


SPECIALE
mobilità


SISTEMA DELLA VIABILITÀ, TANTI PROGETTI PER MUOVERSI MEGLIO

Dalle tangenziali, alla fascia ferroviaria, dalla via Emilia, alla Nonantolana, da via Menotti, alle piste ciclabili ecco i tanti interventi del Comune per rendere il traffico più scorrevole. Investimenti per 55 milioni di euro assieme a Provincia, Anas e Società autostrade



Un impegno straordinario sul problema del traffico

Sondaggi e indagini indicano come il traffico sia il problema più sentito nella percezione dei modenesi. Come del resto in tutte le città del nostro paese sopra certe dimensioni, anche a Modena pesano le esigenze di una società fondata sulle relazioni, di una realtà economica che ha bisogno di mobilità nei tempi più rapidi possibili. Esigenze che si scontrano con problemi derivanti dal sempre più elevato numero di vetture circolanti, come l'inquinamento, la congestione e gli incidenti. Modena ha livelli di mobilità e di vetture circolanti tra i più alti del paese. Sulla base di questa consapevolezza l'Amministrazione comunale ha avviato un impegno davvero straordinario per intervenire sulla dotazione infrastrutturale per i trasporti e la mobilità, per incidere cioè sui punti critici al fine di ridurre i nodi più congestionati e fluidificare la circolazione anche dentro la città. Di queste opere (che complessivamente prevedono una spesa per il Comune di 55,4 milioni di euro) vorremmo dar conto con questo inserto speciale di "Modena Comune" che arriva a tutte le famiglie. Si parla di strade, rotonde, svincoli. Impegni per milioni e milioni di euro che sono parte di una strategia più ampia, fatta anche di potenziamento del trasporto pubblico, di miglioramento della rete di piste ciclabili, di investimento su modalità di trasporto alternative (vedi il prolungamento della ferrovia Modena-Sassuolo ormai vicina all'inaugurazione o il progetto di metropolitana). Questo è il quadro in cui va inserito l'intervento del Comune. Un intervento fondato su alcuni riferimenti strategici messi a punto nel corso degli ultimi anni (e sul coinvolgimento degli enti statali competenti). Il primo è costituito dagli accordi per la realizzazione della linea ad Alta capacità ferroviaria.

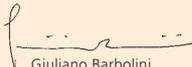


Accordi che, grazie proprio all'impegno del Comune e degli altri enti locali, comportano diversi interventi che, nell'arco di alcuni anni, cambieranno lo scenario trasportistico della città, in particolare per le merci. Capisaldi di questo disegno sono lo spostamento dello scalo merci a Marzaglia, con la riduzione del traffico pesante dentro la città. Col quadruplicamento ferroviario il sistema di trasporto delle merci su ferrovia subirà poi un notevole impulso. Gli accordi per l'Alta velocità prevedono poi la realizzazione di una variante alla via Emilia per collegarla alla Modena-Sassuolo, oltre ai lavori (già avviati) di spostamento della linea storica che oggi attraversa tutto il quartiere della Madonnina.

L'altro grande elemento del disegno sulla mobilità è quello di **migliorare la viabilità di accesso e il sistema delle tangenziali**. Già l'apertura delle complanari costituisce un risultato importante, cui si aggiungeranno entro breve l'eliminazione dei semafori e l'introduzione di rotonde agli incroci tra tangenziale via Emilia, via Vignolese (i cui lavori partiranno entro l'autunno), via Morane e via Contrada. A ciò va aggiunta la cosiddetta complanarina che collegherà Nuova Estense al casello di Modena sud, l'intervento al ponte di Navicello sulla Nonantolana (ormai ultimato) e il nuovo collegamento tangenziale-Nonantolana attraverso il Pip 5 (i cui lavori sono partiti in questi giorni). Si tratta di opere che coinvolgono Comune, Provincia, Anas e Società Autostrade, soggetti chiamati, proprio dagli enti locali, a operare unitariamente sul nostro territorio.

Il terzo filone di intervento è il **miglioramento e la fluidificazione della mobilità dentro la città**, potendo contare su un alleggerimento del traffico di attraversamento oggi esistente. In questo capitolo rientrano le opere sulla zona della fascia ferroviaria o interventi come la rotonda di via Menotti.

Stiamo parlando di opere in larga parte avviate o appaltate, che nel loro complesso rappresentano una modifica sostanziale del sistema della viabilità, forse come mai Modena ha conosciuto nella sua storia recente, proprio nell'ottica di dare maggiore efficienza al sistema, a beneficio dei cittadini e della realtà economica. Si tratta di uno sforzo imponente (stimabile in 1750 milioni di euro entro il 2007), costruito in una relazione con altri enti che contribuiranno economicamente in maniera rilevante, facendosi carico dei problemi del nostro territorio. Ripeto, questa delle grandi infrastrutture stradali, è parte rilevante dell'impegno del Comune i cui altri capisaldi, senza crociate ideologiche contro le auto, ma con un pragmatico impegno di governo, sono il potenziamento del trasporto pubblico, il favorire modalità di spostamento alternative, combattere l'inquinamento e garantire la sicurezza.


 Giuliano Barbolini
 Sindaco di Modena

In tutto il mondo, la domanda di mobilità tende a crescere con ritmi serrati e anche Modena non sfugge a questo fenomeno. I dati della mobilità cittadina sono riassumibili in queste cifre: 850 km di strade comunali, 103 km di percorsi ciclabili, 115.000 autoveicoli circolanti, 450.000 spostamenti al giorno (interni alla città). I modenesi si muovono molto con l'automobile privata che, col 75% degli spostamenti, domina in contrastata. A molta distanza, seguono la bicicletta (10% circa), i mezzi pubblici (6%), a piedi (4%).

La velocità degli spostamenti incide sul sistema economico, sulle relazioni tra le persone. Ma si tratta anche di una situazione che provoca importanti ripercussioni sulla qualità della vita, dai problemi di sicurezza e incidenti a quelli ambientali di cui spesso questo giornale si è occupato in virtù degli interventi portati avanti dal Comune (dalle targhe alterne, al pacchetto di provvedimenti per la sicurezza stradale).

Per governare ed orientare la domanda di mobilità dei cittadini, l'Amministrazione comunale interviene con una pluralità di strumenti in cui spiccano gli investimenti massicci sia per la costruzione di nuove infrastrutture che per la manutenzione di quelle esistenti. Alcune cifre: le nuove opere di prossima realizzazione (alcune già avviate altre comunque già finanziate e con i progetti pronti) assorbono, solo per gli impegni del Comune, oltre 55

milioni di euro. A sua volta, la manutenzione ordinaria e straordinaria di tutta la dotazione infrastrutturale modenese richiede oltre 10 milioni di euro.

In questo inserto speciale di "Modena Comune" c'è proprio una panoramica completa delle opere in arrivo e pensate, pur in presenza di flussi di traffico così alti come esistono a Modena, con l'idea di rendere più fluida la circolazione, eliminando punti particolarmente congestionati e spostando il maggior traffico possibile all'esterno del centro. Non è un caso che numerosi siano gli interventi destinati

alle tangenziali (vedi a pagina II e III), dalle rotonde su via Emilia e via Vignolese a quelle su via Morane e via Gherbella al nuovo collegamento tra tangenziale e Nonantolana (nella zona del Pip 5). Ci sono poi interventi legati alla zona centrale della città (vedi alle pagine IV e V), come quelli sull'asse via Menotti-Trento Trieste (anche qui con una nuova rotonda) o sull'area del Policlinico (col prolungamento della linea filoviaria numero 7). Altro capitolo di grande rilievo quello legato alla fascia ferroviaria (vedi alle pagine VI e VII), con gli interventi su via Canaletto e via Soratore.

