

Ferrovia

Le ferrovie, l'alta velocità innanzitutto, rappresentano l'intervento più rilevante a Modena negli ultimi decenni, con investimenti per almeno 1,3 miliardi di euro (circa 2.600 miliardi di lire) su una infrastruttura che non veniva rinnovata da quasi un secolo: un'occasione unica, sfruttata (qui più che altrove) per riprogettare completamente una parte della città e delle sue reti infrastrutturali.

Si tratta di opere epocali per questo territorio, che lasceranno il segno per decine di anni a venire, perchè nel processo di approvazione del progetto AV, più lungo qui che nel resto della linea, le Amministrazioni locali hanno preteso la riorganizzazione complessiva del sistema ferroviario, sia per la mobilità delle persone sia per quella delle merci, oltre il parziale riassetto della rete stradale urbana ed extraurbana.

Solo per quanto riguarda gli interventi ferroviari, oltre alla nuova linea AV il progetto comprende: la realizzazione di un nuovo scalo merci nell'area Cittanova/Marzaglia, a ovest; lo spostamento di circa 9 chilometri della linea storica; il

raddoppio di un tratto della ferrovia di Mantova, fino alla stazione di Soliera, presso Carpi, con una variante in corrispondenza di Villanova; il raccordo tra la nuova linea storica e la Modena-Carpi; un ramo di raccordo tra la zona industriale a Nord di Modena e la Modena-Carpi; l'allacciamento fra la stazione FS e la linea Modena-Sassuolo e la messa in connessione diretta con la Modena-Carpi, lo sviluppo del Sistema ferroviario regionale e di una metropolitana leggera fra Sassuolo, Modena e Carpi; un nuovo sottopasso della stazione, che permette di renderla accessibile anche da nord; la riqualificazione urbana delle aree della fascia ferroviaria.

L'alta velocità a Modena e provincia

La tratta modenese dell'alta velocità – in corso di costruzione da parte di Modena Scarl (Snamprogetti e Pizzarotti), Unieco e Consorzio Saturno – è lunga circa 31 chilometri (sui 182 totali della Milano-Bologna), di cui 8,6 in viadotto e il resto in rilevato, e comprende due interconnessioni (Modena Est e Modena Ovest).

Pur essendo un segmento relativamente breve, la sua importanza è notevole, perchè rappresenta un caso unico nel suo gene-

re, sotto tutti gli aspetti: da quelli legati al processo decisionale e di consenso a quelli di tracciato dalle scelte tipologico-costruttive al tipo di inserimento nel territorio e alla mitigazione ambientale. Tutto questo oggi può essere toccato con mano: le opere civili della sede ferroviaria sono praticamente completate, i binari sono stati posati sul 70% del tracciato, così come le opere tecnologiche e la sovrastruttura, tanto che nel settembre 2006 è stato attivato il tratto Modena est-Lavino.

Inoltre sono in corso gli interventi compensativi, in particolare di mitigazione ambientale, e la rilocalizzazione della linea storica a Modena.

Restano da completare il raddoppio della linea Modena-Soliera, la realizzazione del parco di Villanova, la pista ciclabile da Campogalliano a Modena e da Lesignana a Villanova, la stazione di Villanova, lo scalo merci di Modena Nord e alcuni fabbricati tecnologici.

Un tracciato in aperta campagna

Contrariamente a quanto avviene in generale per la rete dell'alta velocità, concepita prevalentemente in affiancamento all'autostrada, a Modena la linea attraversa il territorio comunale a nord: subito dopo il confine con provincia di Reggio Emilia lascia infatti l'affiancamento con l'Autostrada del Sole e, con un'ampia curva, attraversa in viadotto un territorio prevalentemente agricolo, aggirando le aree urbanizzate a nord della città; superato il fiume Panaro (in viadotto), e una discarica di rifiuti urbani (in trincea), prosegue in rilevato (alto in media 2 metri) e si affianca alla linea esistente, alla quale si collega in prossimità a est di Castelfranco Emilia, con l'interconnessione di Modena Est.

L'interconnessione Ovest avviene in modo simile, cioè affiancandosi alla linea esistente per Mantova, che viene raddoppiata fino alla stazione di Soliera, poco a sud di Carpi.

Particolare del viadotto della linea AV realizzata a nord della città



Tre alternative e cinque anni di discussioni

La scelta del tracciato non è stata indolore, come dimostra del resto il fatto che il nodo di Modena ha bloccato per oltre cinque anni l'iter di approvazione di tutta la Milano-Bologna: il dibattito sulle caratteristiche del tratto modenese ha infatti portato al prolungamento della Conferenza dei Servizi, aperta nel novembre 1993 e conclusasi solo nel luglio 1998.

