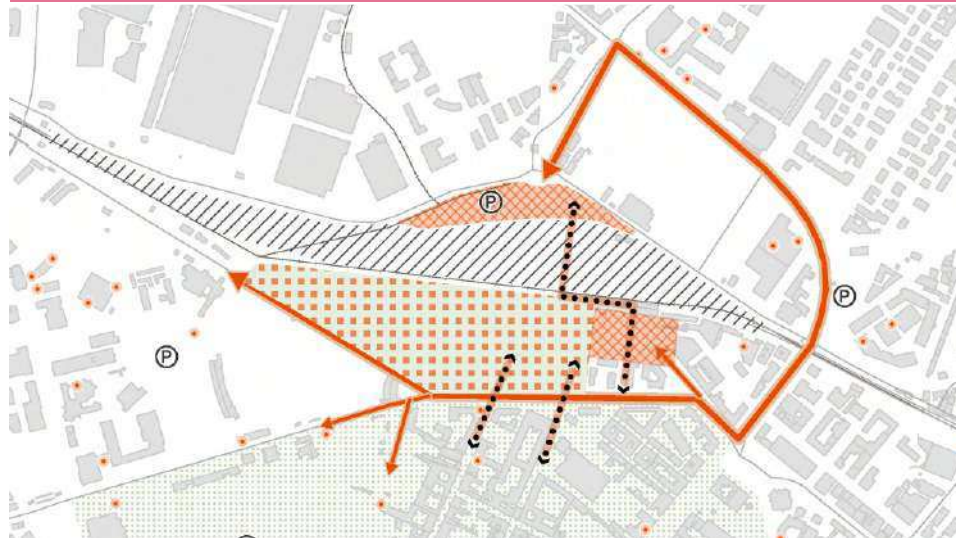
**Parcheggi:** da qualificare

### STATO DI FATTO: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ





## 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE



### 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE

#### ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI

Obiettivo specifico: incremento quantitativo e qualitativo degli spazi destinati ad accogliere la vita collettiva.

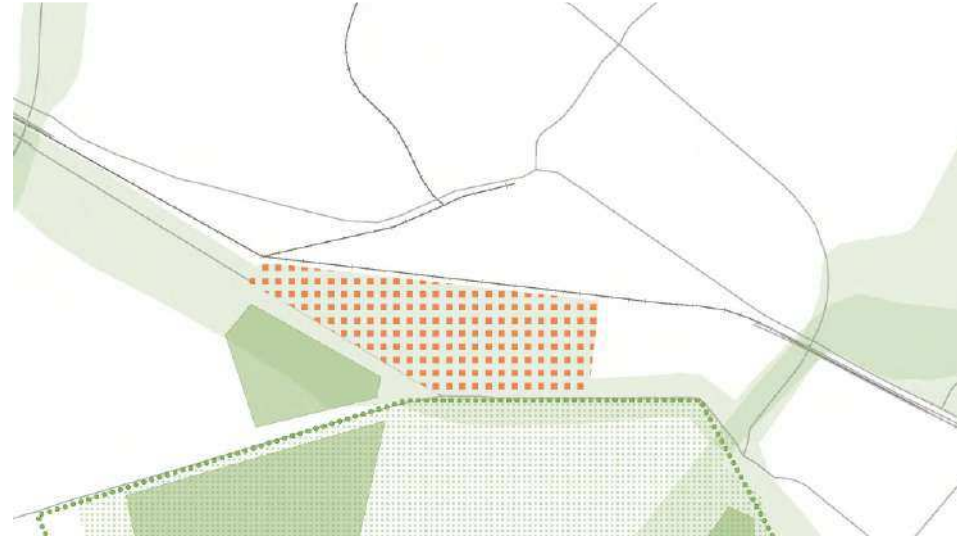
Requisiti della strategia:

- prevedere, ad integrazione dei servizi a supporto della mobilità, anche funzioni coerenti con il contesto (es. aree pubbliche, negozi, pubblici esercizi, uffici, strutture ricettive ecc.);
- minimizzare il traffico automobilistico privato su Piazza Dante, destinando prioritariamente questo spazio alla mobilità dei mezzi pubblici, dei ciclisti e dei pedoni: ciò garantirà un importante incremento di efficienza dei mezzi di trasporto pubblico e condizioni certamente più gradevoli di vivibilità degli spazi pedonali e ciclabili anche nelle relazioni con l'adiacente centro storico;
- proseguire la riqualificazione in atto su Porta Nord attraverso la realizzazione di un'ampia piazza pedonale attrezzata con numerosi servizi alla ciclabilità e con la riproposizione delle fermate – riqualificate - del trasporto pubblico;
- prevedere che tutti gli spazi di attesa dei bus e di connessione siano coperti.

#### INFRASTRUTTURE PER L'URBANIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI

Obiettivo specifico: valorizzare il nuovo Hub intermodale quale nodo infrastrutturale centrale del sistema della mobilità pubblica modenese attraverso la razionalizzazione delle reti portanti del sistema di trasporto pubblico (costituita da rete ferroviaria, urbana ed extraurbana), nonché dei sistemi di mobilità condivisa e, più in generale, con tutte le modalità di spostamento sostenibile.

## 2. AREA ECOLOGICO AMBIENTALE



Requisiti della strategia:

- potenziare il sottopasso che collega Piazza Dante a Porta Nord prevedendo un allargamento di tutto il tratto, al fine di garantirne la fruibilità anche in bicicletta: il sottopasso di Porta Nord diventerà quindi un vero ed efficiente tratto di collegamento ciclopedonale con Piazza Dante ed il centro città;
- individuare percorsi preferenziali di accesso dei mezzi pubblici al nuovo HUB al fine di acquisire importanti elementi di competitività su tutta la rete del TPL;
- istituire, sul ponte di Via Mazzoni, una corsia preferenziale in direzione Sud per il transito dei mezzi pubblici.