MOBILITÀ E VIABILITÀ A MODENA

Rete delle strade comunali **850** km

Piste ciclabili **103** km

Autoveicoli circolanti **115.000**

Spostamenti quotidiani (interni alla città) **450.000**

75% degli spostamenti avviene in auto

10% in bicicletta

6% coi mezzi pubblici

4% a piedi

Negli ultimi **10** anni ci sono stati mediamente **33** morti e **2.060** feriti ogni anno per incidenti stradali



SPECIALE mobilità



TRENTA CHILOMETRI DI TANGENZIALE

*Cresciuto nel corso degli anni, questo anello viario realizzato da Comune e Anas, oggi circonda la città
Ora l'esigenza è quella di un ulteriore potenziamento specie nei punti di interscambio*

Progettata per i primi tratti già negli anni '60 e realizzata per stralci successivi da Comune ed Anas, oggi la tangenziale di Modena costituisce il più importante sistema viario veloce per distribuire il traffico in tutte le principali direzioni da e per la città. Sono migliaia e migliaia i mezzi che quotidianamente transitano su questo anello intorno alla città. Un sistema ad alta capacità che, nonostante sia via via cresciuto nel corso degli anni, ha bisogno di essere ulteriormente sviluppato soprattutto nei punti di interscambio con il resto della viabilità proveniente dai centri della provincia e nei collegamenti con l'autostrada.

La tangenziale è oggi costituita da un grande anello stradale che si sviluppa per una lunghezza di circa 30 km intorno a tutta la città e che presenta due carreggiate a senso unico di marcia, una esterna (in senso antiorario) e una interna (in senso orario), di larghezza media di m. 10,50. Una barriera continua di guard rail o di jersey di cemento le separa per ragioni di sicurezza.

La tangenziale intercetta le principali strade che dall'esterno del territorio comunale convergono verso il centro urbano, attraverso una successione di svincoli: in progetto sono 28. Di essi, 21 sono già stati completati e numerati in senso antiorario a partire dall'intersezione tangenziale/via

Emilia est (n° 1). I restanti 7 saranno realizzati nei prossimi anni.

L'anello tangenziale è da adeguare, sia pure per un breve tratto: fra Vaciglio e lo svincolo n° 20 (uscita delle complanari a Cantone di Mugnano) utilizza infatti il tracciato della via Nuova Estense, oggi a doppio senso di circolazione. Nel tratto precedente, invece, fra lo svincolo n° 18 (Cognento) e lo svincolo n° 20 (Cantone di Mugnano), utilizza le "complanari", carreggiate indipendenti che affiancano la A1.

Al fine di razionalizzare la gestione della tangenziale, Comune ed Anas stanno definendo un accordo generale che stabilisce le reciproche competenze e gli impegni finalizzati alla realizzazione di un nuovo tratto a quattro corsie a est di Vaciglio.

Il completamento della tangenziale e il prolungamento delle complanari da Cantone di Mugnano al casello autostradale di Modena sud renderà ancora più efficiente questo grande sistema viario. L'ipotesi di accordo per l'ultimo tratto della tangenziale evidenzia che i rilevanti investimenti necessari per tale intervento (circa 44 milioni di euro) saranno ripartiti fra Anas, Provincia e Comune di Modena. Gli stessi enti si accolleranno anche i costi per l'installazione di barriere antirumore e delle barriere di sicurezza, là dove non ancora completate.

Via Emilia e Vignolese in rotatoria

*Al via entro l'anno l'intervento che eliminerà i semafori a due incroci particolarmente trafficati
Su via Emilia previsto anche un sottovia. Il costo dell'intervento sarà di quasi 11 milioni di euro*

Sono una delle priorità nell'agenda di interventi. Si tratta degli svincoli tra tangenziale via Emilia Est e via Vignolese. Stiamo parlando di incroci, oggi semaforizzati, che costituiscono certamente punti di "sofferenza" nella circolazione, particolarmente nelle ore di punta (con flussi di oltre 2.500 veicoli l'ora).

Il Comune ha elaborato ed approvato il progetto esecutivo di entrambi gli interventi, considerandoli un tutt'uno per caratteristiche tecniche e continuità fisica. Ora si è in fase di appalto e le opere partiranno entro il 2003. Il costo globale dell'intervento è stato quantificato in 10,8 milioni di euro di cui 4,3 a carico dell'Anas (40% della spesa), 1,25 milioni di euro a carico della Provincia di Modena e i rimanenti 5,25 a carico del Comune. Il progetto per lo svincolo della via Emilia Est prevede:

- una rotatoria sul piano di campagna di diametro globale di 80 metri, dotata di un anello di circolazione veicolare di 12 metri, che avrà la funzione di smistamento del traffico nelle diverse direzioni
- un sottovia della tangenziale, che consentirà al traffico veicolare circolante su entrambe le carreggiate di proseguire lungo l'anello senza interferire con i veicoli che viaggiano sulla via Emilia
- un percorso ciclopedonale, largo 4 metri parallelo alla via Emilia, con un'aiuola separatrice dalla statale.

Il progetto per lo svincolo della via Vignolese prevede:

- una rotatoria di diametro complessivo di 74 metri, dotata di corsia di transito di 12 metri e banchine
- un sottovia per ospitare la pista ciclabile ricavata lungo la via Vignolese e passante sotto la rotatoria, con un tratto a cielo aperto.

Le soluzioni progettuali per questo duplice intervento tengono conto della prevedibile riduzione di traffico sulla via Vignolese che dipenderà dal prolungamento delle complanari fra Cantone di Mugnano e San Donnino, in prossimità del casello autostradale di Modena sud.

I due interventi presentano elementi di notevole complessità non tanto per le opere in sé, quanto per la necessità di contemperare le esigenze operative dei cantieri e quelle degli utenti delle strade coinvolte. Per non bloccare la circolazione, sarà quindi necessario realizzare opere provvisorie consistenti in una rotatoria provvisoria sulla via Emilia (sulla via Vignolese verrà costruita direttamente la rotatoria definitiva). In tal modo, mentre si realizzano i vari manufatti, il traffico potrà egualmente scorrere senza grandi limitazioni.

Fra l'altro, l'intervento sulla via Emilia Est sarà preceduto da un importante scavo archeologico per recuperare i reperti di epoca romana dell'antica via Emilia, già nota agli esperti.



Un'immagine dell'incrocio tra tangenziale e via Morane in cui sorgerà una rotatoria

E per gli ultimi due snodi...

*Anche in via Morane e via Contrada saranno realizzate due rotatorie. Costo 2 milioni di euro
Progetti già pronti per completare la scorrevolezza dell'anello intorno alla città*

La realizzazione degli svincoli della tangenziale su via Emilia Est e via Vignolese comporterà un aumento della pressione del traffico sulle successive intersezioni semaforizzate della Nuova Estense con via Morane e via Contrada (in questi snodi il flusso veicolare tocca oggi circa 2.700 veicoli l'ora nei momenti di punta).

Il tratto della Nuova Estense tra Vaciglio e Cantone Mugnano, lungo circa 3,5 km, è l'unico arco mancante al completamento dell'anello tangenziale di Modena, con dimensioni di una normale statale a doppio senso di circolazione.

Un apposito progetto comunale ha pertanto previsto la realizzazione di due svincoli a rotatorie in sostituzione degli attuali incroci con semafori. Essi si propongono di fluidificare la circolazione veicolare in due punti critici delle rete viaria modenese, riducendone contemporaneamente l'incidentalità ed i tempi di transito.

Le rotatorie "gemelle" avranno una notevole dimensione di 80 metri globali e saranno dotate di anello di circolazione largo 10 metri. Per ridurre ulteriormente la velocità di transito, avranno una pendenza verso l'esterno. Come già attuato efficacemente in altre rotatorie cittadine, l'aiuola centrale sarà in rilievo e verrà arredata con verde.

Nell'intento invece di aumentare la capacità degli svincoli di smaltire il traffico, gli ingressi della via Nuova Estense sulle rotatorie presenteranno 3 corsie, mentre le uscite ne avranno due soltanto. Ingressi

e uscite da via Morane e Contrada saranno invece a due corsie.