In questo arco di tempo il progetto ha subito modifiche radicali, con un deciso aumento dei costi di progettazione e di realizzazione che alla fine sono risultati più del doppio della previsione iniziale. In generale il progetto dell'alta velocità ha prodotto situazioni di conflitto, non solo ambientali, in tutti i territori interessati, ma a Modena il problema si è presentato ancora più complesso per la presenza di un territorio molto urbanizzato e di un esteso sistema infrastrutturale.

Da qui il rifiuto dell'affiancamento all'autostrada, a sud di Modena, previsto dal progetto iniziale presentato dalla Tav nel 1993, e la richiesta di uno studio comparativo fra più alternative: ne sono state valutate dodici, ridotte poi a tre, cioè passaggio a nord, al centro e a sud della città.

Per il tracciato sud il problema era il territorio densamente abitato; quello al centro, essenzialmente in galleria, passando sotto la stazione attuale, doveva fare i conti con la complessità del sistema idrogeologico e, soprattutto, dei costi elevati; a nord il nodo riguardava l'impatto ambientale maggiore rispetto alle altre soluzioni, compreso il passaggio su una discarica, e l'incidenza negativa sulle attività agricole esistenti.

Alla fine la scelta è caduta sulla soluzione nord, ma solo dopo un complicato processo decisionale e di consenso, che ha portato all'abbandono, in una fase intermedia (fra 1994 e 1996), della soluzione sud, emersa come la migliore dai lavori di un gruppo tecnico istituito dagli enti locali, ma pesantemente contrastata dagli abitanti della zona.

Soluzioni per un'alternativa ad alto impatto

La soluzione nord, con la quale si è finalmente sbloccata la nuova linea, prevede raggi di curvatura e velocità di progetto inferiori agli standard dell'AV, impone che tutte le opere si inseriscano nel ter-

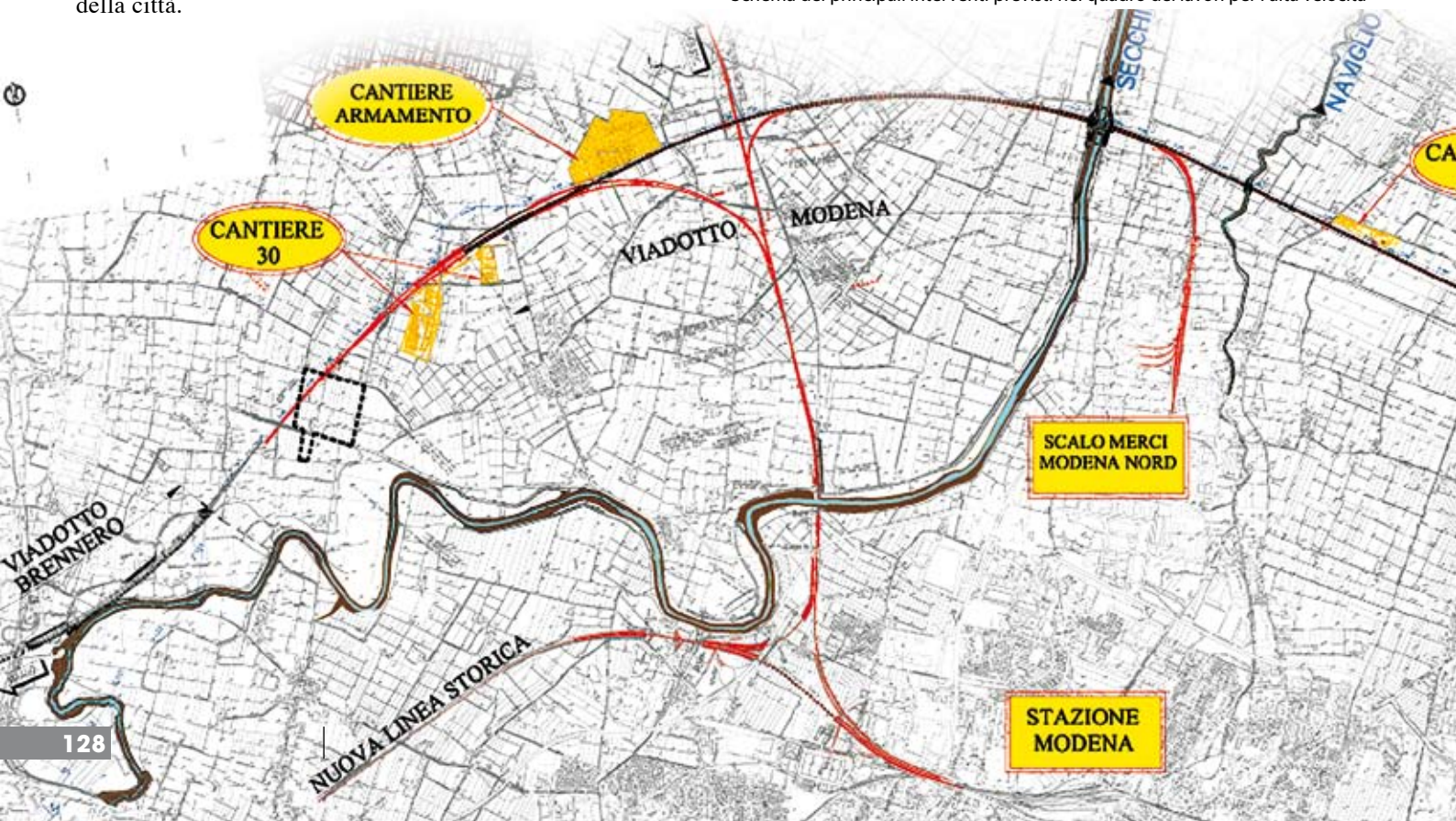
ritorio e nel paesaggio nel modo migliore possibile (con prescrizioni di mitigazione dell'impatto acustico e visivo), indica un sistema di indennizzi per i terreni da espropriare e chiede la realizzazione di una serie di opere per integrare la nuova linea al tracciato esistente, come appunto le due interconnessioni a est e a ovest, un nuovo scalo merci e lo spostamento di un tratto dell'attuale Milano-Bologna.

