

5

# DOSSIER

**Modena**
**DIECI ANNI TRA DUE SECOLI: 1994 - 2004**


## Il futuro di Modena viaggia sui binari

### Un percorso in cinque tappe per raccontare i cambiamenti

Con questo dossier sulle grandi opere e le grandi infrastrutture si conclude il viaggio in cinque tappe iniziato in novembre da *Modena Comune*.

L'obiettivo era di rispondere, in modo sintetico, a due interrogativi: in che modo i mutamenti della città hanno inciso sulle politiche comunali e attraverso quali scelte l'amministrazione ha cercato di governare e indirizzare i cambiamenti.

Il viaggio è iniziato con i servizi sociali ed educativi ed è proseguito con l'ambiente e l'edilizia residenziale, con i mutamenti della macchina burocratica e con le trasformazioni che hanno interessato soprattutto il centro storico di Modena. Quest'ultimo *Dossier* completa il quadro evidenziando i progetti che nei prossimi anni disegneranno in modo nuovo il volto della città.

*L'alta velocità non è solo un treno che passa veloce, ma l'occasione per dare risposte a nuove esigenze: dal nuovo scalo merci allo spostamento della linea storica, che permetterà di "ricucire" il quartiere Madonna al resto della città, dalla metropolitana leggera per Carpi e Sassuolo alla riqualificazione dell'intera fascia ferroviaria.*

**Il disegno illustra una città che ancora non si vede, ma che sta già prendendo forma e che presto vedrà cambiare quartieri e comparti. Una città che getta il proprio sguardo oltre i confini delle mappe per puntare ad un sistema metro-**

politano. **che si candida ad essere motore di adeguamento strutturale di un'area vasta che comprende anche il territorio reggiano e che da sola produce il 50 per cento delle merci trasportabili su rotaia di tutta l'Emilia-Romagna.**

E' all'interno di questa cornice che Modena ha trovato le idee e la forza per fare in modo che l'alta velocità non sia solo un treno che passa veloce, ma l'occasione per dare risposte a nuove esigenze. Per esempio, la localizzazione del nuovo scalo merci per ridurre l'impatto dei mezzi pesanti sulla mobilità, lo spostamento della linea ferroviaria storica, lo sviluppo del servizio di metropolitana leggera Sassuolo-Modena-Carpi, la chiusura a sud dell'anello delle tangenziali con la costruzione delle complanari all'A1. Ma anche il miglioramento del casello autostradale Modena Nord, l'accesso a Cognetto e al quartiere fieristico con rotonde e svincoli di servizio, il recupero della fascia ferroviaria.

In altri termini, l'alta velocità disegna per Modena, accanto alle altre grandi infrastrutture, un profilo metropolitano. E mentre il viadotto principale è in corso di ultimazione, decine di altri cantieri danno forma a strade, svincoli, cavalcavia, interventi di mi-

gioramento ambientale.

Nel giro di quattro anni la linea ferroviaria Bologna-Milano si sposterà di circa 10 chilometri più a nord e sarà resa compatibile con i potenziamenti previsti dagli accordi per il trasporto delle merci nel bacino delle ceramiche. Allo stesso tempo il quartiere Madonna sarà nuovamente "cucito" al resto della città. Accanto alle grandi infrastrutture viarie, la fascia ferroviaria rappresenta la sfida più importante dei prossimi anni. La riqualificazione urbana di un terzo della città coinvolge, infatti, 9 comparti - 4 pubblici e 5 privati - dalle ex Fonderie alle ex Acciaierie, dalle aree ex Corni all'area ex Vinacce.

Il programma, avviato alcuni anni fa, è ormai entrato nel pieno della sua fase attuativa. Ultimata la porta nord della Rete ferroviaria e terminati i lavori per la gronda nord e la nuova caserma provinciale dei Carabinieri, per il comparto privato Maserati, per i collettori e le reti a servizio dell'intero

quadrante, sono ora in corso gli interventi per il nuovo asse stradale di via Soratore, per gli oltre cento alloggi del comparto Pro Latte e le demolizioni nel comparto Benfra. Ancora più recente l'avvio del bando per la realizzazione del museo casa natale di Enzo Ferrari.

