



MOLTI LAVORI PER UNA CITTÀ MEDIA CHE VUOLE RESTARE TALE

Grandi opere a Modena

FABRIZIO BONOMO

La città nel cuore dell'area più industrializzata dell'Emilia-Romagna si trova oggi in una fase di riassetto territoriale senza precedenti, con molti interventi infrastrutturali e di sviluppo urbano realizzati negli ultimi anni e altri, per almeno 3,5 miliardi di euro (quasi 7 mila miliardi di lire), in cantiere o in progetto, metà dei quali costituiti da opere ferroviarie legate all'alta velocità, con spostamenti di linee che stanno cambiando radicalmente tutta la zona a nord, fra il centro storico e la tangenziale, così come un vasto programma di recupero di aree industriali dismesse che nell'insieme interessa circa un terzo della città

Modena è una classica città di medie dimensioni nel cuore della pianura Padana, di quasi 180 mila abitanti (ma in un raggio di 25 chilometri è un polo gravitazionale per oltre 600 mila persone), che proporzionalmente è forse quella con il maggiore volume di investimenti in infrastrutture, soprattutto ferroviarie, per oltre un miliardo di euro, con ricadute dirette e indirette che stanno portando a una trasformazione epocale di almeno un terzo del suo territorio, specie quello a nord, dove sono presenti vaste aree industriali dismesse.

La particolarità di questo momento storico è accentuata anche dalla progressiva trasformazione del tessuto sociale, che non cresce in termini di numero ma si va via via modificando, sia per l'aumento costante degli immigrati (già oggi sono oltre 17 mila, considerando solo quelli regolari), sia per il progressivo invecchiamento della popolazione (nel 2015 si prevedono oltre 20 mila persone con più di 75 anni), ma soprattutto incide il cambiamento nella composizione della famiglia, con la crescita di quelle monopersonali che fa esplodere la domanda di abitazioni: oggi il 35 per cento delle famiglie è composto da una sola persona, il 63 per cento da un massimo di due e l'83 per cento da un massimo di tre.

Eppure, in questo quadro di trasformazioni epocali e di forti investimenti sul territorio Modena sembra volere difendere le sue peculiarità, la sua dimensione di media città di provincia, limitando l'espansione e cercando di evitare la nascita di periferie dipendenti dal centro.