### 2. AREA ECOLOGICO-AMBIENTALE

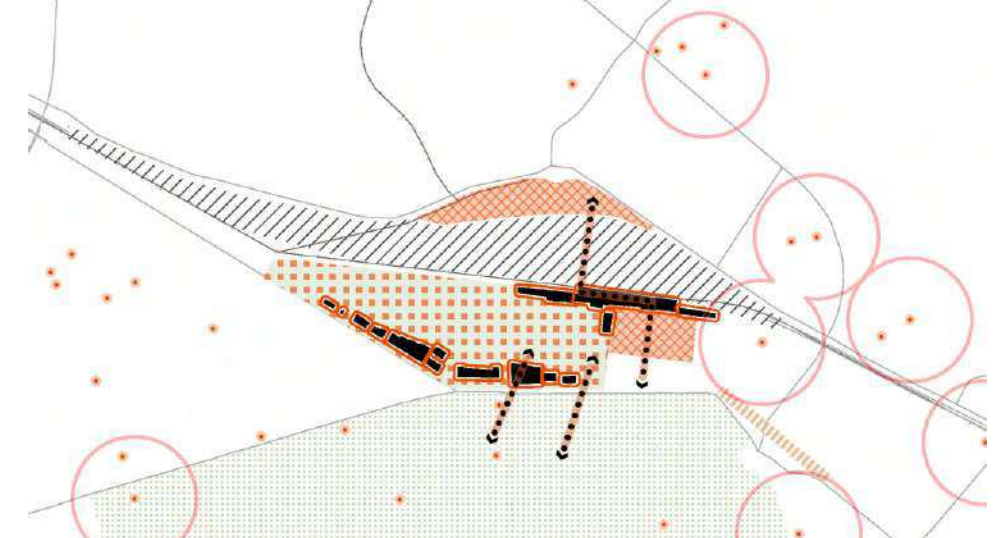
#### DOTAZIONI ECOLOGICHE E AMBIENTALI

Obiettivo specifico: contrastare il fenomeno dell'isola di calore, dovuto all'eccessiva impermeabilizzazione e al traffico.

Requisiti della strategia:

- mettere in campo misure di drenaggio urbano sostenibile per ridurre il fenomeno del ruscellamento superficiale e creare superfici di stoccaggio temporaneo delle acque meteoriche al fine di aumentare i tempi di corrivazione in fognatura;
- desigillare le aree eccessivamente impermeabilizzate;
- mettere a dimora nuove fasce alberate per connotare lo spazio pubblico e connettere ecologicamente l'area agli spazi verdi del contesto;
- adottare tecnologie e soluzioni architettoniche proprie dell'eco-design.

## 3. AREA ECONOMICO SOCIALE



### 3. AREA ECONOMICO-SOCIALE

#### ATTRATTIVITÀ E LAVORO

Obiettivo specifico: affrontare la rigenerazione di questo luogo in una prospettiva di sviluppo economico, superando la concezione di semplice "stazione" - storicamente sinonimo di ambiente non gradevole in cui permanere per il tempo minimo necessario – nell'ottica di costituire un centro urbano che sia attrattivo per tutte le tipologie di utenza.

Requisiti della strategia:

- qualificare e potenziare le funzioni commerciali e di ristoro;
- alimentare processi virtuosi di aumento dell'appetibilità dei sistemi di trasporto sostenibili, attraverso la qualificazione degli spazi esistenti dedicati (approdo del servizio Taxi, il servizio di bike-sharing, aree di sosta e depositi protetti per biciclette) e l'inserimento di nuovi.

#### WELFARE E INCLUSIONE

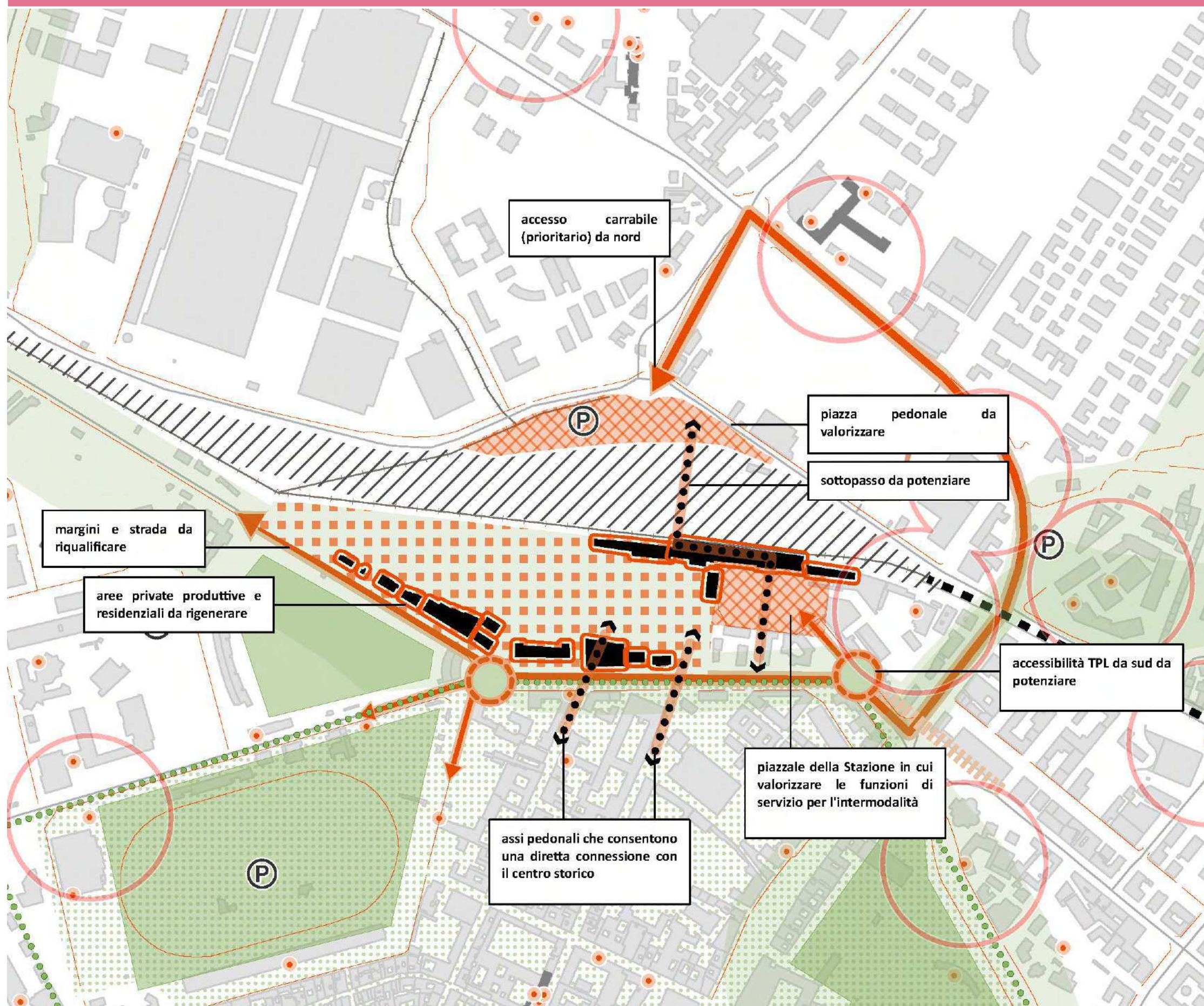
Obiettivo specifico: concepire il nuovo Hub intermodale come polarità urbana, centro di coesione sociale e di sviluppo economico.