L'intervento di riqualificazione coinvolge oltre 50 ettari di città, dove sono previsti complessivamente 1250 alloggi di cui 750 in edilizia libera e 500 in edilizia residenziale pubblica e una dotazione di aree per attività commerciali e produttive che raggiunge i 100 mila metri quadrati. Fra le scelte di sistema, infine, entrano a pieno titolo anche i Pip, vere e proprie infrastrutture per lo sviluppo degli insediamenti produttivi. All'interno dell'obiettivo generale di sostenere la competitività del "Sistema Modena" ci sono scelte di pianificazione che hanno permesso in questi anni di insediare, su aree a prezzi particolarmente contenuti rispetto al mercato libero, oltre 300 aziende.

### Numeri



**87,9**  
Milioni di euro.  
Costo totale degli investimenti previsti per la riqualificazione urbana della fascia ferroviaria.



**342**  
Milioni di euro  
Costo totale degli investimenti previsti per la realizzazione dei 30 comparti Peep in edilizia economica popolare.



**25,1**  
Milioni di euro  
Costo totale degli investimenti previsti per la realizzazione di infrastrutture al servizio della nuova viabilità nella fascia ferroviaria.

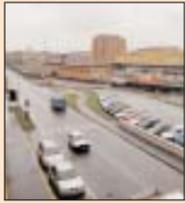
### ROTONDE CRESCONO

Negli ultimi anni in città sono sorte numerose rotonde stradali, utili a fluidificare il traffico: altre ne sono previste in via Ciro Menotti-via Divisione Acqui, via Vignolese-via Trento Trieste, via Canaletto-Soratore e ben quattro sulla Tangenziale, all'incrocio con via Emilia, via Vignolese, via Morane, via Contrada. E nel Piano della Mobilità ne sono comprese altre ancora in via Barozzi-via Giardini, via d'Acquisto-via Morane, via Delle Suore-cavalcaferrovia Cialdini.



### UNA GRONDA A NORD

La zona a nord della stazione ferroviaria è servita ora dal nuovo ampio parcheggio di via Fanti (realizzato dal Comune e con 290 posti auto riservati ai pendolari che utilizzano i convogli in partenza da Modena), e dalla nuova e veloce strada denominata Gronda nord lunga 1,5 chilometri: comprende via Fanti, via Pico della Mirandola e via Razzaboni, rese più sicure dalla presenza di una pista ciclabile e di un marciapiede e dove è stata riorganizzata la sosta delle vetture.



### TRANSIT-POINT PER LE MERCI

Una città dove la consegna delle merci alle aziende e agli esercizi commerciali avvenga con mezzi di trasporto ecologici. Questo lo scenario che il Comune intende realizzare grazie al progetto Merope, in collaborazione con ProMo, le associazioni imprenditoriali e le imprese di logistica. Merope individua una serie di 'transit point' dislocati in periferia e dove i carichi vengono smistati e riorganizzati in modo ottimale su furgoncini ecologici o a basso impatto ambientale.



### DEVIAZIONE PER VIA EMILIA

Nell'ambito della rilocalizzazione della linea ferroviaria Milano-Bologna un tratto di circa un chilometro della via Emilia attuale verrà spostato 50 metri a sud tra Cittanova e Marzaglia. La variante, necessaria per tutelare le preesistenze archeologiche dell'antica strada romana e richiesta dalla Soprintendenza, porterà alla realizzazione di un tratto a scorrimento veloce, una 'nuova via Emilia' che si collegherà con il sistema delle tangenziali cittadine e il quartiere fieristico.