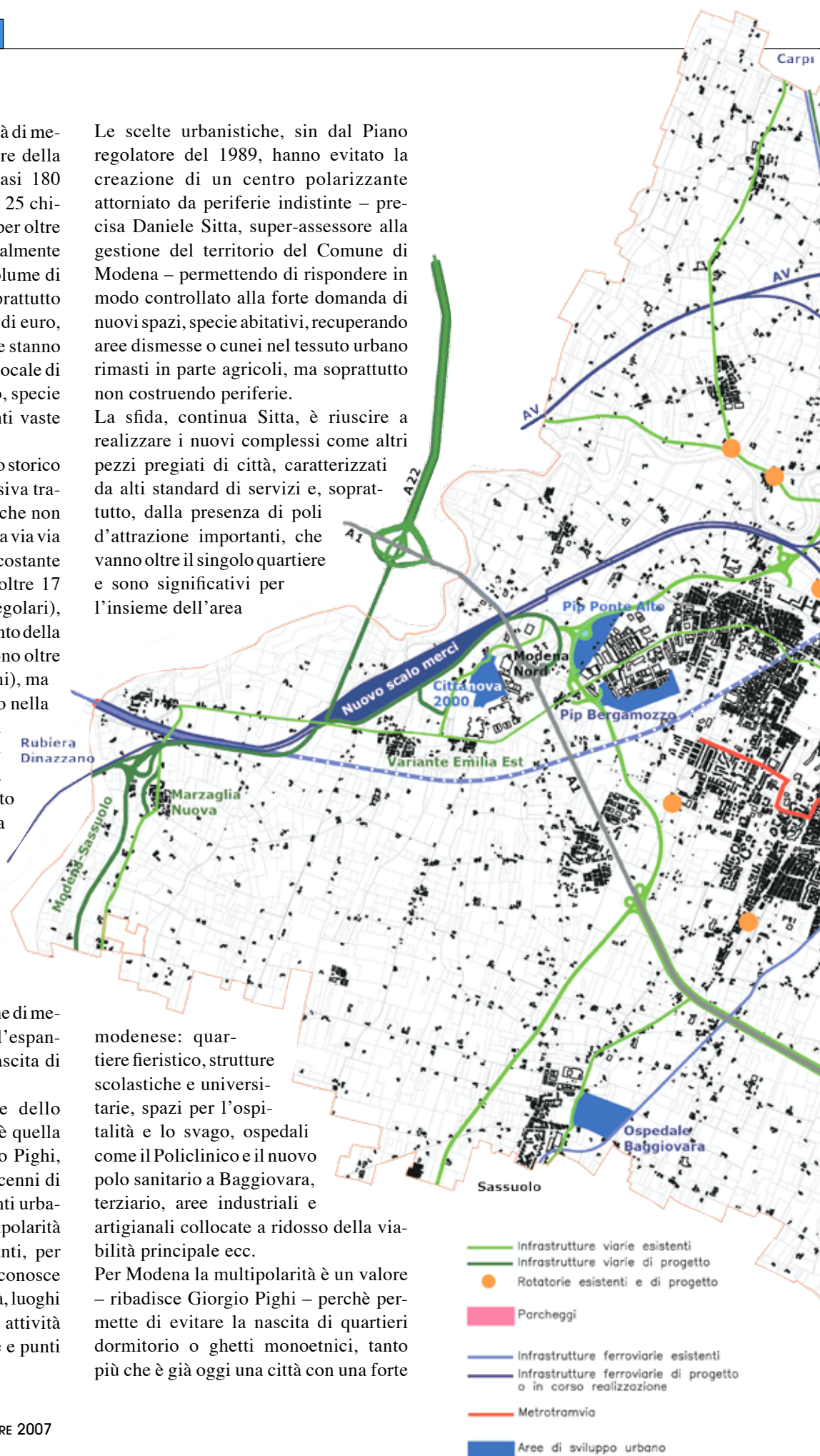
La caratteristica fondamentale dello sviluppo urbanistico di Modena è quella dell'equilibrio – afferma Giorgio Pighi, Sindaco di Modena – nato da decenni di governo del territorio, da strumenti urbanistici efficaci e condivisi: la multipolarità è uno dei suoi aspetti qualificanti, per creare una città che, di fatto, non conosce periferie, ma solo altri pezzi di città, luoghi sempre vivi, con scuole, servizi, attività commerciali e produttive, piazze e punti di aggregazione.

Le scelte urbanistiche, sin dal Piano regolatore del 1989, hanno evitato la creazione di un centro polarizzante attorniato da periferie indistinte – precisa Daniele Sitta, super-assessore alla gestione del territorio del Comune di Modena – permettendo di rispondere in modo controllato alla forte domanda di nuovi spazi, specie abitativi, recuperando aree dismesse o cunei nel tessuto urbano rimasti in parte agricoli, ma soprattutto non costruendo periferie.

La sfida, continua Sitta, è riuscire a realizzare i nuovi complessi come altri pezzi pregiati di città, caratterizzati da alti standard di servizi e, soprattutto, dalla presenza di poli d'attrazione importanti, che vanno oltre il singolo quartiere e sono significativi per l'insieme dell'area

modenese: quartiere fieristico, strutture scolastiche e universitarie, spazi per l'ospitalità e lo svago, ospedali come il Policlinico e il nuovo polo sanitario a Baggiovara, terziario, aree industriali e artigianali collocate a ridosso della viabilità principale ecc.