Particolare cura sarà prestata all'illuminazione degli svincoli, da realizzarsi attraverso pali disposti sui bordi esterni degli anelli delle rotatorie, in modo da garantire maggiore visibilità sia di notte che in presenza di nebbia.

L'intervento avrà un costo di 2,1 milioni di euro e sarà sostenuto dal Comune (con un contributo della Regione Emilia Romagna ammontante a circa 440.000 euro). A conclusione degli interventi sulla via Nuova Estense (via Emilia Est, via Vignolese, via Morane e via Contrada), lungo i 30 km della tangenziale saranno definitivamente eliminati tutti gli attuali semafori, con conseguente beneficio per gli utenti.



III

SPECIALE
mobilità

PASSAGGIO PER LA NONANTOLANA

Già avviato l'intervento che prevede la realizzazione di un nuovo svincolo sulla tangenziale. Prevista anche una nuova strada che attraverserà il Pip 5. Il costo dell'opera è di 7,2 milioni di euro

La previsione di un incremento degli insediamenti produttivi nella zona industriale Torrazzi ha indotto l'Amministrazione comunale, già da alcuni anni, a pianificare il potenziamento della viabilità al servizio della mobilità in quest'area dove sorgerà il nuovo Piano Insediamenti Produttivi (PIP) n°5.

L'esigenza ha assunto carattere di priorità anche alla luce della situazione sulla via Nonantolana e sullo svincolo n° 6 della tangenziale, dove si registrano code in uscita nelle ore di punta.

Il Comune ha quindi predisposto un progetto di potenziamento della viabilità (la cui realizzazione è già in corso) che prevede la realizzazione di opere molto impegnative:

- uno svincolo a due livelli, con ponte sulla tangenziale e rampe di immissione sia in carreggiata esterna che interna
- un collegamento stradale dalla tangenziale alla via Nonantolana attraverso l'area del Pip 5
- una rotonda all'intersezione della costruenda strada sulla via Nonantolana e un'altra rotonda all'intersezione fra la strada programmata e quella di accesso nell'area industriale in ampliamento.

Il nuovo svincolo (che viaggiando da Milano verso la Nuova Estense si trova circa un chilometro oltre l'attuale svincolo con la Nonantolana) sarà costituito da un ponte a tre arcate, lungo in tutto 66 metri, che supera la tangenziale

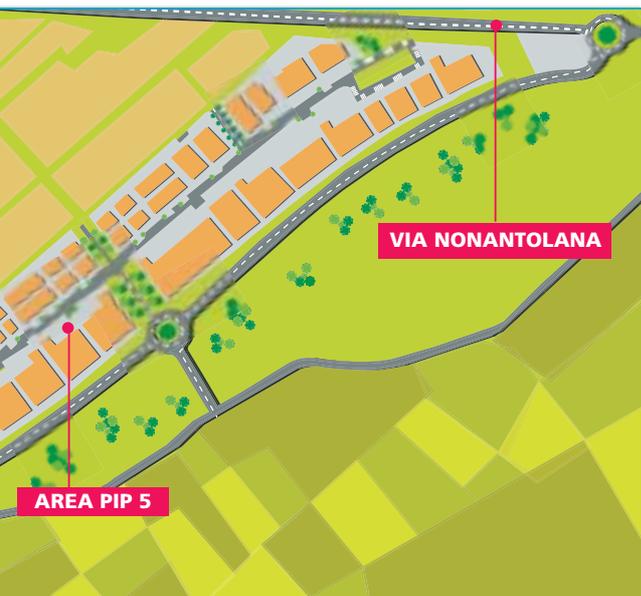
in un punto in cui è larga 28 metri. La larghezza complessiva del manufatto è di 18,7 metri. Per sostenere il peso del ponte, sarà necessario costruire una base di calcestruzzo poggiante su 12 pali profondi circa 40 metri. Sul ponte saranno installati guard rail per proteggere i percorsi pedonali ricavati su ambo i lati.

La strada destinata a collegare la tangenziale alla via Nonantolana ha una lunghezza di 2.300 metri, con una carreggiata di 10.50 metri con doppio senso di circolazione.

Le due rotonde progettate sono "gemelle": presentano entrambe un diametro complessivo di 70 metri e una anello transitabile di 8 metri, cui si aggiungono le banchine. L'aiuola interna è di 49 metri di diametro.

Il costo globale del progetto è di 7,2 milioni di euro. I lavori sono già stati appaltati e si concluderanno entro il settembre 2004.

Lo svincolo della tangenziale per i Torrazzi recherà il numero progressivo 4 e smaltirà prevedibilmente un elevato flusso di traffico. In tal modo si alleggerirà la circolazione allo svincolo attuale con via Nonantolana (nelle ore di punta sono stati rilevati oltre 2.500 veicoli l'ora), favorendo una maggiore tranquillità e sicurezza negli spostamenti in un punto critico della mobilità cittadina e garantendo silenziosità all'abitato di Torrazzi. L'intervento concorrerà, assieme al nuovo ponte sul Panaro a Navicello, a fluidificare il traffico sulla Nonantolana e all'incrocio con la Panaria Bassa.



Qui a sinistra il progetto della rotonda che sorgerà all'incrocio tra la tangenziale Pasternak e la via Emilia. In questo snodo è anche previsto che la tangenziale stessa passi in sottovia rispetto alla via Emilia. Al centro un'immagine del nuovo svincolo che collegherà la tangenziale Pasternak a via Nonantolana, fiancheggiando l'area in cui sorgerà il nuovo insediamento produttivo del PIP n. 5.

Nuovi sbocchi sulle complanari

Tra 2004 e 2005 previsti i prolungamenti di via Falcone e via fratelli Rosselli. Le due opere favoriranno l'utilizzo del sistema di tangenziali. Costo 12 milioni di euro

Sia pensando alle esigenze dei nuovi insediamenti residenziali (previsti nella zona sud della città) che alla necessità di migliorare i collegamenti tra la viabilità cittadina e l'anello delle tangenziali, ed in particolare alle complanari all'A1, il Comune ha definito un progetto che prevede la realizzazione di due interventi fra loro coordinati. Si tratta del prolungamento di via Falcone e via Rosselli fino alla tangenziale.

Il collegamento di via Falcone alla tangenziale, cioè alle complanari che corrono a lato dell'A1, ha una lunghezza di circa 2 km. Lo svincolo sarà attuato con un ponte che supera la tangenziale e consentirà l'immissione sia sulla carreggiata interna che su quella esterna. La nuova strada interseca tre strade molto trafficate, via Salvo D'Acquisto, via Dalla Chiesa e via Contrada. Per evitare ingolfamenti e code e limitare la velocità di transito lungo strade rettilinee, è

stata prevista la realizzazione di 3 rotonde di medie dimensioni. L'intervento, dal costo previsto di circa 6,8 milioni di euro, è stato inserito nel programma delle opere pubbliche del 2004. Il collegamento di via Rosselli, sempre con sbocco sulle complanari a lato dell'A1, sarà attuato prolungando il tratto della nuova strada già eseguito, compreso tra l'intersezione con via S. D'Acquisto/via Panni e Stradello San Giuliano, fino alla tangenziale per una lunghezza di circa 1,3 km. Oltre alla rotonda all'intersezione con via Contrada, sarà costruito un ponte sulle complanari e sull'A1 per consentire l'immissione alla mano su entrambe le carreggiate. Con un costo previsto di circa 5 milioni di euro, l'intervento è stato inserito nel programma delle opere pubbliche del 2005. È importante evidenziare che la Società Autostrade contribuirà alla realizzazione del progetto costruendo i piloni centrali di sostegno dei due ponti.

Prossima meta il casello di Modena Sud

Un tassello fondamentale per garantire la piena funzionalità del sistema tangenziale di Modena è il suo collegamento alla A1, cioè da Cantone di Mugnano al casello autostradale di Modena sud.

Il progetto, che grazie alle forti pressioni del Comune sarà elaborato, finanziato e realizzato dalla Società Autostrade, prevede il prolungamento di un braccio delle complanari (quello sud).