# Strade e rotaie per diventare area vasta metropolitana

*L'alta velocità, assieme alle altre grandi infrastrutture, disegna per Modena un nuovo profilo metropolitano*

**I viadotto principale è ormai ultimato. Decine di cantieri "minori" impegnati nella realizzazione delle opere di sistema, dai collegamenti ai nuovi scali merci, allo spostamento della linea storica; dai lavori di mitigazione ambientale alle bretelle e agli svincoli viari. L'alta velocità/capacità sta la-**

Alta velocità non è solo un treno che passa "veloce" ma un progetto dotato anche di valore aggiunto per la città; per il suo contributo alla soluzione di annosi problemi del territorio modenese nel rispetto della qualità della vita, dell'ambiente e degli interessi economici dei cittadini.

In quel decalogo voluto dal Comune c'erano, tra gli altri, la localizzazione del nuovo scalo merci: nei giorni scorsi sono stati accantierati i lavori; c'era lo spostamento della linea storica: già consegnati i lavori; lo

sviluppo del servizio di metropolitana leggera "Sassuolo - Modena - Carpi": il primo tratto è già realizzato e funzionante, il secondo in fase di studio di fattibilità; la chiusura a sud dell'anello tangenziali: ultimata unitamente alle complanari A1. C'era

sciando le sue ultime carte progettuali per diventare prefabbricati cementizi, strade, svincoli, cavalca-via. Molti sono i problemi risolti come quelli ancora da affrontare. Di certo, i lunghi mesi della concertazione di dieci anni fa, le condizioni poste dal Comune, stanno producendo gli effetti voluti.

treni; attraverso il potenziamento del trasporto merci anche sui binari alta velocità. Forte, infine, è stata la tutela dei cittadini impattati con un ruolo di primo piano del Co-

mune. La pretesa - ottenuta - di costruire nel rispetto del territorio ha costretto Tav a progettare soluzioni innovative, tra le più avanzate a livello europeo.



### Numeri

**200.000**  
mq destinati dalla fascia ferroviaria a verde, spazi pubblici e servizi

**10**  
km del nuovo tracciato relativo allo spostamento della linea FS storica tra Cittanova e San Cataldo

**30.000**  
alberi e 130 mila arbusti saranno piantati per mitigare l'impatto ambientale dello spostamento della linea storica

ra la rifunzionalizzazione del casello Modena Nord: ultimata nel 1998 con lo spostamento dell'accesso in A1 dalla Via Emilia al sistema delle tangenziali. Nello stesso documento, infine, erano previste la soluzione dei problemi di accesso a Cognento e alla zona fiera - già affrontati con la realizzazione delle rotonde e degli svincoli di servizio - e il recupero e la qualificazione della fascia ferroviaria già da tempo avviato. È una idea di città, disegnata 8 anni fa, che si fa area vasta, so-

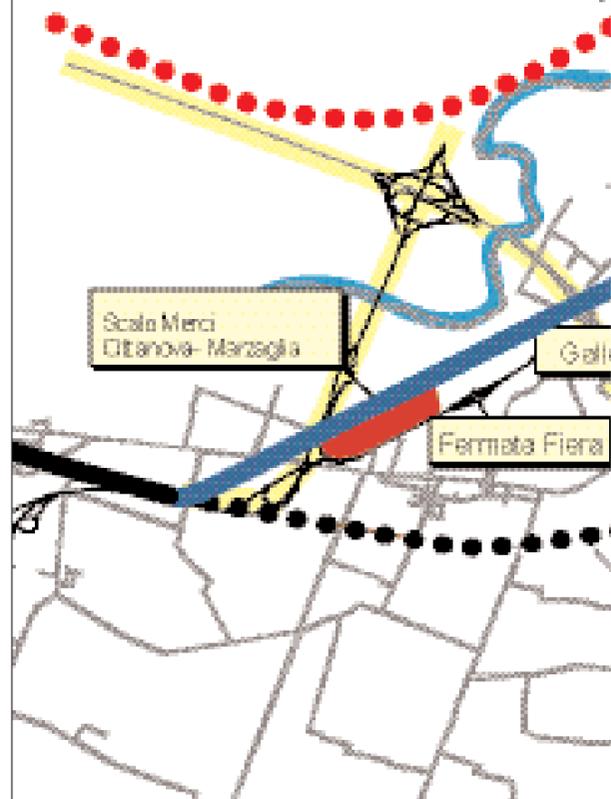
## La linea storica fa una svolta

*Tra Cittanova e San Cataldo sarà realizzato un nuovo tracciato eliminando così la "barriera" ferroviaria di separazione tra la città e il quartiere Madonnina.*