Requisiti della strategia:

- qualificazione e riconversione funzionale della parte più datata del patrimonio edilizio;
- progettazione di spazi e luoghi non solo per vita e lavoro, ma anche per la socialità, per il tempo libero e la formazione personale, luoghi in grado di favorire l'identificazione con gli spazi di vita e l'arricchimento e la personalizzazione degli stessi.



## ASSETTO STRATEGICO



### LEGENDA

-  fabbricati da rigenerare
-  parcheggi scambiatori
-  binari ferroviari
-  aree da rigenerare dando spazio e rilievo alle funzioni di servizio alla collettività, in particolare intermodalità dei trasporti e terziario
-  aree in cui insediare il nuovo Hub
-  connessioni carrabili da riqualificare in relazione all'insediamento del nuovo Hub
-  assi di connessione ciclopeditone da valorizzare
-  rete delle connessioni ciclabili esistenti
-  viali alberati del centro storico
-  aree verdi strategiche
-  corridoi della rete ecologica
-  attrezzature e servizi pubblici esistenti
-  polarità aggregative locali
-  assi commerciali di qualificazione
-  rotatorie esistenti da adeguare in relazione al riassetto degli spazi stradali

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

azioni: 5.c.2 - 5.d.1

azioni: 2.b.1 - 2.b.2 - 2.b.3 - 2.b.4

azioni: 1.c.2

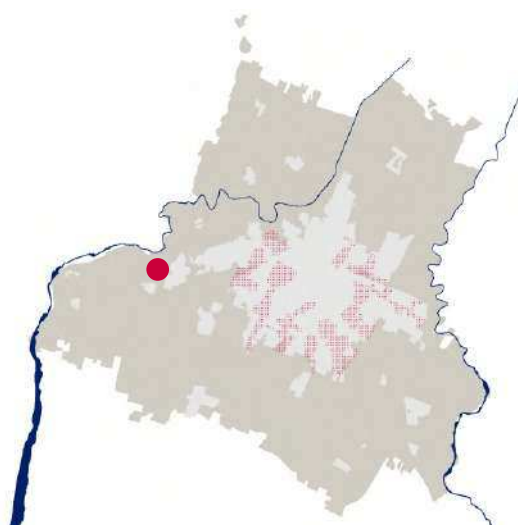






08

## POLO DELLA LOGISTICA DI CITTANOVA MARZAGLIA DINAZZANO



### IL LUOGO: DESCRIZIONE E INFORMAZIONI PRINCIPALI

Il nuovo scalo di Modena Cittanova - Marzaglia, connesso alla linea ferroviaria Milano – Bologna, è entrato in esercizio dopo lo spostamento dalle aree adiacenti alla stazione ferroviaria centrale.

Originariamente, si prevedeva un raddoppio della capacità dello scalo nelle aree limitrofe ad Est, al fine di qualificare l'offerta per la logistica a servizio del Comune e creare una nuova polarità. Tale prospettiva, ad oggi, risulta condizionata da nuovi scenari ed una serie di fattori limitativi, come ad esempio il tracciato della nuova Bretella, che passerà proprio nelle aree adiacenti al polo. Lo sviluppo dello scalo, dunque, non potrà prescindere da un ripensamento complessivo dell'offerta logistica di area vasta, passando attraverso la concertazione istituzionale con il Comune di Campogalliano, al fine di costituire un sistema integrato, che risponda alle necessità del territorio, tra le strutture logistiche di Campogalliano, Marzaglia e Dinazzano.

Il riordino di queste grandi strutture dovrà andare di pari passo con il miglioramento delle infrastrutture a servizio, in particolare le linee ferroviarie afferenti.

**Obiettivo generale:** riorganizzare il traffico merci a servizio delle imprese modenesi e reggiane, concentrando, in particolare, le funzioni svolte dagli ex scali di Modena, Rubiera e Reggio Emilia (domanda di traffico convenzionale)