Lungo 5,7 km e largo 10,5 metri, il nuovo tratto collegherà la Strada Nuova Estense al casello autostradale in via Vignolese dove, in sostituzione all'attuale svincolo, verrà realizzata una rotonda. La nuova strada prevederà svincoli a raso di collegamento con via Paganine e con via S. Lorenzo e S. Donnino.

Ma l'opera più impegnativa sarà

attuata a circa 2 km dal casello autostradale, in prossimità di Villa Leonardi. Per rispettarne i vincoli imposti dalla Soprintendenza per i Beni ambientali ed architettonici, infatti, il tracciato della complanare correrà in galleria per circa 500 m.

La complanare sud ha tutte le caratteristiche di una grande opera, in quanto richiede numerose realizzazioni ed elevati investimenti. Per superare gli ostacoli naturali e le strade esistenti, lungo il suo percorso saranno necessari 4 ponti, 3 sottopassaggi, una passerella per una pista ciclabile, 1.500 metri di barriere antirumore.

I vantaggi per la città saranno notevoli, con l'alleggerimento dei flussi di traffico odierni sulle strade dirette a sud (via Vignolese e via Gherbella) e negli abitati di S. Donnino e S. Damaso.



SPECIALE mobilità



IV

VICINO ALLA FERROVIA ARRIVA LA ROTATORIA TANTO ATTESA

Il progetto di sistemazione dell'incrocio Menotti-Divisione Acqui-Ferrari

L'intersezione via Menotti-via Divisione Acqui-via Ferrari costituisce uno dei punti critici della circolazione in città a causa dei notevoli flussi di

traffico che vi si registrano (fino a 3.000 veicoli nelle ore di punta) e della "strozzatura" determinata dal vicino ponte sulla ferrovia.

Per migliorare la mobilità in zona e predisporre infrastrutture adeguate alle esigenze dei futuri insediamenti residenziali e di servizi, il Comune ha da tempo elaborato uno specifico progetto di sistemazione (per anni bloccato da i vincoli posti dalla Soprintendenza su un edificio e dalle difficoltà nelle procedure di esproprio) che richiederà i seguenti interventi:

- realizzazione di una apposita fermata urbana della ferrovia Modena-Sassuolo e di un sottopassaggio ciclo-pedonale alle linee ferroviarie
- prolungamento di via Soli
- realizzazione di una rotatoria all'intersezione di via Menotti-via Divisione Acqui-via Ferrari

• sistemazione di Via Ferrari.

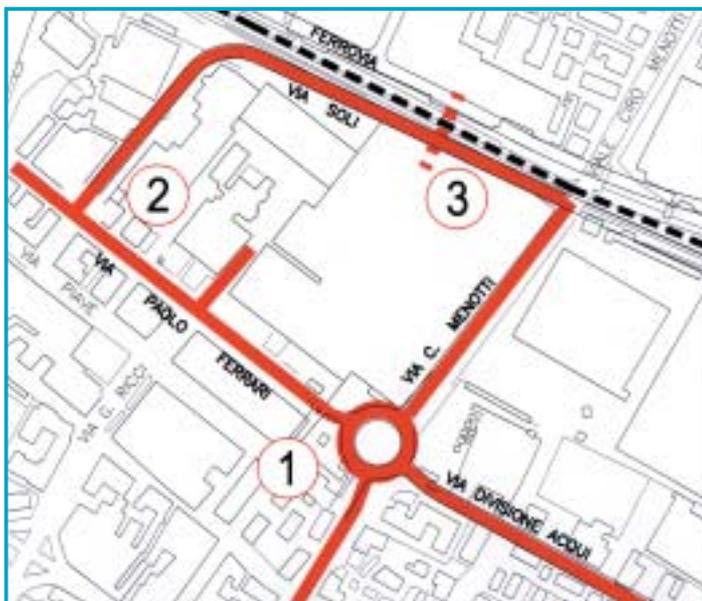
Il prolungamento della ferrovia Modena-Sassuolo, in via di completamento, disporrà di una fermata urbana prima del terminal della stazione centrale. Essa sarà ricavata in prossimità del nascente polo dei servizi sanitari dell'USL modenese. In questo stesso punto, sarà realizzato anche un sottopassaggio ferroviario per ciclisti e pedoni in modo da favorire il superamento della "frattura" introdotta dalla linea ferroviaria.

La tappa successiva del progetto prevede il prolungamento di via Soli. Avrà una lunghezza di 300 metri e correrà parallelamente alla linea ferroviaria, costituendo in tal modo la "gronda sud" (cioè un collettore del traffico verso la periferia). Avrà una larghezza di 10,5 m e sarà dotata di marciapiedi su entrambi i lati. Per ridurre l'impatto acustico generato dal passaggio dei convogli, le Ferrovie dello Stato installeranno barriere anti rumore lungo la strada.

La rotatoria all'intersezione di via Menotti con via Divisione Acqui e via Ferrari avrà un diametro esterno di 51 metri, un anello di circolazione di 9 metri e un'aiuola centrale di 33 metri. Per poterla realizzare, sarà necessario demolire parzialmente alcuni degli edifici circostanti. Gli ingressi e le uscite della rotatoria avranno larghezze diverse calibrate sui diversi flussi di traffico (varieranno fra 5 e 6 m). La sistemazione di via Ferrari, oggi a senso unico, prevede il doppio senso di marcia da via Menotti a viale Reiter e la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale su un lato e di un marciapiede sull'altro lato. Aiuole verdi separeranno la strada dai percorsi ciclo-pedonali.

Tutte le reti dei servizi pubblici verranno rifatte e particolare attenzione sarà posta alla qualità delle finiture, ad esempio impiegando materiali pregiati in parte della rotatoria e nella delimitazione delle strade. Il costo complessivo del progetto è di 7,7 milioni di euro. I lavori inizieranno tra fine 2003 e inizio 2004. Questo intervento sarà temporalmente preceduto dalla riorganizzazione della viabilità lungo l'asse Menotti-Trento Trieste e in altre strade della zona (vedi articolo qui sotto).

Qui sotto al punto 1 la rotatoria che sorgerà tra via Divisione Acqui e via Menotti. Al punto 2 il prolungamento di via Soli e al punto 3 il sottopassaggio ciclo-pedonale e la fermata urbana della ferrovia Modena-Sassuolo.



MOBILITÀ, LA MAPPA DEGLI INTERVENTI



1. Svincolo Tangenziale - via Emilia
2. Svincolo Tangenziale - via Vignolese
3. Rotatoria via Morane-Gherbella
4. Rotatoria via Contrada-Nuova Estense
5. Svincolo Tangenziale - Area industriale Torrazzi
6. Prolungamento via Falcone - Tangenziale
7. Prolungamento via Rosselli - Tangenziale
8. Collegamento Cantone di Mugnano-Autostrada A1 (Modena sud)
9. Rotatoria Via Menotti-Divisione Acqui
10. Riqualificazione mobilità nell'area del Policlinico
11. Rotatoria via Suore- viale Cialdini

Doppio senso per l'asse Menotti-Trento Trieste

Partirà a settembre l'intervento di qualificazione delle due importanti strade cittadine. Cambierà il senso di circolazione anche in alcune altre vie della zona. Previsti nuovi parcheggi e marciapiedi

Viale Trento Trieste, via Menotti e viale Reiter sono strade che, pur inglobate all'interno di popolosi quartieri sviluppati nella seconda metà del '900, hanno oggi il carattere di vie di scorrimento con grandi volumi di traffico, elevata velocità veicolare. Con le loro corsie a senso unico esse rappresentano una sorta di anomalia per la città, una frattura tra le sue parti. Da qui la scelta del Comune, inserita nel piano della viabilità, di un intervento di riqualificazione che partirà nel settembre 2003 e che prevede il ripristino del doppio senso di marcia. Obiettivo è di aumentare la sicurezza e favorire l'uso di queste strade al servizio della mobilità locale. Questo progetto di riqualificazione, ovviamente correlato a quello della rotatoria all'

intersezione via Menotti-via Divisione Acqui (vedi articolo qui sopra), prevede diversi interventi:

- introduzione del doppio senso di circolazione in via Menotti, viale Trento e Trieste, viale Reiter (in parte), via Tagliacucchi, via Piave (in parte), via Ferrari (in parte)
- realizzazione di rotatorie alle intersezioni viale Trento Trieste-viale Muratori e viale Reiter-via Ricci
- realizzazione di marciapiede, pista ciclabile e sistemazione della sosta in via Menotti (lato est)
- realizzazione di marciapiedi, sistemazione dei parcheggi e delle intersezioni con le laterali in via



Menotti (lato ovest).