La linea ferroviaria Bologna-Milano si sposterà, variando il tracciato esistente tra Cittanova e San Cataldo per una lunghezza di circa 10 km e 'ricucendo' la Madonnina alla restante parte della città, attuando un fondamentale intervento di recupero urbanistico. La linea verrà 'rilocalizzata' più a nord della linea esistente, per collegarla con l'interconnessione di Modena ovest e renderla così compatibile con i potenziamenti previsti dagli accordi per il trasporto delle merci nel bacino delle ceramiche compresi in quelli sull'Alta Velocità. Il nuovo tracciato inizierà all'altezza di Strada nuova per Marzaglia e terminerà vicino al cimitero di San Cataldo: prevede la posa di barriere acustiche per oltre 4 chilometri e 60 nuove aree boscate, per una superficie di oltre 800 mila metri quadri. Termine dei lavori? Dicembre 2008, investimento complessivo 200 milioni di euro. Per assicurare la continuità della via Emilia si provvederà alla costruzione di un sottopasso alla nuova linea ferroviaria. Il superamento dell'A1 avverrà invece con una galleria artificiale di 2 chilometri. Anche l'incrocio con la tangenziale Pirandello sarà 'risolto' con una galleria artificiale lunga 250 metri.



- Linea storica rilocalata
- Attuale linea storica
- Linea storica dismessa
- Nuova linea AV/AC
- Linea Mo/Mn attuale-raddoppio



## Gara d'appalto per lo scalo merci di Marzaglia

Il nuovo Scalo merci sorgerà tra Marzaglia e Cittanova. Rfi penserà alla realizzazione di quello che è un importante pezzo del sistema delle opere previste dagli accordi sull'Alta Velocità e che offrirà al sistema economico modenese la possibilità di migliorare l'efficacia della mobilità delle merci con una riduzione dell'impatto dei mezzi pesanti sulla viabilità: per di più collegato al gemello Scalo di Dinazzano, a differente specializzazione. Nei giorni scorsi Comune, Rfi, Tav oltre a Regione e Province di Modena e Reggio Emilia hanno firmato un Protocollo d'intesa per la realizzazione dello Scalo, che comprende anche la sua connessione con la linea storica Bologna-Milano, la Modena-Mantova e con Dinazzano. Il nuovo interporto di Marzaglia-Cittanova avrà un'estensione di 210 mila metri quadrati. Non mancheranno al suo interno vaste aree dedicate a magazzini, uffici, parcheggi e potrà 'smaltire' 2,8 milioni di tonnellate di merci all'anno, a regime un milione in più, movimentando 26 treni al giorno. È già stata avviata la gara d'appalto per i lavori, che dovrebbero chiudersi nel 2008, per una spesa di circa 57,5 milioni di euro, escludendo il binario di collegamento con Dinazzano.

### SOTTOPASSO A SAN PANCRAZIO

Cambia la viabilità a Villanova-San Pancrazio: qui sta infatti per venire realizzato un sottopasso alla statale Romana sud che faciliterà grazie a svincoli alla mano l'ingresso e l'uscita dei veicoli da queste due località. L'opera sarà realizzata dal Comune e finanziata congiuntamente dalla Provincia, in base ad un accordo che prevede anche la prossima costruzione di una rotonda tra la Romana Sud e la provinciale 15 per Campogalliano e interventi a Lesignana e Ganaceto.



### TANGENZIALI AD ANELLO

Con la costruzione da parte dell'Anas delle Complanari all'A1 si è chiuso l'anello della Tangenziale che circonda Modena. Per aumentare la fluidità del traffico sono comunque già stati aggiudicati i lavori di realizzazione di due rotonde all'incrocio con la via Emilia (dotata anche di sottopasso, probabile inaugurazione nel 2005) e la Vignolese, costo totale 8,5 milioni, in parte finanziati da Anas e Provincia. Altre due rotonde sono previste alle intersezioni con via Morane e via Contrada.