Per Modena la multipolarità è un valore – ribadisce Giorgio Pighi – perchè permette di evitare la nascita di quartieri dormitorio o ghetti monoetnici, tanto più che è già oggi una città con una forte



Intervista a Giorgio Pighi, Sindaco di Modena

Come considera la situazione infrastrutturale e di sviluppo urbano di Modena?

Credo che la caratteristica fondamentale dello sviluppo urbano di Modena sia l'equilibrio, un equilibrio che nasce da lontano, da decenni di governo del territorio, da strumenti urbanistici efficaci e soprattutto condivisi, dalla capacità di innovare e di puntare non solo sull'ordine (aspetto comunque fondamentale) ma anche sulla qualità degli interventi, sia in campo residenziale che degli insediamenti produttivi. In questa città la scelta di fondo è stata quella di una qualità alta, ma diffusa: forse solo raramente si sono toccati picchi di eccellenza assoluta, che pure ci sono, ma la contropartita è stata quella di una città che, di fatto, non conosce periferie, ma solo altri pezzi di città, luoghi che vivono sempre, con scuole, servizi, attività commerciali e produttive, piazze e punti di aggregazione.

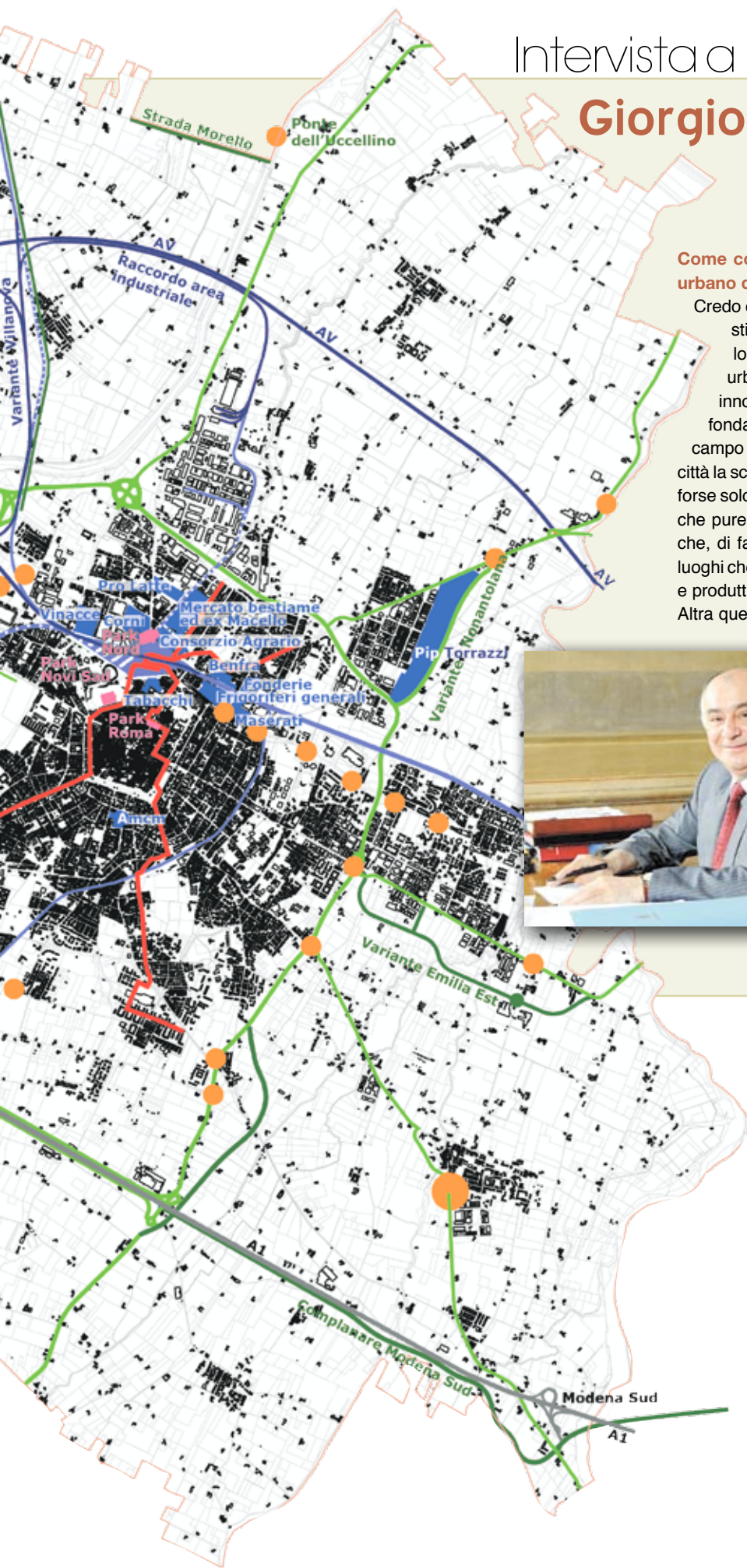
Altra questione, quella della situazione infrastrutturale. Modena, come molte altre realtà, ha subito la carenza cronica di investimenti in infrastrutture che ha caratterizzato a lungo il nostro paese. Abbiamo fatto il possibile per supplire a questa carenza agendo su tre fronti: cercare di intercettare il massimo dei finanziamenti regionali, statali e comunitari; accelerare progetti, appalti ed interventi; impiegare risorse proprie, fino ad arrivare a quasi 90 milioni di euro di investimenti all'anno, sostanzialmente senza indebitamento. I risultati si stanno