Il progetto accentuerà dunque il carattere residenziale delle strade interessate e consegnerà la moderazione della velocità

veicolare a beneficio della sicurezza negli spostamenti, la fluidificazione della circolazione grazie alle rotatorie e una migliore fruizione degli spazi pubblici. Particolare cura riceveranno gli arredi urbani. Sia in via Trento Trieste che in via Menotti saranno piantumate complessivamente 156 piante e il sistema di irrigazione sarà automatizzato. Saranno installate numerose panchine e porta bici-

clette. L'illuminazione pubblica sarà completamente rinnovata: verranno infatti installati 180 nuovi pali, su entrambi i lati delle strade. Numerosi attraversamenti ciclo-pedonali saranno realizzati con l'impiego di cubetti in pietra naturale e verranno dotati di isole salvagente per maggiore sicurezza degli utenti. Una parte della pavimentazione in varie intersezioni sarà realizzata con cubetti di pietra naturale con funzione di moderatore di velocità. Le reti telefoniche ed elettriche verranno potenziate ed adeguate in tutte le strade interessate dal progetto. I lavori avranno un costo globale di 1,85 milioni di euro e dureranno poco più di un anno.





V

SPECIALE mobilità



La viabilità cambia anche verso il Cialdini

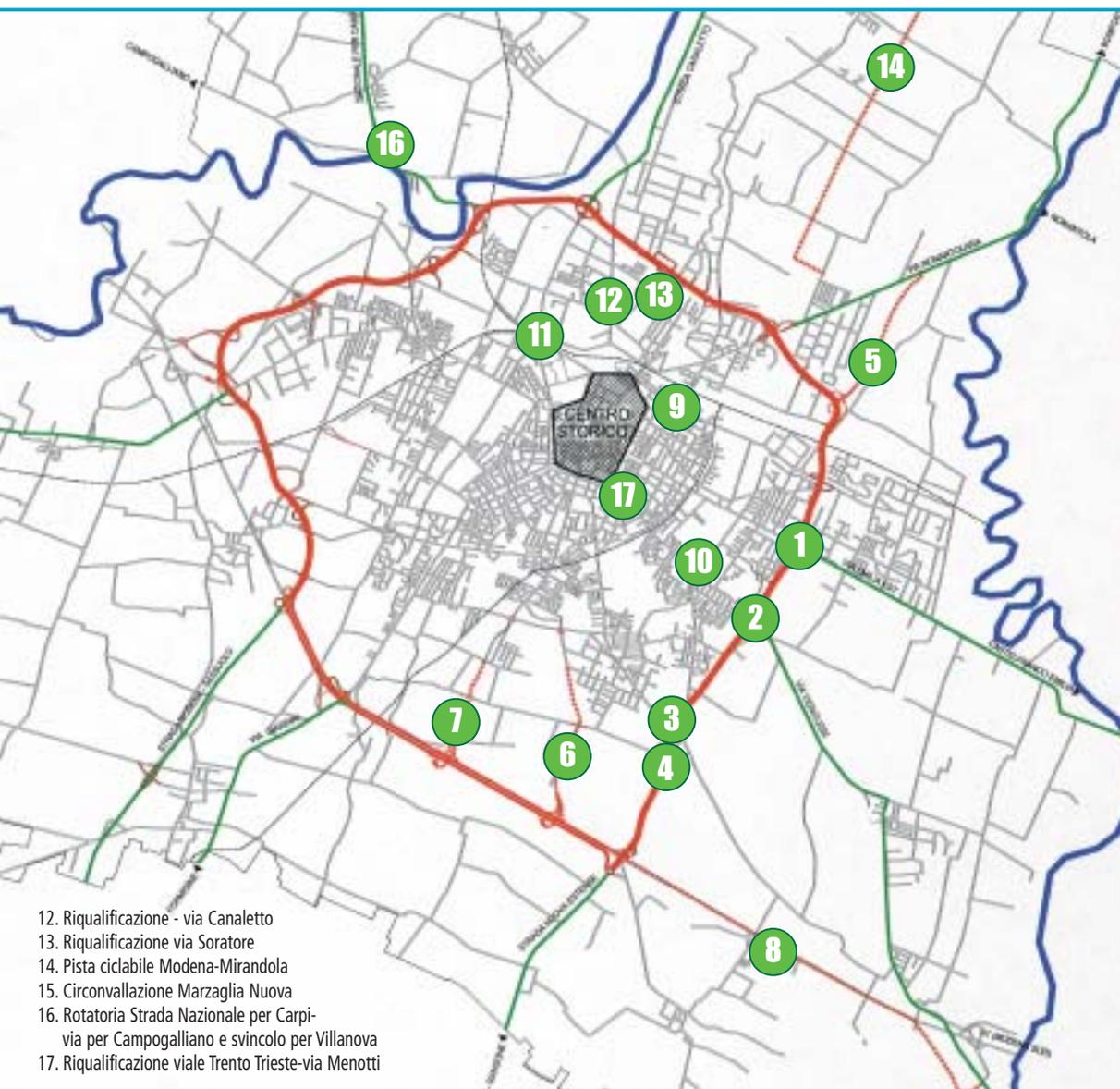
Anche l'asse viale Cialdini-via La Marmorata (circa 2000 veicoli nelle ore di punta) costituisce uno dei principali accessi alla città, collegando lo svincolo n° 10 della tangenziale (Strada Canaletto) al cavalcavia Cialdini.

Lungo tale percorso, proprio l'intersezione viale Cialdini-via delle Suore è soggetta ad una notevole pressione del traffico e presenta una significativa incidentalità.

È nato da queste esigenze l'apposito progetto del Comune teso a migliorare la mobilità in questa zona la cui realizzazione sarà avviata entro la fine del 2003. Esso prevede diversi interventi tra loro collegati: nuova rampa di collegamento tra il cavalcavia Cialdini e via Parenti, riqualificazione di Via Parenti, rotonda viale Cialdini-via delle Suore, riqualificazione di via del Tirasegno.

La realizzazione della nuova rampa di collegamento tra il cavalcavia Cialdini e via Parenti rende necessario allargare la sezione del ponte stesso per ricavarvi le corsie di accelerazione e decelerazione, oltre che un nuovo tratto di strada fino a via Parenti.

Via Parenti, da parte sua, collegherà i comparti limitrofi sia a viale Cialdini-via delle Suore che a via Pico della Mirandola. L'opera più importante sarà però la rotonda su viale Cialdini. Essa avrà un diametro esterno di 62 metri e un anello di circolazione per i veicoli largo 10 metri. La riqualificazione di via del Tirasegno prevede una strada, larga 7 metri con percorsi pedonali su entrambi i lati. Il costo globale del progetto è di 2,4 milioni di euro.