**Funzioni prevalenti:** attrezzature territoriali

**Specifiche sul tessuto:** agricolo produttivo specializzato

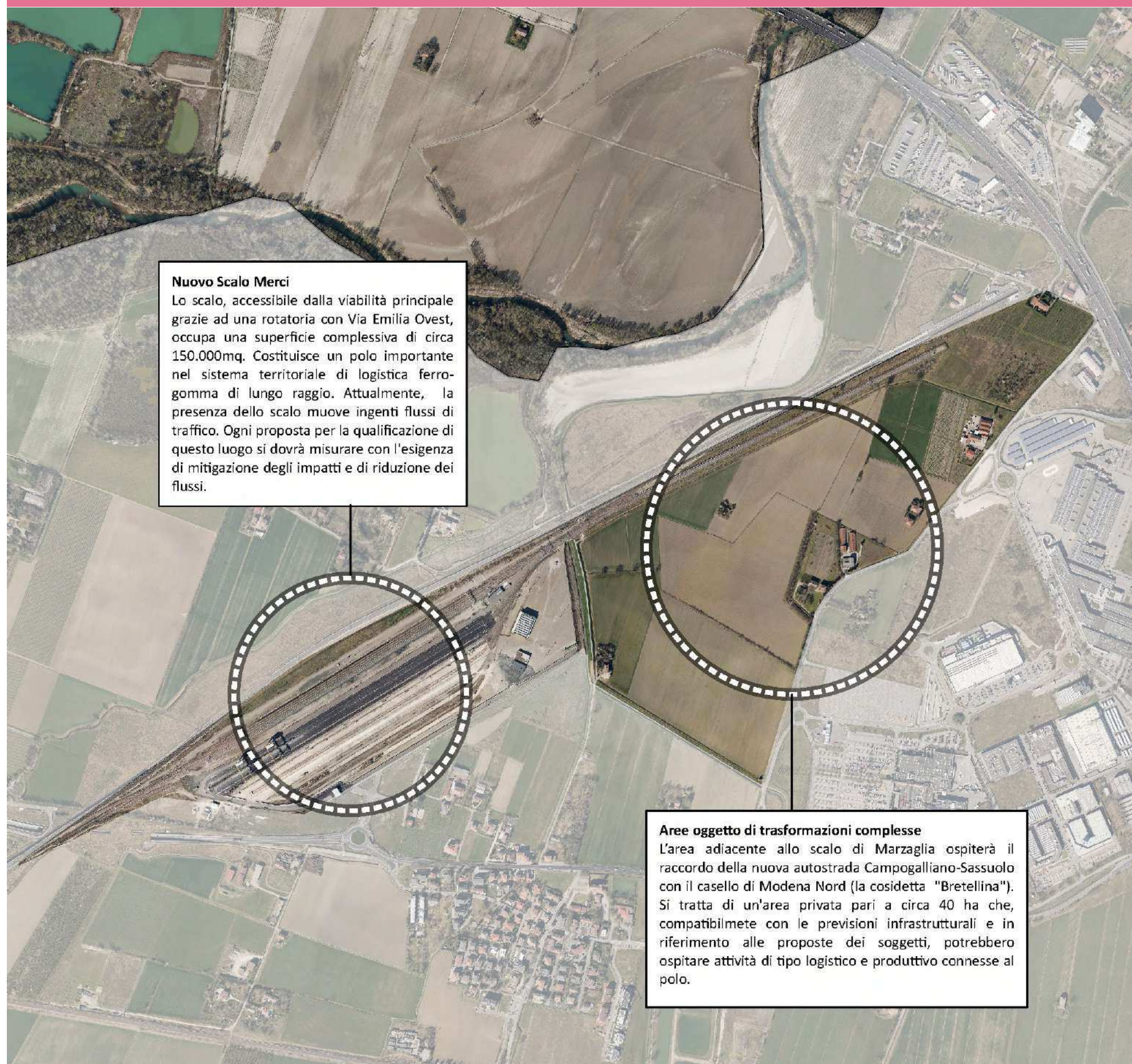
**Qualità edilizia:** non rilevante

**Accessibilità:** da qualificare e migliorare

**Spazio pubblico:** pressoché assente

**Parcheggi:** assenti, l'insediamento di nuovi parcheggi sarà da valutare coerentemente con le funzioni che eventualmente si insedieranno

### STATO DI FATTO: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ





## 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE



### 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE

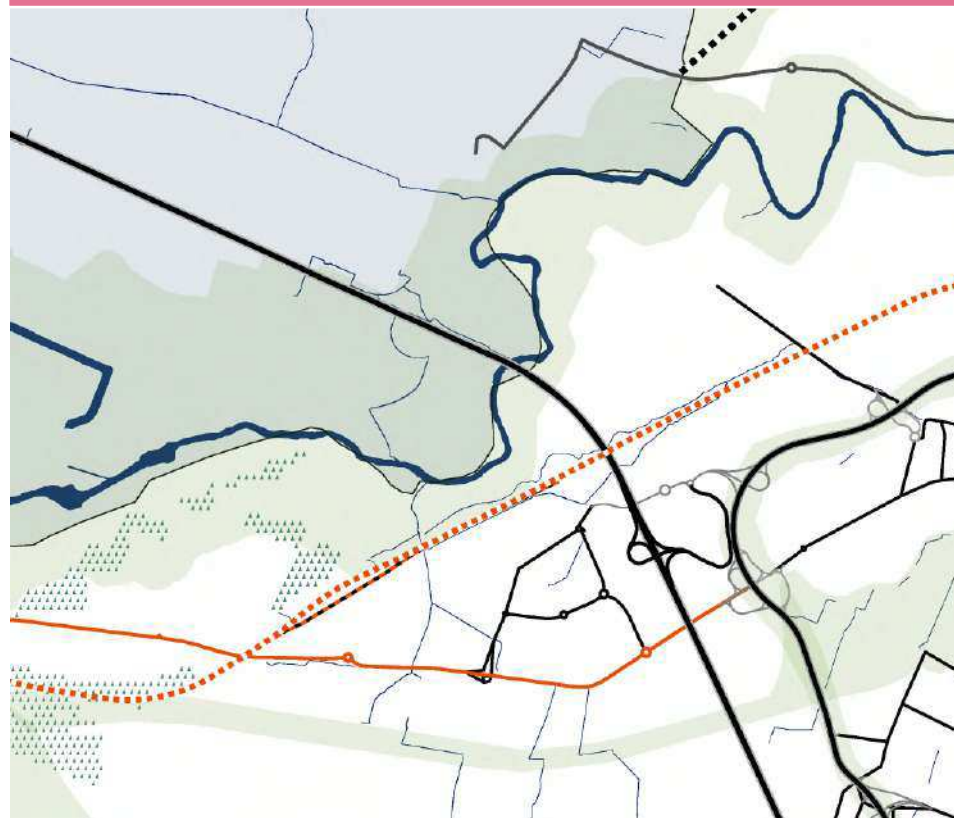
#### INFRASTRUTTURE PER L'URBANIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI

Obiettivo specifico: adeguare il sistema infrastrutturale per massimizzare la funzionalità dello scalo merci esistente.

Requisiti della strategia:

- possibilità di attivare un raccordo ferroviario con accesso diretto alle attività produttive insediate nelle aree adiacenti a Sud dello scalo;
- realizzare interventi migliorativi di tipo infrastrutturale e gestionale sulle linee ferroviarie afferenti;
- prevedere il collegamento della Bretella allo scalo merci e guidarne la conseguente riprogettazione del ramo di raccordo a carico del gestore autostradale.