presenza di immigrati, a livello delle regioni più ricche dell'Unione Europea.

In questo quadro si segnala la recente creazione di una forte autorità di governo del territorio, rappresentato appunto dal super-assessorato di Daniele Sitta, che assorbe i vecchi assessorati di Pianificazione del territorio, delle Politiche della casa e della Mobilità e Infrastrutture.

La scelta di unificare Pianificazione e Mobilità è ritenuta estremamente strategica da questa Amministrazione – rivela Daniele Sitta – perché oggi non si possono più pianificare le città a prescindere dei grandi temi della mobilità, che sono fondamentali per garantire i livelli di qualità di vita delle nostre comunità.





vedendo: negli ultimi tre anni abbiamo rivoluzionato, ovviamente in meglio, la viabilità intorno alla città; stanno per essere attuati interventi di grande rilievo sul piano del recupero urbanistico e, ancora, della mobilità (con particolare attenzione alla ferrovia ed alle piste ciclabili); presto lo scalo merci sarà lontano dal centro urbano e stanno per essere completate le opere connesse all'Alta Velocità.

Avremmo bisogno di aiuti e finanziamenti adeguati per affrontare in modo radicale il problema del trasporto pubblico locale e cioè realizzando la metropolitana di superficie che, per altro, abbiamo già progettato. Nessuna città media potrebbe permettersi da sola un'opera di quelle dimensioni, ma il nostro è un progetto molto innovativo e credo meriti di essere considerato anche sul piano della possibile sperimentazione.

Come è stato risolto l'aspetto economico delle nuove opere?

In carenza di finanziamenti statali, abbiamo cercato di proporre e progettare opere credibili, selezionare gli interventi effettivamente realizzabili e su quelli concentrare lo sforzo delle risorse disponibili. Abbiamo utilizzato fondi regionali e comunitari, ma soprattutto abbiamo attuato una politica delle finanze locali che ha dato grande rilevanza agli investimenti: la politica delle aree per insediamenti residenziali e produttivi, ad esempio, ha consentito da un lato di dare risposta a migliaia di famiglie e di imprese e dall'altro di recuperare risorse fondamentali per gli investimenti; abbiamo riconvertito il patrimonio del Comune, abbiamo in parte privatizzato aziende a partecipazione pubblica, abbiamo attivato forme innovative di rapporto tra pubblico e privato. Insomma, tutto il possibile a parte l'indebitamento per rimanere ancorati al patto di stabilità.