12. Riqualificazione - via Canaletto
13. Riqualificazione via Soratore
14. Pista ciclabile Modena-Mirandola
15. Circonvallazione Marzaglia Nuova
16. Rotatoria Strada Nazionale per Carpi-via per Campogalliano e svincolo per Villanova
17. Riqualificazione viale Trento Trieste-via Menotti

Policlinico, più filobus e parcheggi

Al via in questo mese di giugno i lavori di prolungamento della linea 7 che attraverserà l'area dell'ospedale

Prevista anche la realizzazione di nuove aree sosta (per un totale di 393 posti in più) e di due tratti di percorso ciclopedonale

Il Policlinico di Modena costituisce uno dei poli di servizi pubblici più attrattivi della città, richiamando quotidianamente migliaia di utenti ed operatori. La mobilità da/verso il Policlinico è quindi molto intensa e praticata con tutte le modalità. Un dato per tutti: la linea 7 del trasporto pubblico urbano, che ha un suo terminal proprio all'ingresso di questo ospedale, è la più utilizzata del trasporto pubblico modenese, con oltre 1,3 milioni di passeggeri l'anno (16% dei trasportati totali). Nell'intento di garantire una mobilità sempre più adeguata alle esigenze dei cittadini e del presidio sanitario, Comune, Azienda Policlinico e Università hanno stipulato nel maggio del 1999 un accordo che prevede la riqualificazione della mobilità, da realizzarsi a carico del Comune di Modena. In particolare l'accordo, i cui lavori di attuazione partiranno proprio nel giugno 2003, prevede:

- attraversamento nell'area del Policlinico della linea filoviaria n° 7
- la realizzazione di nuovi parcheggi per autoveicoli
- realizzazione di due tratti di piste ciclabili.

La linea filoviaria n° 7 sarà prolungata fino al polo universitario di Ingegneria (in via Gottardi), dove sarà collocato il nuovo capolinea. Il tracciato definisce per la zona del Policlinico due ingressi (via del Pozzo e via Campi) e il passaggio accanto ai Poliambulatori.



I filobus transiteranno in entrambe le direzioni di marcia lungo lo stesso itinerario.

La realizzazione dei nuovi parcheggi costituisce una risposta alla pressante domanda di aree di sosta in questo punto della città. L'intervento incrementerà i posti auto disponibili, portandoli a 2.400, di cui 50 per disabili.

Nel dettaglio, i due parcheggi esistenti, quello con ingresso in via del Pozzo e quello a servizio del Poliambulatorio, saranno oggetto di lavori di sistemazione e di ampliamento.

Verranno invece costruiti un parcheggio in prossimità delle camere ardenti (via Feliciani) e un altro in prossimità della scuola materna (angolo via del Pozzo-Largo del Pozzo). I posti auto aumenteranno di 393 unità in tutto. L'Università finanzia con proprie risorse la costruzione del parcheggio ubicato vicino alle camere ardenti.

I nuovi tratti di piste ciclo-pedonali verranno realizzati uno sulla via Emilia Est (lato sud) e l'altro dalla via Emilia Est fino al Poliambulatorio. I due percorsi misureranno complessivamente 700 metri circa e avranno larghezza di 4 metri (di cui 2,5 per i ciclisti e 1,5 per i pedoni). Le opere realizzate dal Comune di Modena costeranno in tutto 1,16 milioni di euro.



SPECIALE mobilità



VI

UNA "FASCIA" PIENA DI QUALITÀ

Procede l'enorme progetto di riqualificazione dell'area a nord della ferrovia su 800 mila metri quadrati di città Residenza, servizi ma anche tanti interventi per garantire una viabilità che colleghi al meglio col resto della città

Lamministrazione comunale ha ormai da tempo definito e avviato un intervento di riqualificazione di quell'enorme area a nord del centro storico, compresa fra la linea ferroviaria Milano-Bologna e la tangenziale, che è stata sede di numerose ed importanti attività produttive che hanno contribuito a caratterizzare Modena come città industriale.

Il "Programma di riqualificazione urbana" di quella che è nota come la "fascia ferroviaria", interessa in tutto circa 800.000 mq e costituisce lo strumento urbanistico necessario per ridare slancio, nei prossimi 10/15 anni, a un complesso davvero articolato di iniziative positive su un territorio altrimenti votato all'abbandono. Che tipo di insediamenti prenderanno il posto delle vecchie ed inquinanti industrie? Anzitutto, sono previste localizzazioni residenziali (circa 1.000 appartamenti), di servizio e commerciali. Verrà comunque assicurato spazio alle attività produttive "leggere", compatibili con il carattere più urbano assunto dal quartiere Sacca. Vi troveranno posto anche servizi pubblici di notevole rilievo, come alcuni uffici dell'Usl. È importante evidenziare che un quarto dell'area (circa 200.000 mq) saranno dedicati all'ambiente (parchi, percorsi pedonali e ciclabili). La "fascia ferroviaria" subirà un cambiamento rilevante a seguito dello spostamento verso nord della linea storica della ferrovia e con lo spostamento a Citanova del nuovo scalo merci (oggi a fianco dell'attuale stazione), in posizione strategica rispetto al collegamento

stradale e ferroviario con Sassuolo e la zona delle ceramiche. Questo grande processo di trasformazione del quartiere Sacca consentirà di "ricucire" le due anime della città, ancora divise dalla ferrovia e dalla carenza di passaggi fra nord e sud. Non a caso un ruolo fondamentale a questo fine è stato assegnato alle infrastrutture per la mobilità urbana. Per creare il sistema viario adeguato ai nuovi insediamenti e favorire migliori collegamenti fra essi e il resto della città, sono stati programmati numerosi interventi:

- costruzione della "gronda", un ampio asse stradale finalizzato agli spostamenti est-ovest. La sua realizzazione interesserà i tratti stradali compresi fra il cavalcavia Cialdini e il polo commerciale/sportivo di Via Divisione Acqui, paralleli alla ferrovia, su entrambi i lati;
- realizzazione di un efficiente collegamento fra il cuore dell'area (comparti ex-Mercato bestiame, ex-Corni, Fondazione Pro Latte) e il sistema tangenziale, attraverso l'asse di via Soratore, agganciato allo svincolo n° 8 della tangenziale.

Tra gli obiettivi di fondo c'è l'aumento della capacità di spostamento in direzione nord-sud a scavalco della linea ferroviaria. Il risultato sarà conseguito potenziando la capacità scambiatrice dei tre cavalcavia esistenti (Cialdini, Mazzoni e Menotti) e costruendo un nuovo cavalcavia (vicino al Palazzo dello sport). A tale scopo, saranno realizzate diverse rotatorie per fluidificare la circolazione in prossimità dei vari ponti (Menotti/Divisione Acqui, Cialdini/Suore, Fanti/Soratore). Inoltre, verranno realizzati alcuni nuovi tratti stradali e riqualificati altri esistenti per favorire la circolazione intorno ai cavalcavia citati. Infine, quando sarà trasferito a Marzaglia l'attuale scalo merci, sarà possibile avviare la costruzione della nuova stazione autocorriere integrando nell'area della stazione FS tutte le modalità di trasporto.



Qui sopra il nuovo parcheggio alla porta Nord della Stazione, già pienamente utilizzato dagli automobilisti modenesi. Al parcheggio si accede dalla cosiddetta Gronda Nord, uno degli assi della viabilità nell'area della fascia ferroviaria. Sopra un'immagine di via Canaletto che sarà anch'essa interessata da lavori di riqualificazione

Restyling per via Canaletto

*Sono previsti nuovi arredi, parcheggi e piste ciclabili
La strada diventerà la "prosecuzione" di corso Vittorio*

Riqualificare la "fascia ferroviaria" (compresa fra il margine nord del centro storico e la tangenziale) richiede - fra l'altro - la sistemazione della rete stradale e la sistemazione dei nuovi insediamenti previsti. Uno degli interventi programmati si propone proprio di qualificare in senso maggiormente residenziale la zona di via delle Suore, via Canaletto e via Attiraglio.

Per via delle Suore, il progetto prevede il rifacimento della sede stradale e la sistemazione dei bordi. In particolare, verrà ricavata una pista ciclo-pedonale su un lato, mentre la sosta sarà riorganizzata sul lato opposto.