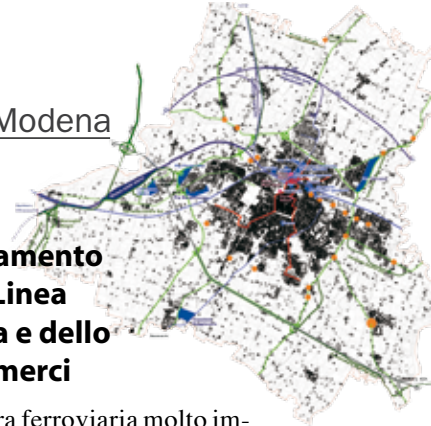
In termini di mitigazione, il caso Modena emerge a livello nazionale per gli estesi interventi di forestazione applicati e per la messa a punto di una nuova tipologia di viadotto, che non a caso si chiama "Viadotto Modena", dove il piano del ferro fa corpo unico con le barriere fonoassorbenti.

Il viadotto AV inventato per Modena

La scelta di attraversare la campagna a nord della città porta con sé la decisione di abbandonare l'ipotesi di un percorso in rilevato a favore di una soluzione in viadotto, ritenuta meno impattante, non solo dal punto di vista paesaggistico, perchè non ostacola il deflusso naturale delle acque in caso di esondazione e garantisce la continuità fra i terreni agricoli

Schema dei principali interventi previsti nel quadro dei lavori per l'alta velocità





Particolare dell'impalcato del cosiddetto "Viadotto Modena"

a nord e sud della linea, oltre che della rete stradale esistente (e la conseguente costruzione di ponti o sottopassi).

Considerati i vantaggi, gli Enti locali hanno accettato l'idea del viadotto, ma solo a condizione di ridurre l'impatto visivo e quindi di abbandonare la tipologia standard adottata per le linee AV, ritenuta molto impattante per le sue dimensioni che, sommando le barriere acustiche allo spessore della trave, crea un nastro alto quasi 8 metri.

Da qui nasce il progetto del Viadotto Modena, che integra la trave e le barriere fonoassorbenti in un'unico guscio con sezione trasversale chiamata "a omega" (perchè ricorda la lettera dell'alfabeto greco), per un'altezza totale di 3,5 metri, cioè meno della metà del viadotto standard, con impatto visivo ulteriormente ridotto da modanature longitudinali create sulla superficie esterna.

Di fatto, nel Viadotto Modena il treno corre all'interno della trave, con il van-

taggio di avere le barriere fonoassorbenti molto vicine al punto dove viene prodotto il rumore di rotolamento, ottenendo quindi una riduzione elevata dell'inquinamento acustico, oltre a consentire una struttura più compatta, larga 9 metri e alta, appunto, solo 3,5 metri.

Con questo tipo di trave si stanno realizzando oggi gli oltre 7 chilometri dell'ampio arco che la linea percorre a nord della città; in totale si tratta di 775 travi, la maggior parte delle quali lunghe 31,50 metri e dal peso di 690 tonnellate (23 sono lunghe 29 metri, mentre altre 14 sono di 24 metri), tutte prefabbricate in un apposito impianto che l'impresa Pizzarotti ha costruito appositamente a Lesignana di Modena (vedi articolo sul numero di 9/2004 della rivista), e poi messe in opera con uno speciale carrellone di varo lungo 57 metri e alto 9, dal peso di 320 tonnellate.