## 2. AREA ECOLOGICO AMBIENTALE



### 2. AREA ECOLOGICO-AMBIENTALE

#### DOTAZIONI ECOLOGICHE E AMBIENTALI

Obiettivo specifico: compensare gli impatti dovuti alle grandi opere in previsione attraverso la realizzazione di boschi e fasce di mitigazione lungo i corridoi della rete ecologica.

Requisiti della strategia:

- contribuire alla realizzazione del bosco Cittanova-Marzaglia;
- mettere in campo misure di drenaggio urbano sostenibile per ridurre il fenomeno del ruscellamento superficiale e creare superfici di stoccaggio temporaneo delle acque meteoriche al fine di aumentare i tempi di corrivazione in fognatura;
- adottare tecnologie e soluzioni architettoniche proprie dell'eco-design per le nuove costruzioni.

## 3. AREA ECONOMICO SOCIALE



### 3. AREA ECONOMICO-SOCIALE

#### ATTRATTIVITÀ E LAVORO

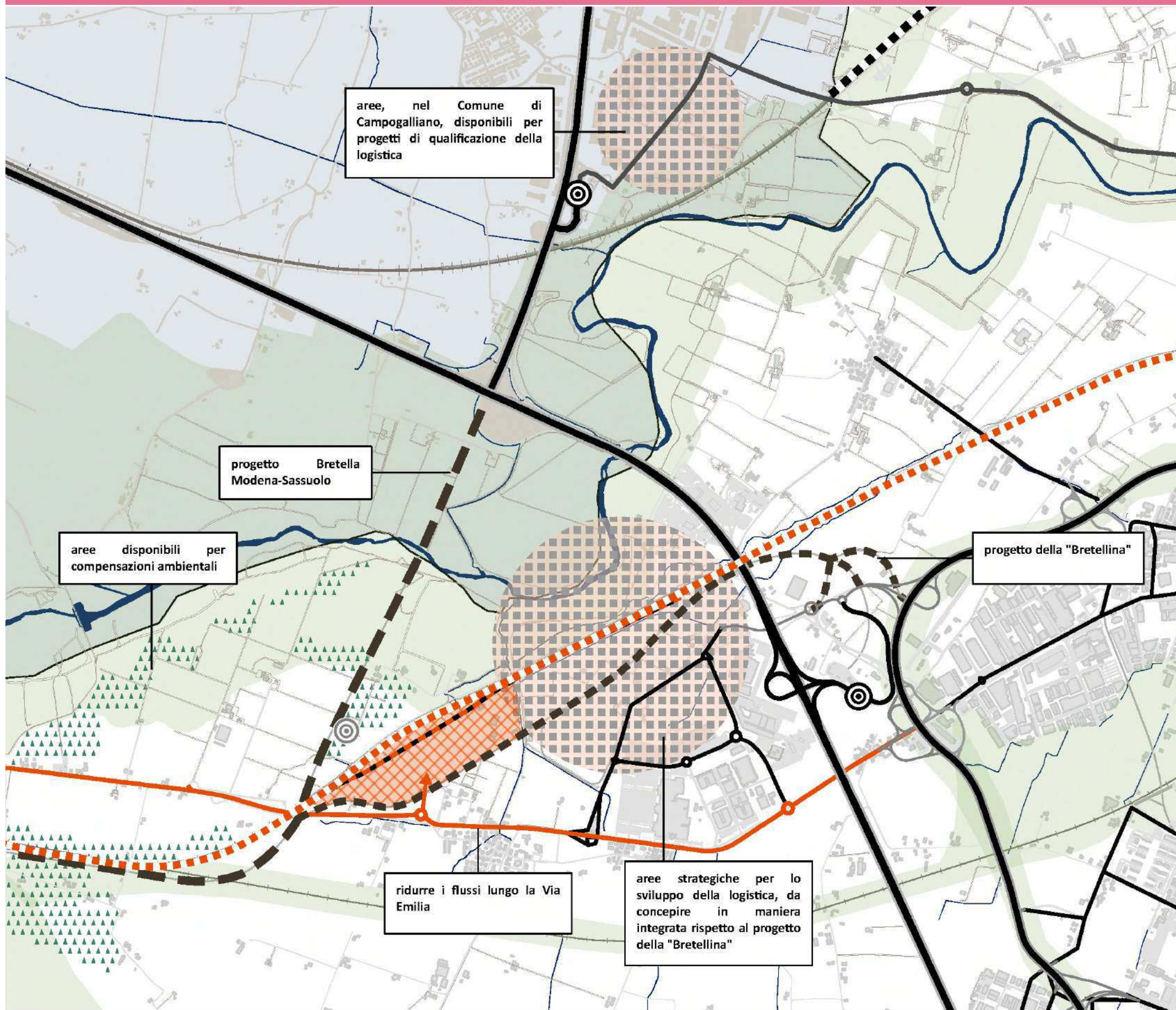
Obiettivo specifico: rafforzare il controllo logistico regionale dei carichi containerizzati, ricoprendo il ruolo di inland terminal nel settore del trasporto intermodale marittimo, sviluppando relazioni verso l'Adriatico (Ravenna) e il Tirreno (La Spezia, Livorno).

Requisiti della strategia:

- prevedere la realizzazione di un ulteriore polo logistico privato, anch'esso raccordato con il fascio di binari adiacente, che andrebbe ad integrare quello già attivo gestito da RFI allo scopo di creare un grande polo di interscambio di rango sovra-provinciale.