Nel tratto fra la rotatoria di via Gramsci e quella della costruenda via Soratore, via Canaletto subirà una radicale rivisitazione che interesserà tutti gli aspetti, dalla strada agli arredi. L'obiettivo dei progettisti è che questa strada costituisca il naturale pro-

seguimento di corso Vittorio Emanuele, strada-simbolo del centro storico e dell'ambito residenziale. La carreggiata sarà larga 7,5 metri mentre i due sensi di marcia verranno divisi da una corsia centrale larga 2,5 metri, utile per agevolare il parcheggio laterale a pettine. Lungo la strada, saranno altresì ricavate piste ciclabili e pedonali, distanziate dai parcheggi con un'aiuola larga 2 m che ospiterà alberi di alto fusto. La rete filoviaria sarà rifatta, sostituendo i pali di cemento con supporti di tipologia coerente con il carattere residenziale della zona.

Infine, via del Mercato Bestiame verrà prolungata per collegarle in sicurezza a via Canaletto a via Fanti, sulla base di un progetto che verrà attuato da privati, nell'ambito delle opere di urbanizzazione del comparto ex-Consorzio agrario. I costi a carico del Comune ammontano a 3,6 milioni di euro.

In bici sino a Mirandola

*Entro l'anno il via ai lavori di una nuova pista ciclabile
Il tratto modenese sarà di 3.500 metri, costo 800 mila euro*

Il Comune di Modena ha costituito nel tempo un'elevata dotazione di percorsi ciclabili (pari ad oltre 103 km), in larga parte sviluppati in ambito urbano, proprio per favorire l'impiego di questo mezzo ecologico e salutare in alternativa all'automobile.

Più recentemente, aderendo ad iniziative intercomunali, sta realizzando collegamenti verso altre località della provincia. La pista ciclabile Modena-Spilamberto-Vignola, che nel tratto comunale collega Vaciglio a San Donnino, lunga circa 5 km, è stato uno degli esempi più recenti. In questi giorni è stato anche inaugurato il percorso ciclopedonale lungo il Secchia che da Modena arriva a Sassuolo. Il progetto della pista ciclabile Modena-Mirandola è il nuovo intervento che partirà entro il 2003

e contribuirà ad ampliare i collegamenti verso nord, in funzione principalmente ciclo turistica. Come già in precedenza per la Modena-Vignola, anche in questo caso viene utilizzato il tracciato di una ferrovia (peraltro mai costruita). Il nuovo percorso (nel tratto modenese) misura poco meno di 3.500 metri e tocca Cavo Argine, via Sacerdoti, via Battaglia, via Munarola, via Dotta, via Albareto, sboccando infine nel territorio comunale di Bastiglia.

È interessante notare che la superficie da pavimentare è di oltre 10.000 mq, che i punti luce saranno 87 e che le caratteristiche altimetriche e costruttive del tracciato lo renderanno pienamente fruibile anche ai disabili con veicoli a tre ruote. Il costo complessivo ammonta a 0,8 milioni di euro.



Alla realizzazione di questo inserto hanno collaborato Giuseppe Marano, Pietro Morselli, Roberto Lugli e Silvana Vinci



VII

SPECIALE
mobilità

VIA SORATORE DIVENTA GRANDE

La strada sarà ampliata e qualificata diventando un'asse importante per il collegamento alla tangenziale. Previste due rotonde e un parcheggio all'incrocio con via Canaletto. Anche un tratto di ferrovia da spostare

Uno dei tasselli fondamentali, nel più vasto programma di riqualificazione della "fascia ferroviaria", è il progetto di sistemazione di via Soratore, anch'esso finalizzato a favorire gli insediamenti residenziali e produttivi moderni nelle aree delle attività industriali dismesse.

In particolare, l'intervento intende realizzare un efficiente collegamento fra lo svincolo n° 8 della tangenziale e i comparti interni della zona e, contemporaneamente, contribuire a caratterizzarla come area residenziale.

Nel dettaglio, sono previste le seguenti opere:

- il prolungamento di via Soratore dall'ingresso dell'ex Mercato bestiame, inizialmente fino a via Canaletto e -successivamente- fino a via Fanti ("gronda nord")
- la realizzazione di una rotonda all'intersezione via Canaletto/via Soratore
- la costruzione di un parcheggio fra via Canaletto e lo Stradello Soratore
- la costruzione di piste ciclabili lungo via Soratore
- la sistemazione di via Canaletto nel tratto compreso fra la rotonda via Canaletto/via Soratore e l'intersezione con via Fanti/via delle Suore
- una rotonda all'intersezione via Soratore-via Fanti-via Pico della Mirandola.

Uno dei problemi più complessi da risolvere nell'esecuzione del progetto deriva dall'attività di una linea ferroviaria di servizio ("Raccordo nord"), che taglia via Canaletto e prosegue all'interno dell'ex Mercato bestiame. Per far posto alla nuova viabilità, la linea dovrà essere spostata ed affiancata al nuovo tracciato di via Soratore, per una lunghezza di circa 900 metri, nel tratto da via Pico della Mirandola all'ex Mercato bestiame. Un secondo nodo deriva dalla presenza della linea filoviaria (n° 11), che dovrà anch'essa essere smontata e riposizionata lungo via Canaletto.

Il progetto prevede altresì il rifacimento e il potenziamento dei servizi a rete (fognature, gas, acqua, energia elettrica, illuminazione pubblica), per adeguarli alle future esigenze dei nuovi insediamenti.

La rotonda all'intersezione via Canaletto/via Soratore intende contribuire a fluidificare e rendere più sicura la circolazione in un punto ad elevata pressione di traffico. Il progetto indica un diametro esterno di 48 metri e un'aiuola centrale di 29 metri di diametro. Sulla rotonda ci sarà posto anche per un percorso ciclopedonale. La sistemazione del breve tratto di via Canaletto rispetterà quanto previsto per il tratto precedente, compreso fra la rotonda Canaletto/Soratore e la rotonda Canaletto/Gramsci: sensi unici separati da una corsia centrale pavimentata con cubetti di granito, riorganizzazione della sosta, realizzazione di percorsi ciclopedonali su entrambi i lati, aiuole verdi con alberi di alto fusto. Il costo complessivo previsto per i lavori ammonta a 2,6 milioni di euro.

Qui a lato la mappa degli interventi che saranno realizzati tra via Soratore, strada Canaletto e la zona di via Fanti e via Pico





SPECIALE mobilità

VIII

"I PROGETTI DIVENTANO REALTÀ"

Intervista all'assessore alla mobilità Nerino Gallerani: "Stiamo davvero compiendo uno sforzo importante"
"Decisivo il rapporto e il rispetto degli accordi da parte di Anas e Società Autostrade che devono fare la loro parte"

Assessore Gallerani c'è tanta carne al fuoco sul tema della viabilità. Davvero siamo in una fase chiave per il futuro della città?

"Come spiega anche il sindaco nella presentazione a questo inserto è innanzitutto fondamentale far comprendere a tutti i cittadini che ci stiamo muovendo entro un preciso disegno mirato a ridefinire il sistema di infrastrutture e puntando a risolvere i punti più congestionati del sistema. Si tratta di uno sforzo che va avanti da anni che magari a volte non risalta nella sua articolazione unitaria, ma che è bene i cittadini abbiano presente"

Qualcuno dirà magari che si fanno troppe strade...

I problemi assai pesanti che il nostro sistema di viabilità ha subito quest'inverno coi cantieri per la quarta corsia in A1 sono sotto gli occhi di tutti. C'è bisogno di opere importanti proprio per migliorare l'assetto complessivo del sistema, tenendo il più possibile fuori il traffico pesante dalla città e operando sugli assi di accesso dai centri della provincia sui quali si sono registrati aumenti dei volumi di traffico davvero alti nel corso degli anni. Poi ricordiamo che in questo disegno sul sistema dei trasporti c'è una forte integrazione col trasporto pubblico. Ad esempio il fatto che la ferrovia Modena-Sassuolo sia collegata alla stazione Fs o il futuro raddoppio del binario della linea per Carpi, previsto dagli accordi sull'Alta velocità, è un asse fondamentale di sviluppo. Ricordo anche che tra gli interventi di cui parliamo c'è il prolungamento della linea 7 di filobus fino alla facoltà di Ingegneria"

Ma stiamo parlando di opere che avranno bisogno di anni e anni. Ci sarà tanto da aspettare?