Come viene affrontato il nodo del consenso e con quali costi?

I costi, ovviamente, sarebbero solo politici se sbagliassimo le scelte fondamentali e spero non sia così. Per il resto i costi sono quelli della comunicazione ai cittadini da un lato e della promozione della partecipazione dall'altro. Provo a spiegare: alcune opere seguono un

iter che è soprattutto istituzionale, altre, invece, per il valore complessivo o per un particolare significato simbolico, devono trovare spazio adeguato nel confronto coi cittadini.

Per capire e per discutere mettiamo in campo diversi strumenti di partecipazione: dalle assemblee nei quartieri ai sondaggi; dai focus group a veri e propri percorsi partecipativi con elaborazione comune delle proposte, confronti allargati e momenti di rendicontazione di quanto è stato effettivamente realizzato.

E' un lavoro complesso e faticoso, della cui utilità, però, ci si rende conto quando, per ragioni di tempo o altro, non si riesce a dispiegarlo pienamente e magari ci si trova a fare i conti con contestazioni o addirittura atteggiamenti ostili, quasi sempre dettati dalla scarsa conoscenza dell'intervento che si intende attuare.

Quali sono i problemi ancora aperti?

Dicevo della metropolitana di superficie, un'opera che sarebbe fondamentale per Modena ma che, al contrario di altri interventi, non possiamo pensare di realizzare con le sole nostre risorse. Eppure intorno alla "metrotramvia" potremmo costruire una vera e propria rivoluzione del trasporto e della mobilità in città e sul territorio provinciale, con collegamenti veloci tra il capoluogo e gli altri centri maggiori. Una mobilità più efficace, veramente alternativa ai mezzi privati in termini di costi e di rendimento, soprattutto più rispettosa dell'ambiente.

Noi abbiamo realizzato il progetto di massima, sappiamo quanto costerebbe e soprattutto quali sarebbero le ricadute positive sulla nostra realtà: speriamo che il bilancio dello Stato consenta presto di riprendere il discorso in termini concreti.

Ovviamente non mancano altre cose da fare, ma la questione delle risorse rimane fondamentale.

Quali sono gli scenari futuri dello sviluppo urbanistico e infrastrutturale della città?

In questa risposta vorrei parlare soprattutto di persone e non di opere, anche perché, è bene ricordarselo ogni tanto, le opere si fanno per far vivere meglio le persone, al servizio dei cittadini e non viceversa.

Serve quindi capire come potrà svilupparsi la città indipendentemente dalle nostre scelte e subito dopo attivare quelle azioni che possono contribuire ad uno sviluppo ancora una volta equilibrato, nelle dimensioni e nella qualità.

Andando per semplificazioni forse eccessive, ma serve intendersi, Modena sarà una città con una forte presenza di immigrati, a livello delle regioni più ricche dell'Unione Europea, sarà una città con molti bambini (la nascita sono in forte aumento) ma anche con molti anziani, una città dalla ricchezza diffusa, ma con nuove e preoccupanti sacche di povertà, una città ancora dalla forte propensione manifatturiera, ma con crescente presenza di attività di servizio e di alta specializzazione.

Ecco, noi dobbiamo pensare a quel che serve ad una città di questo tipo che, inoltre, vorremmo rimanesse di dimensioni medie, per questioni di vivibilità generale e di compatibilità ambientale. Una città che stiamo progettando, per la quale privileggeremo ancora una volta la qualità diffusa, senza precluderci la possibilità dell'eccellenza, se avremo idee e risorse adeguate.