## ASSETTO STRATEGICO



### LEGENDA

- area dello scalo merci esistente da qualificare
- aree connesse allo sviluppo della logistica
- accesso principale allo scalo merci
- linea ferroviaria connessa allo scalo merci
- linee a servizio dello scalo merci
- tracciato di progetto dell'autostrada Modena-Sassuolo
- collegamento della Modena-Sassuolo al casello di Modena nord
- Nuovi caselli autostradali dell'Autostrada Modena-Sassuolo
- caselli autostradali esistenti
- Autostrada
- Autostrada-svincoli
- Assi di scorrimento veloce e collegamenti con capoluoghi contermini-Via Emilia
- Assi di scorrimento veloce e collegamenti con capoluoghi contermini
- Assi di scorrimento veloce e collegamenti con capoluoghi contermini-fuoriCMO
- aree in cui realizzare boschi
- corridoi della rete ecologica

azioni: 4.a.4 - 4.a.5 - 4.c.2

azioni: 2.b.2

azioni: 1.b.4 - 1.c.2

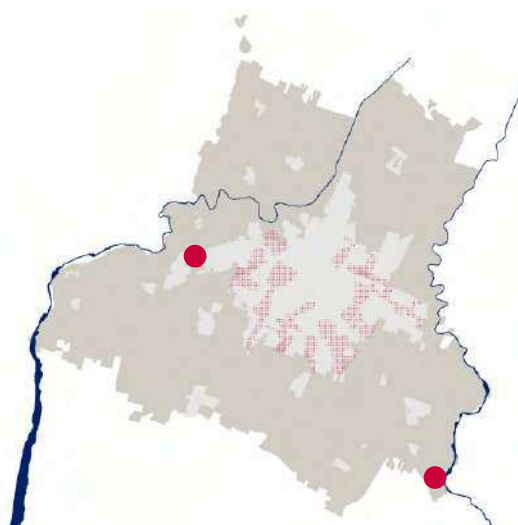






09

## PORTE DI ACCESSO ALLA CITTÀ: MODENA NORD E MODENA SUD



### IL LUOGO: DESCRIZIONE E INFORMAZIONI PRINCIPALI

I caselli autostradali di Modena Nord e Sud costituiscono i principali "accessi" alla città per i viaggiatori che coprono lunghe distanze su gomma. I casello di Modena Nord si trova in una zona dove spiccano funzioni produttive e terziarie: è infatti compreso tra il contesto produttivo di Via Emilia Ovest e il polo commerciale di Cittanova. Il casello di Modena Sud, invece, si trova in prossimità del Panaro, in un ambito caratterizzato da boschi, tipici dell'ambiente perfluviale, e da ampi appezzamenti coltivati.

Questi due luoghi, seppur differenti, costituiscono i due cardini del paesaggio lineare dell'autostrada e, per questo, hanno grandi potenzialità strategiche connesse alla visibilità, e alla conseguente appetibilità, di questi spazi per aziende ed attività che si vogliono ampliare o insediare. Il governo delle trasformazioni in questi luoghi strategici è dunque fondamentale, da un lato, per limitare gli impatti sul territorio derivati da qualsiasi opera o intervento e, dall'altro, per favorire una progettazione coordinata volta a qualificare l'immagine complessiva di queste aree quali "porte" di una città attrattiva e produttiva.

**Obiettivo generale:** qualificare le aree adiacenti i caselli di Modena Nord e Modena Sud, quali porte di accesso alla città dall'autostrada realizzando due progetti di riqualificazione urbanistica e paesaggistica, potenziando i servizi alla mobilità