Dalle tante schede sui singoli interventi presenti in queste pagine spe-

ro sia evidente quante cose sono in programma. Si tratta poi di monitorare l'attività di numerosi enti, anche nazionali, e su opere comunque complesse, intervenire per sollecitare e contribuire a risolvere intoppi e criticità. Ma detto questo è evidente che molte cose sono già al via. Il cantiere del nuovo collegamento tangenziale-Nonantolana è partito, sulle rotatorie tangenziale via Emilia e via Vignolese siamo in fase di appalto dei lavori. Sulla fascia ferroviaria abbiamo già ultimato i lavori sulla gronda nord e siamo vicino all'appalto anche per via Soratore. Sulla rotatoria di via Menotti i problemi che abbiamo avuto non dipendono dal Comune ma li stiamo risolvendo, entro l'anno si parte anche qui. Per le rotatorie su via Contrada e Gherbella abbiamo già i progetti definitivi e c'è un contributo economico della Regione"

Con Anas e Società autostrade quali sono le questioni aperte più importanti?

Con questi enti nazionali abbiamo lavorato e discusso tanto, ottenendo negli ultimi tempi risultati importanti, anche se bisogna sempre marcarli stretti. In questo senso stiamo sollecitando Anas perché sia ultimata la progettazione della variante alla via Emilia ovest di collegamento tra la Modena-Sassuolo e la tangenziale ovest. L'impegno era di avere il progetto per questa primavera, ma ancora non si è visto. Sempre con Anas e con la Provincia siamo poi lavorando per arrivare a una gestione unitaria del sistema delle tangenziali di Modena. Sono 30 chilometri di strade ormai, su cui gli interventi e la gestione vanno coordinati al meglio".

E con Società Autostrade?

Qui il primo problema è la realizzazione del prolungamento di una complanare dalla Nuova Estense al casello di Modena sud. Per l'estate sarà pronto il progetto definitivo, cosa che consentirà di fare nel prossimo autunno la conferenza dei servizi. Se così sarà ci sono tutte le condizioni per realizzare quest'opera contemporaneamente ai lavori della quarta corsia come noi abbiamo sempre chiesto. Voglio poi citare anche il ruolo della Provincia. Con il passaggio di gran parte delle strade dall'Anas è stato possibile definire un importante accordo con una serie di interventi, comunque estremamente importanti per fluidificare il traffico di accesso alla città, da quelli sul versante verso Carpi e Campogalliano a quelli per il collegamento con la Nonantolana".



Nerino Gallerani
Assessore alle Politiche
per la Mobilità

VIABILITÀ, SOLO DAL COMUNE 55,4 MILIONI DI EURO

• Svincoli Via Emilia e Via Vignolese/Tangenziale	euro	10,8	milioni
• Rotatorie Via Morane e Via Contrada/Via Nuova Estense	euro	2,1	milioni
• Svincolo Pip 5/Tangenziale e collegamento Via Nonantolana	euro	7,2	milioni
• Prolungamento Via Falcone e Via Rosselli	euro	11,8	milioni
• Rotatoria Via Menotti/Divisione Acqui	euro	4,5	milioni
• Riqualficazione mobilità nell'area del Policlinico	euro	2,7	milioni
• Rotatoria Via delle Suore/Viale Cialdini	euro	2,4	milioni
• Riqualficazione Via Canaletto	euro	3,6	milioni
• Riqualficazione Via Soratore	euro	2,6	milioni
• Pista ciclabile Modena-Mirandola	euro	0,8	milioni
• Circonvallazione Marzaglia Nuova	euro	2,4	milioni
• Riqualficazione Viale Trento Trieste e Via Menotti	euro	1,9	milioni
• Svincolo strada Nazionale per Carpi - Villanova	euro	2,6	milioni

TOTALE SPESA COMUNE DI MODENA euro **55,4** milioni

A cui sono da aggiungere altri due interventi:

- Collegamento Cantone di Mugnano-Autostrada A1 (Modena sud) (a carico Società Autostrade)
- Rotatoria Strada Nazionale per Carpi/Via per Campogalliano (a carico Provincia di Modena)

Anche Marzaglia avrà la sua tangenziale

Ubicato al limite ovest del territorio comunale, l'abitato di Marzaglia nuova ha risentito a lungo di difficoltà nei collegamenti col resto della città a causa di strade di accesso poco agevoli. La Strada provinciale n° 15, che la collegava alla via Emilia, costeggia il fiume Secchia e un tratto di linea ferroviaria con strettoie disagiate, specialmente per i mezzi pesanti. Inoltre, la stessa ferrovia era sbarrata da un passaggio a livello. Le altre strade erano tipiche strade di campagna. Poco lontano dall'abitato, sono poi attive alcune grandi cave di ghiaia che generano un sostenuto flusso di mezzi pesanti. Da qui le lamentele dei residenti per le pesanti difficoltà nel raggiungere la via Emilia e per l'intenso traffico commerciale che attraversa il centro di Marzaglia.

Il primo di questi problemi è stato risolto nel 2002, quando è stato finalmente realizzato dalle Ferrovie

dello Stato un nuovo tratto di strada che dalla via Emilia supera la linea ferroviaria con un sottopassaggio.

Il secondo problema sarà invece risolto con la realizzazione di un bypass stradale che consenta ai mezzi in transito di evitare il centro abitato di Marzaglia nuova. In pratica, l'Amministrazione comunale intende costruire una piccola circonvallazione che modifichi l'attuale tracciato della Strada provinciale n° 15. Il costo dell'intervento ammonta a circa 2,4 milioni di euro.

Nella zona di Marzaglia si concentrano importanti infrastrutture: a quelle già esistenti (Via Emilia, ferrovia), se ne aggiungerà in futuro una in progetto (bretella autostradale Modena/Brennero-Sassuolo), che avrà uno svincolo proprio in zona e si affiancherà alla prevista circonvallazione.

In direzione Carpi novità in arrivo

Luscita dello svincolo n° 11 della tangenziale modenese costituisce l'inizio della Strada provinciale n° 413 ("Romana"), una delle più trafficate della provincia, collegando Modena a Carpi e -attraverso la diramazione della Strada provinciale n° 13- a Campogalliano.

Lungo il primo tratto, si trovano tre incroci con le strade per Villanova, Ponte Alto e Campogalliano. Gli spostamenti da e per queste località sono resi piuttosto difficoltosi a causa degli intensi flussi veicolari, con lunghe attese e una più alta probabilità di incidenti. Per eliminare il disagio nella circolazione sono stati elaborati due distinti progetti, uno della Provincia e l'altro del Comune di Modena.

L'intervento comunale sarà attuato poco prima dell'attuale incrocio per Villanova e comprende:

- un sottopassaggio della strada per Villanova alla Strada provinciale n° 413 ("Romana")
- un ramo di immissione della strada per Villanova sulla "Romana", in direzione Modena, in prossimità del sottopassaggio
- un nuovo tratto di strada dal sottopassaggio a Via Argine per San Pancrazio.

In tal modo, i collegamenti da/per Villanova-Ponte Alto saranno garantiti senza alcuna difficoltà. Il



costo a carico del bilancio comunale sarà di 2,6 milioni di euro, di cui 1,3 milioni di euro finanziato dalla Regione Emilia Romagna.

L'intervento provinciale prevede la realizzazione di una rotatoria all'intersezione fra la "Romana" e la Via per Campogalliano. Il nuovo dispositivo avrà un diametro esterno di 45 metri e una carreggiata transitabile di 10 metri. L'immissione in rotatoria avverrà grazie a tre rami dotati di doppia corsia, mentre le uscite disporranno di una corsia maggiorata. Il costo sarà sostenuto dall'Amministrazione provinciale.