### SVINCOLI IN TANGENZIALE

La Tangenziale di Modena è lunga circa 15 chilometri e sarà dotata a regime di 26 svincoli. I più recenti sono quelli di via Preti-via Barchetta, nella zona di Villa Freto, di stradello Anesino-Ponte Alto e l'opera viaria che da circa tre anni permette di entrare ed uscire dal casello dell'A1 alla Brucciata senza mettere in crisi la circolazione in via Emilia Ovest. Realizzato anche un accesso diretto dalla Nuova Estense alla Facoltà di Ingegneria che ha trovato sede nella zona di via Gottardi.



### BRETELLA PER SAN DONNINO

Il naturale proseguimento della Complanare all'A1 è la Bretella tra Cantone di Mugnano e San Donnino, che collegherà il casello di Modena sud con la Tangenziale passando a lato dell'Autosole. L'opera, inserita nel Piano degli investimenti, è stata progettata assieme alla parallela realizzazione della quarta corsia dell'A1. I lavori dovrebbero partire tra breve e la strada almeno all'inizio sarà a 2 e non a 4 corsie. Si libererebbero con questa realizzazione sia la via Gherbella che la via Vignolese dal traffico da e per l'autostrada.



## Tanti cantieri aperti nella Fascia ferroviaria

*Insieme alle grandi infrastrutture viarie è la sfida più importante degli ultimi anni per lo sviluppo della città e del suo territorio.*

*I comparti coinvolti sono nove, quattro pubblici e cinque privati, oltre a numerosi altri ambiti produttivi adiacenti*

**C**antieri in corso nella fascia ferroviaria. Dai comparti Ex Fonderie ed Ex Acciaierie alle aree Ex Corni ed Ex Vinacce prende corpo, giorno dopo giorno, la sfida più importante degli ul-

timi anni per lo sviluppo della città. Una sfida che si chiama riqualificazione urbana di un terzo della città; di un quadrante - quello nord - di grande importanza strategica.

I comparti coinvolti sono 9, quattro pubblici e 5 privati, oltre a numerosi ambiti produttivi adiacenti. Forte è il coinvolgimento dell'intero sistema delle infrastrutture per la mobilità esistenti e di nuova realizzazione che rappresenta il fattore di integrazione dei precedenti interventi generando la continuità spaziale dell'ambito urbano.

Il programma, avviato alcuni anni fa, è ormai entrato nel pieno della sua fase attuativa. È stata ultimata la porta nord delle FFSS e i relativi parcheggi. Fine lavori anche per la gronda nord e la nuova caserma provinciale dei Carabinieri, per il comparto privato Maserati, per i collettori e le reti a servizio dell'intero quadrante, mentre sono in corso i lavori per il nuovo asse stradale di Via Soratora, gli alloggi - più di 100 - del comparto Pro Latte, e le demolizioni nel comparto Benfra. Infine è di questi giorni l'avvio del bando per la realizzazione del museo casa natale di Enzo

### NUOVA VITA PER LE AREE DISMESSE

La prima volta della "fascia ferroviaria" risale ai primi anni '90. La cessazione delle attività di numerose industrie pesanti comprese nelle aree a ridosso della ferrovia accelera la necessità di nuove politiche di riqualificazione urbana. Il Comune coglie l'opportunità e nel 1998 approva una variante al Prg relativa al programma di riqualificazione urbana (Pru) per il recupero, la trasformazione e la riqualificazione delle aree produttive, pubbliche e private, dismesse.