Principali infrastrutture in corso o previste a Modena

Fonti di finanziamento / Promotori	Milioni di euro	Intervento	Inizio	Fine
Strade				
Totale		818,30		
Project financing	467,13	Prolungamento A22 Campogalliano-Sassuolo		
	62,17 [1]	Urbanizzazioni aree fascia ferroviaria	1997	2007
Regione Emilia Romagna	20,50			
Comune di Modena	20,00			
Altri Enti pubblici	3,90			
Privati (edilizia agevolata)	8,30			
Risorse privati	9,47			
Autostrade per l'Italia	46,00	Collegamento Tangenziale - Casello Modena Sud	2008	2010
	20,00 [2]	Variante alla via Emilia Est		
Provincia di Modena	20,00 [2]	Variante alla via Emilia Ovest		
Autostrada del Brennero	20,00 [2]	Terza corsia Modena-Carpi		
	20,00 [2]	Collegamento Modena-Spilamberto		
Anas	30,00	Variante di Vaciglio della tangenziale est		
	25,00 [3]	Nuova viabilità nella fascia ferroviaria		
Comune, Provincia e Regione	26,00	Piano Rotatorie	2004	2009
	55,00	Piano della sosta e parcheggi		
Privati	25,00	Parcheggio Novi Sad	2007	2010
Privati	2,00	Parcheggio Porta Nord stazione	2007	2010
Ferrovie				
Totale		1.358,30		
Rfi	1.000,00 [4]	Nuova linea AV	2001	2009
Rfi	200,00	Spostamento di circa 9,5 km della linea storica	2006	2010
Rfi		Raddoppio linea Modena-Carpi	2004	2009
Rfi		Raccordo con l'area industriale Nord	2004	2010
Rfi		Potenziamento linea Modena-Sassuolo	2001	2003
Rfi	86,00	Nuovo scalo merci Cittanova/Marzaglia	2001	2010
Rfi	72,30	Collegamento scali merci di Modena e Dinazzano Po		
Trasporto pubblico				
Totale		434,46		
	408,20	Metrotramvia		
Ministero delle Infrastrutture	274,00			
Enti locali	36,00			
Azienda trasporto pubblico Atcm	45,00			
Finanziamenti bancari	53,20			
Comune di Modena e Provincia	21,73	Potenziamento infrastrutture provinciali	2007	
Comune di Modena	3,00 [5]	Corsie riservate in città	2006	2007
Comune di Modena e Regione	1,53	Prolungamento linea 7 filobus		
Sviluppo urbano				
Totale		967,00		
Enti locali e privati	342,00 [6]	Recupero aree fascia ferroviaria	2001	
Comune di Modena	25,00 [7]	Recupero area ex Amcm	2007	
		Ex Manifattura tabacchi	2007	
Privati	300,00	Cittanova 2000	2007	2017
		Area industriale Torrazzi		
		Nuovi comparti industriali Modena Ovest		
	300,00	Nuovo polo ospedaliero Baggiovara	1999	2005
Totale		3.578,06		

Fonte: elaborazioni su dati di Comune di Modena, Provincia di Modena, Regione Emilia Romagna, Ministero delle Infrastrutture.

Note

1. Costo totale degli investimenti previsti per le opere di urbanizzazione di una serie di aree industriali dismesse lungo la fascia ferroviaria, fra il centro e la tangenziale nord.
2. Ipotesi minima di costo.
3. Costo totale degli investimenti previsti per la realizzazione di infrastrutture al servizio della nuova viabilità nella fascia ferroviaria
4. Investimento minimo stimato per i 31 km di linea e le opere connesse, rispetto a un totale di 182 km e circa 6.500 milioni di euro della Milano-Bologna
5. Investimento previsto per il 2007.
6. Investimenti minimi previsti per la sola realizzazione di edilizia economica popolare, che si inserisce in un vasto programma di recupero urbano di oltre 500.000 mq di aree industriali dismesse.
7. Quota di investimenti previsti solo per gli interventi a carico di enti pubblici.