**Funzioni prevalenti:** aree per servizi alla mobilità e distributori

**Specifiche sul tessuto:** agricolo produttivo specializzato

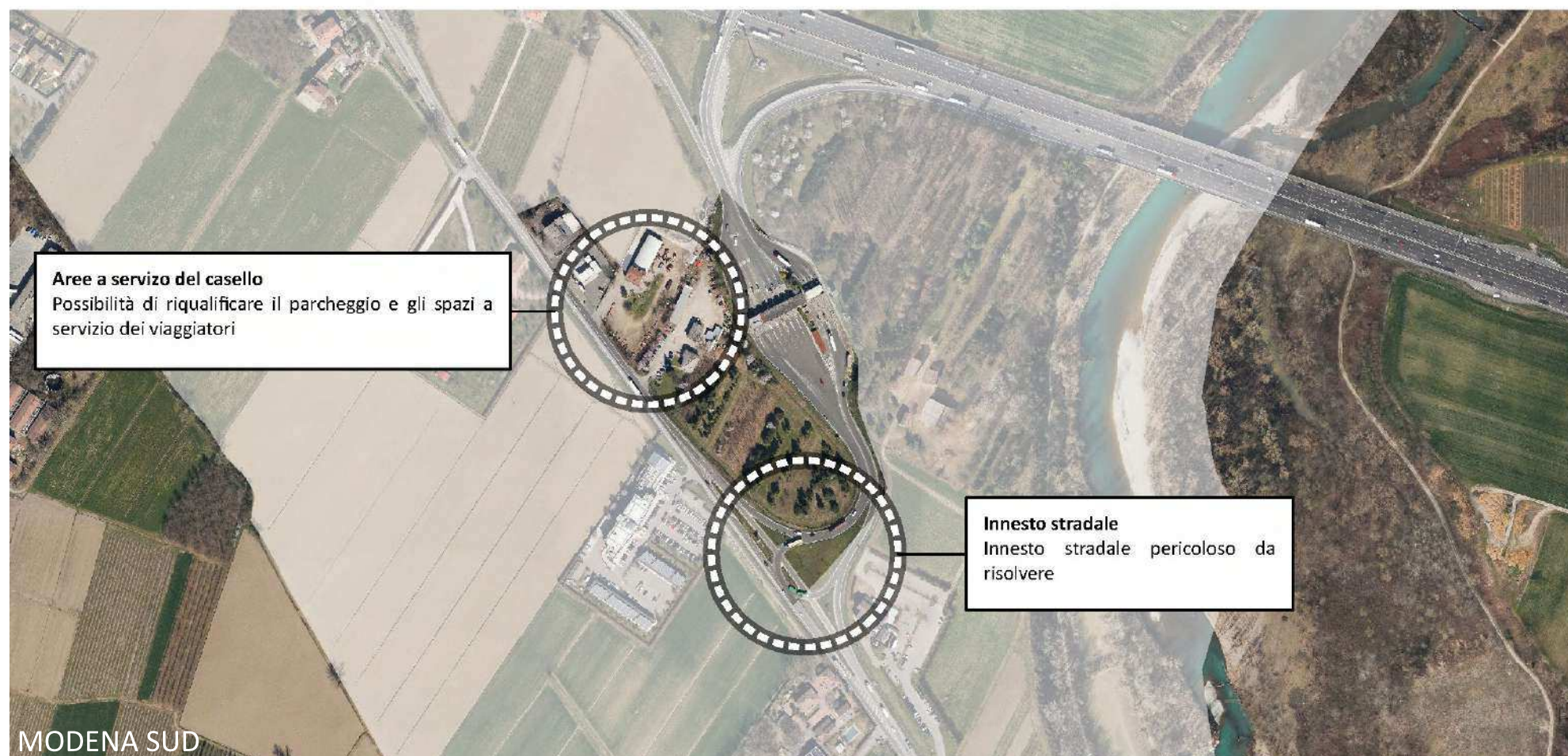
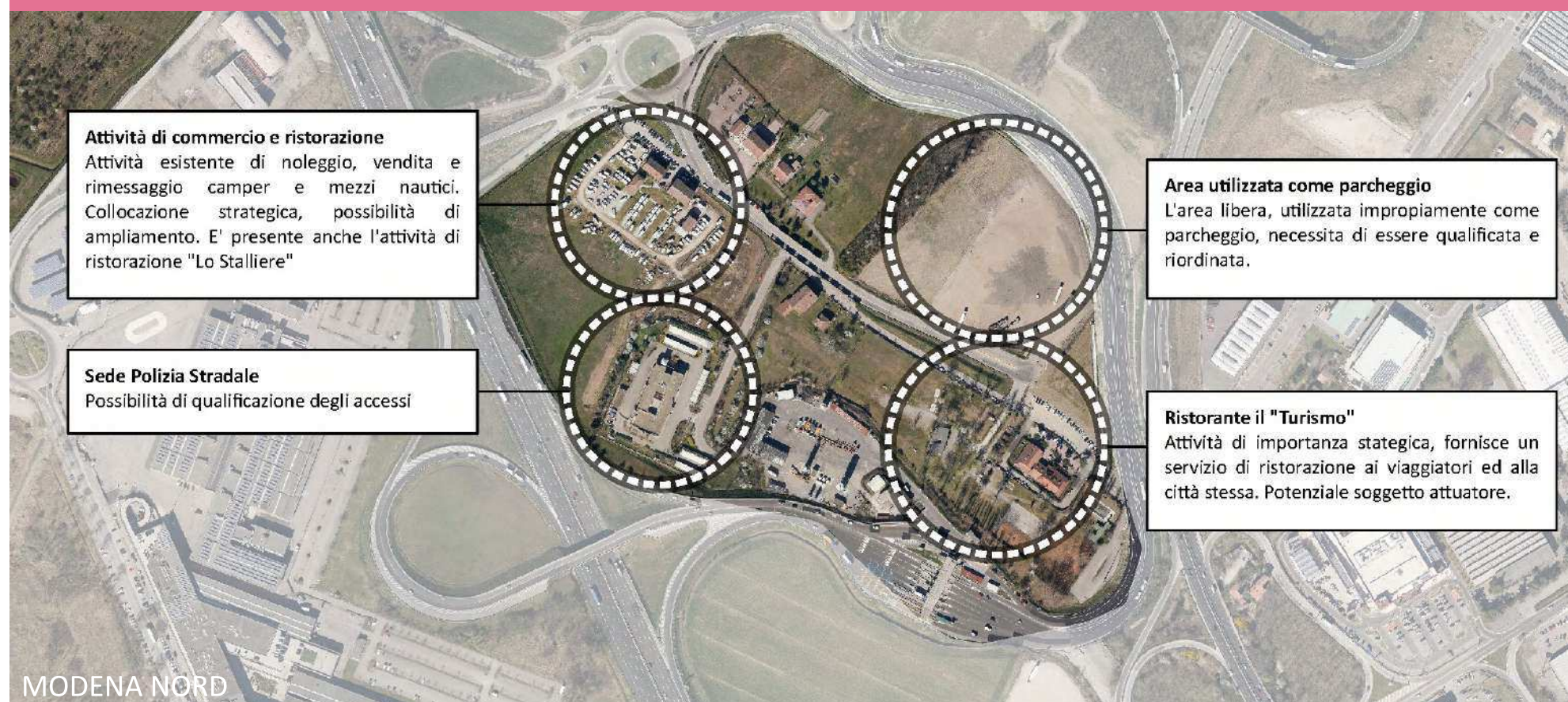
**Qualità edilizia:** scarsa

**Accessibilità:** ottimale

**Spazio pubblico:** assente

**Parcheggi:** assenza di adeguati spazi di sosta

### STATO DI FATTO: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ





## 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE



### 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE

#### ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI

Obiettivo specifico: potenziamento delle funzioni a servizio della mobilità.

Requisiti della strategia:

- riorganizzazione dei servizi alle persone in transito: pubblici esercizi, ristorazione, servizi per autotrasporti, biciclette, auto elettriche.

#### INFRASTRUTTURE PER L'URBANIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI

Obiettivo specifico: rendere le infrastrutture sicure ed efficienti.

Requisiti della strategia:

- risolvere gli innesti pericolosi;
- garantire sempre la visibilità di accessi, rampe, segnaletica;
- riorganizzare gli spazi per la sosta.

## 2. AREA ECOLOGICO AMBIENTALE



### 2. AREA ECOLOGICO-AMBIENTALE

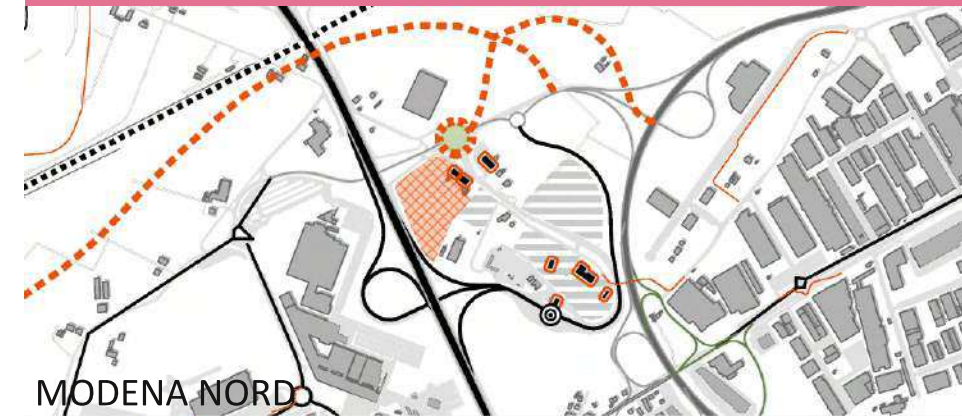
#### DOTAZIONI ECOLOGICHE E AMBIENTALI

Obiettivo specifico: riqualificazione paesaggistico ambientale degli spazi di risulta e dei rettilinei stradali.