#### Numeri

**50%**  
è la percentuale delle merci trasportabili su rotaia dell'Emilia-Romagna prodotta a Modena

**1.250**  
i nuovi alloggi che saranno realizzati nella fascia ferroviaria

**50**  
gli ettari di territorio interessati dagli interventi della fascia ferroviaria

Ferrari. Cantieri importanti per un intervento di riqualificazione che coinvolge oltre 50 ettari di città, dove sono previsti complessivamente 1.250 alloggi di cui 750 in edilizia libera e 500 in edilizia residenziale pubblica e una dotazione di aree per attività commerciali e produttive che raggiunge quota 100.000 mq. Molte anche le attività di servizio come banche, scuole, uffici pubblici, cinema, alberghi luoghi di intrattenimento, il tutto immerse nel verde per oltre 200 mila metri quadrati, piste ciclabili e spazi pedonali. La rifunzionalizzazione della fascia ferroviaria rappresenta, infine, una importante occasione per affermare una concezione del territorio come elemento finito, da non spreca. È un modo per bloccare l'espansione fisica della città ma anche per ricucire i rapporti e ridefinire gli equilibri tra il quadrante nord e il resto della città ed in primo luogo il centro storico e l'area della Brucciata.

## Dove c'era il Mercato nascono case

*Previsti oltre 370 alloggi di cui 113 da destinare all'affitto*

**S**ono ormai prossimi i primi interventi di trasformazione nel comparto Ex Mercato bestiame. Certamente il più importante tra i nove compresi dalla fascia ferroviaria l'intera area ospiterà non solo case e negozi ma anche, in un unico tempo realizzativo, tutti i servizi indispensabili per la qualità del vivere dei cittadini. In particolare per gli spazi pubblici saranno garantiti standard di sicurezza, di vivibilità, di funzionalità e di bellezza urbana di alto livello e qualità. Nei due

lotti centrali dell'area - già entrambi assegnati - sorgeranno 113 alloggi in edilizia agevolata da destinare per almeno 10 anni all'affitto. Altri 62 saranno realizzati in edilizia convenzionata e 200 destinati al mercato libero. 4850, infine i metri riservati alle attività commerciali. Nei restanti tre lotti è prevista invece la realizzazione di una scuola di servizio al quartiere, un intervento di edilizia residenziale a completamento dei contorni della grande piazza centrale, e un residenziale in edilizia lacp.



Attualmente sono 24 i filobus che l'Azienda di trasporti ha nei suoi garage: di questi 10 sono i filonodati Autodromo da 12 metri, utilizzati prevalentemente sulla linea 7.

## L'autobus col filo

*Sono 3 le linee di trasporto elettrificate*

**L'**entrata in funzione del Piano Husler nel 1996 ha permesso di riorganizzare il servizio di trasporto urbano e di potenziare tra l'altro quello filoviario, ora disponibile su tre linee urbane, 6, 7, 11. Modena dal 1950 può contare sulla presenza di questi mezzi silenziosi e non inquinanti, che non hanno praticamente mai smesso di circolare anche negli anni in cui altre città facevano scelte opposte, preferendo i bus a motore termico. Proprio in questi mesi tra l'altro si stanno modificando i mezzi elettrici più vecchi della flotta Atcm, entrati in esercizio nel 1986, dotandoli di batteria autonoma in modo da liberarli dal rischio di 'pannes' nel traffico.



Il prolungamento di Gigetto è stato un successo: nel primo mese la nuova linea di Atcm ha avuto il 15% di passeggeri in più, e ben il 35% in più nella settimana dal 15 al 20 marzo.

## E Gigetto corre

*Tra Modena e Sassuolo 40 collegamenti*

**L'**a recente apertura del tratto Stazione piccola-Stazione Fs (3500 metri) rende la linea ferroviaria Modena Sassuolo più competitiva con il mezzo privato. In poco più di 25 minuti si va infatti dalla capitale delle ceramiche fino a piazzale Dante, dove si può salire sui treni che viaggiano sui percorsi nazionali ed internazionali. Molto gradita anche la nuova fermata sotterranea a sette metri di profondità a servizio del Policlinico e ardito il viadotto lungo 750 metri che scavalca la ferrovia Bologna-Milano e poi scende a fianco della stessa, entrando in stazione dal nuovo binario 7. La Modena-Sassuolo ora conta su venti chilometri di lunghezza, sette stazioni e 44 corse, dalle 5.30 alle 23, festivi esclusi.

### ECONOMIA DA PROMUOVERE

Identifica e analizza i bisogni del territorio modenese; attiva e coordina i progetti, sviluppando e sperimentando nuovi servizi avanzati per le imprese: ecco ProMo, la Società di Promozione dell'Economia Modenese, espressione di tutte le forze economiche ed istituzionali modenese, dagli Enti Pubblici alle Associazioni Imprenditoriali, dalle banche a Ervet. Tra le attività di rilievo anche il laboratorio di Domotica, l'Agenzia Tecnologica Virtuale, e l'attività di informazione e sperimentazione di fonti di energia alternative.



### INNOVARE CON DEMOCENTER

Per le imprese che vogliono seguire la strada dell'innovazione tecnologica e dell'automazione industriale, un supporto concreto arriva da Democenter - Centro Servizi per l'Innovazione. Centro di eccellenza per la motoristica e la meccanica avanzata nel panorama regionale da più di 10 anni, Democenter riunisce nella propria compagine sociale Università, Comune, Provincia e Camera di Commercio di Modena, Associazioni di categoria e imprese. Ogni anno sono circa 200 le imprese coinvolte in progetti sperimentali e attività dimostrative.



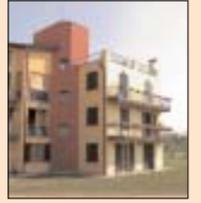
### VERDI TECNOLOGIE

È sicuramente uno dei centri più avanzati per le nuove tecnologie per l'ambiente, per la sicurezza e l'artigianato di servizio. A realizzarlo sono stati il Comune di Modena, l'Università di Modena e Reggio Emilia e Democenter. La sua mission è quella di collegare in modo migliore il mondo della ricerca e il sistema imprenditoriale favorendo il trasferimento tecnologico con particolare riferimento per il settore ambientale. Per nuove attività imprenditoriali il centro fungerà anche da spin-off e incubatore.



### DOMOTICA E BIOECOLAB

Domotica, per l'integrazione impiantistica degli edifici. Bioecolab, per l'edilizia e l'urbanistica ambientalmente sostenibili. È modenese la ricerca avanzata nel settore delle costruzioni civili. I due laboratori sono stati attivati da Promo con il supporto tecnico di Democenter e la collaborazione di Enea, Centro ricerche, Quasco, Icie, Associazioni di categoria, Ordini e collegi dei professionisti, Imprese del settore. Unici in Italia, Bioecolab e il laboratorio di domotica operano per favorire lo sviluppo di edifici intelligenti.



# Pip, infrastrutture per l'economia

Ancora centrali le politiche pubbliche per sostenere gli insediamenti produttivi nell'intero territorio comunale

**D**entro il "Sistema Modena", sempre più da protagonisti. Quella dei Pip è una storia che si conferma, una pianificazione diventata infrastruttura per gli insediamenti produttivi.

Dai primi Villaggi artigiani di 50 anni fa alle più recenti politiche per lo sviluppo del sistema economico modenese l'azione dell'Amministrazione comunale ha permesso di offrire alle aziende veri e propri terreni "riservati" a prezzi particolarmente vantaggiosi rispetto alle normali quotazioni di mercato. La recente ridisegnazione delle aree produttive, volutamente collocata in un quadro di sostanziale conferma delle superfici deliberate nel 1993, ha ulteriormente rafforzato il ruolo pubblico nel governo delle aree insediative. I Piani continueranno, dunque, un ruolo fondamentale nello sviluppo dell'economia modenese con