Requisiti della strategia:

- qualificazione delle aree verdi nei pressi delle rotatorie;
- realizzare fasce filtro e di mitigazione per compensare gli impatti prodotti dalle nuove opere;
- mettere in campo misure di drenaggio urbano sostenibile per ridurre il fenomeno del ruscellamento superficiale e creare superfici di stoccaggio temporaneo delle acque meteoriche al fine di aumentare i tempi di corrivazione in fognatura.

## 3. AREA ECONOMICO SOCIALE



### 3. AREA ECONOMICO-SOCIALE

#### ATTRATTIVITÀ E LAVORO

Obiettivo specifico: favorire una progettazione coordinata volta a qualificare l'immagine complessiva di queste aree quali "porte" di una città attrattiva e produttiva.

Requisiti della strategia:

- integrare nel progetto, quando possibile, il recupero di edifici di valore;
- per le nuove costruzioni, adottare tecnologie e soluzioni architettoniche innovative, in particolare per i prospetti, in modo da qualificare l'immagine esteriore e, di conseguenza, il paesaggio.

## 1. AREA URBANISTICO TERRITORIALE



## 2. AREA ECOLOGICO AMBIENTALE

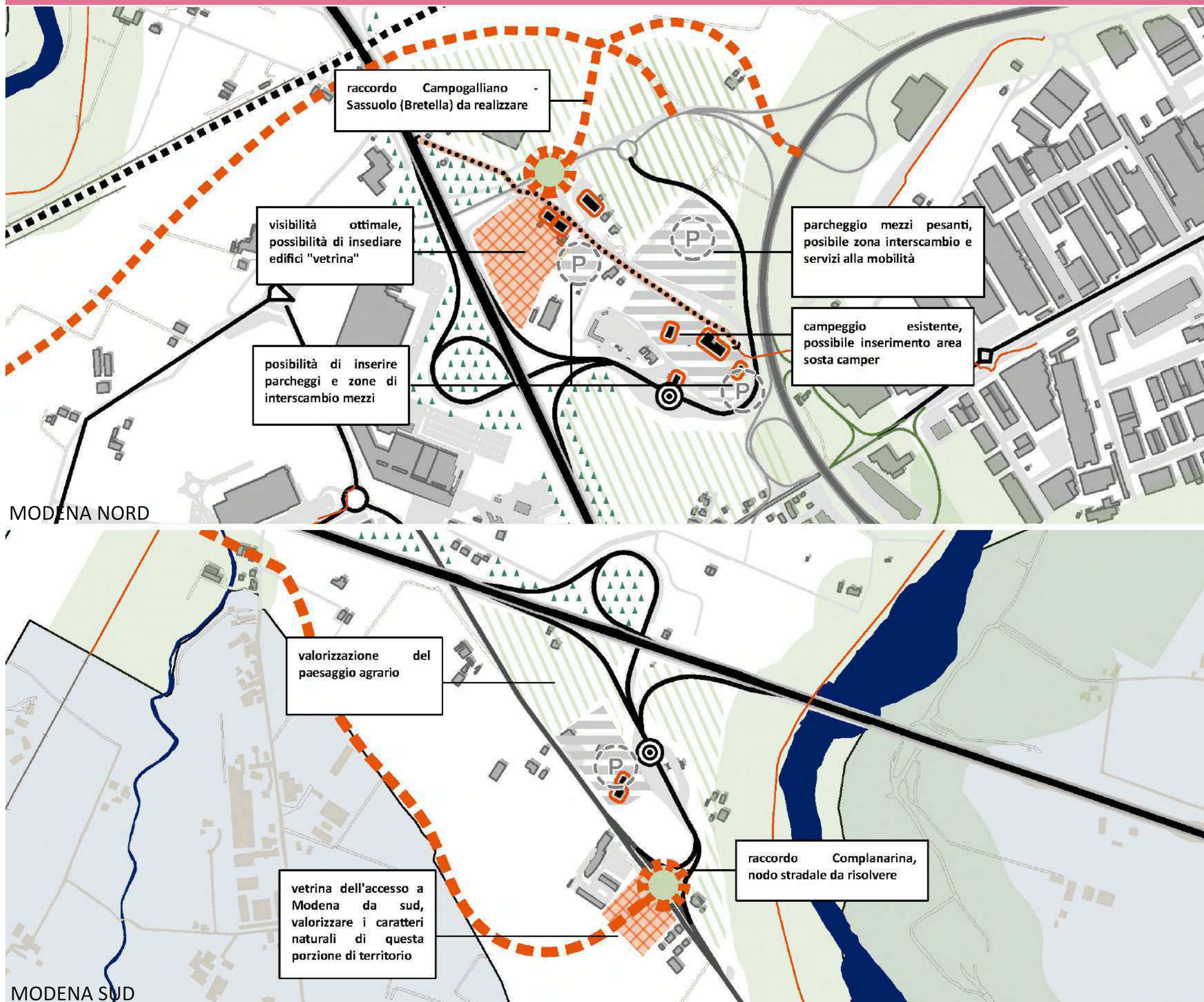


## 3. AREA ECONOMICO SOCIALE





## ASSETTO STRATEGICO



### LEGENDA

- edifici esistenti da valorizzare/rigenerare
- caselli autostradali
- possibili aree per parcheggi
- aree strategiche caratterizzate da una buona visibilità dalla strada
- aree strategiche per servizi alla mobilità e parcheggi
- possibile asse di connessione ciclopedonale
- rete delle connessioni ciclabili esistenti
- nodi stradali da adeguare in relazione ai nuovi progetti della viabilità
- tracciati delle nuove infrastrutture di progetto
- aree in cui indirizzare le compensazioni
- aree da preservare dall'edificazione
- corridoi della rete ecologica

azioni: 4.a.4 - 4.a.5 - 4.c.1 - 4.c.2

azioni: 2.b.2

azioni: 1.c.2

azioni: 5.b.3