Numeri	
Assegnazione terreni Pip (1996-2003 / Mq x 1000)	
1996	46
1997	57
1998	57
1999	46
2000	58
2001	42
2002	157
2003	34



indubbi vantaggi per le imprese. Indirettamente l'offerta di aree a prezzi particolarmente competitivi ha svolto un'azione calmieratrice anche sul libero mercato. Insieme al contenimento dei prezzi le nuove linee di sviluppo puntano ad una espansione degli insediamenti produttivi tutta all'interno di aree già edificate e urbanisticamente strutturate per minimizzare i costi dello sviluppo urbano utilizzando convenientemente le risorse esistenti. Da sempre pianificate ed urbanisticamente ubicate dal Comune, dal 1975 la gestione delle aree Pip è affidata al Consorzio Attività produttive. Sorto per iniziativa dello stesso Comune di Modena ed ora partecipato da altri 12 Comuni, in quasi 30 anni il Consorzio ha ceduto alle aziende - in proprietà o in diritto di superficie - 3 milioni di metri quadrati di superficie territoriale per un totale di 334 aziende insediate. È in programma l'assegnazione di un altro milione di metri quadrati metà del quale nel Comune di Modena. Qui dovrebbero trovare collocazione oltre 200 aziende.

## Le fiere si danno la mano

Più stretto il rapporto con la struttura di Bologna

Per la gestione del quartiere fieristico di Cittanova è stata creata Modena Esposizioni, società che dal 1996 organizza eventi di importanza nazionale e internazionale (Modenantiqvaria, Skipass, Automobili e Motori High Tech, ecc.). Grazie anche alla sua felice collocazione rispetto alle grandi vie di comunicazione (Autosole e Brennero), negli ultimi anni Modena Esposizioni ha registrato trend positivi, sia per il numero di manifestazioni organizzate che di visitatori. L'intero quartiere fieristico è sempre più protagonista nel sistema fieristico regionale. Nuove recenti sinergie hanno permesso di rafforzare i rapporti tra Fiere di Bologna Modena esposizioni. Si consolida, infine, la presenza della Fiera antiqvaria da anni ospitata nel parco Novi Sad. Una struttura consortile provvede alla gestione garantendo maggiore ef-

ficienza organizzativa e maggiore autonomia decisionale agli operatori



## In via Emilia ovest non solo capannoni

È stata ultimata la lottizzazione del Pip 8 di Via Emilia Ovest Barchetta. 50 gli insediamenti produttivi già assegnati. A realizzazione ultimata non sarà solo una distesa di capannoni ma un vero e proprio quartiere con servizi, banche, attività commerciali, aree verdi, e piste ciclabili. Per il super Pip Torazzi - 400mila mq di superficie territoriale e 175mila di superficie edificabile per 28 insediamenti produttivi - sono iniziate, intanto, i lavori di urbanizzazione primarie. Già assegnati tutti i lotti.

## Numeri

- 48,5%** degli addetti attivi nelle industrie sono occupati in imprese insediate su aree messe a disposizione in 50 anni dal Comune
- 403** sono gli ettari messi a disposizione in 50 anni dal Comune per nuovi insediamenti produttivi
- 49,7%** delle aree industriali esistenti sono state messe a disposizione in 50 anni dal Comune
- 334** sono le aziende che in 50 anni si sono insediate su aree messe a disposizione dal Consorzio aree produttive
- 14,4%** delle richieste d'insediamento ancora in attesa di una assegnazione sono provenienti da comuni e province limitrofe.
- 3** modenese su quattro impiegano meno di un quarto d'ora per recarsi al lavoro o a scuola

## La formazione? Europea

Progettazione e gestione per enti pubblici e privati

Se innovazione è la prima parola chiave per l'economia modenese, formazione è la

seconda. Per far fronte alle esigenze di un mercato del lavoro in continua evoluzione, è stata creata Modena Formazione srl, che vede tra i soci oltre all'Amministrazione Comunale - che detiene una quota pari al 57%, - l'Università, altri Comuni, associazioni imprenditoriali. Punto di riferimento nel panorama delle agenzie formative sul territorio, offre in particolare servizi di progettazione e gestione di attività formative per la Pubblica Amministrazione e le professioni del terziario avanzato.

L'intera struttura, erede naturale della esperienza in passato realizzata dal centro di formazione professionale "Giannetto Patacini", ormai da anni una concezione europea della formazione, attenta alle esigenze di un mercato del lavoro in continua evoluzione.