A questo si affiancano 9 travate continue (iperstatiche), lunghe 136 metri, gettate direttamente in opera, necessarie in alcune situazioni complesse come lo scavalco dell'Autostrada del Brennero e l'attraversamento dei fiumi Secchia e Panaro.

Forestazione e mitigazione ambientale

La prescrizione che tutte le opere si inseriscano nel territorio e nel paesaggio nel modo migliore possibile porta anche a un uso estensivo del verde, in una quantità tale che anche in questo caso segnala la particolarità del caso Modena: lungo la linea AV, ma anche nel nuovo tratto della linea storica, sono previsti estesi interventi di forestazione e mitigazione ambientale, con boschi di filari e siepi.

Si tratta di un progetto vasto e complesso che interessa aree per circa 250 ettari (2,5 milioni di metri quadrati), di cui circa 150 nel comune di Modena, e l'impianto di oltre 60 mila alberi e quasi 200 mila arbusti, la maggior parte dei quali in oltre 100 aree a bosco, estese su circa 150 ettari; a queste si affiancano 8 chilometri di siepi arbustive, 1 chilometro di siepi alberate (con circa 300 alberi e 2 mila arbusti) e 3,5 chilometri di filari, con circa 600 alberi.

Spostamento della Linea storica e dello scalo merci

Un'opera ferroviaria molto importante per la città è lo spostamento di circa 9,5 chilometri dell'attuale Milano-Bologna, tra la stazione e il quartiere di Cittanova, nella periferia ovest.

Lo scopo è quello di consentire sia il recupero urbanistico della zona occidentale, attualmente divisa dalla linea, sia lo spostamento dello scalo merci, che è uno dei più importanti dell'Emilia-Romagna ma si trova a ridosso della stazione e quindi del centro storico.

Un tracciato più a nord per la Milano-Bologna

La linea, i cui lavori sono iniziati nel 2006, viene ricollocata più a nord, con un tracciato in parte sotterraneo e in parte in viadotto, così da non entrare più in città da sud della via Emilia, tagliando una parte di area urbana e creando numerose difficoltà d'accesso; di fatto oggi esiste un solo punto di attraversamento, mentre lo spostamento permette di rendere permeabile il territorio e ricucire il quartiere con il resto della città.

Il tracciato esistente verrà dismesso dopo l'entrata in funzione dell'AV, e potrà essere utilizzato per eventuali servizi di trasporto locale in sede propria.

Nel complesso sono previsti tre viadotti, per una lunghezza complessiva di 1,6 chilometri, e due gallerie artificiali: una lunga due chilometri sotto l'autostrada A1, un'altra di 250 metri sotto la tangenziale; una terza galleria, stradale, assicura la continuità della via Emilia.

Decisamente significative sono anche le opere di mitigazione ambientale: oltre 4 chilometri di barriere fonoassorbenti e alcune decine di aree boscate, per una superficie di circa 812 mila metri quadri, con sei chilometri di siepi, 30 mila alberi e oltre 130 mila arbusti.

Il tutto per un costo di circa 200 milioni di euro.



Il nuovo scalo merci di Cittanova/Marzaglia

Lo spostamento della linea esistente porta con sé un'altro intervento epocale per Modena: la creazione di un nuovo scalo merci a ovest della città e il conseguente abbandono di quello attualmente nella zona della stazione, che sconta gravi problemi di traffico e di utilizzabilità da parte del sistema produttivo, dovuti alla circolazione dei mezzi pesanti in un'area a ridosso del centro storico.

Il nuovo scalo, che secondo Rfi richiede un investimento totale di circa 86 milioni di euro, si estende su 270 mila metri quadrati presso, con una capacità di 3,8 milioni di tonnellate/anno, con 26 treni/giorno in arrivo e partenza (13 per il traffico tradizionale e 13 per quello intermodale); nella sua massima estensione la sua potenzialità può arrivare a 50 convogli giornalieri.

I lavori sono in corso e dovrebbero terminare per il 2010; molte opere civili sono ormai completate, così come sono state già realizzate le opere civili per un futuro terzo binario, per permettere ai treni provenienti dallo scalo merci di instradarsi sulla linea Mantova-Verona-Brennero senza attraversare la Milano-Bologna (quindi interrompendo il traffico).

Il nuovo tracciato della linea esistente integra infatti un sottopasso, già completato nelle opere civili (i binari verranno messi in seguito, perché per ora non servono), molto utile in previsione di un traffico di 50 treni al giorno, che la Milano-Bologna non è in grado di assorbire (stando ai tecnici del Comune, al massimo riuscirà ad assorbirne 20 o 25).

Per il futuro è già stata identificata un'area per un suo ulteriore potenziamento, se e quando prenderà corpo un'effettiva valorizzazione del trasporto merci su ferro nell'area modenese.

Il nuovo scalo, infatti, va a sanare anche un problema che si è acuito nel tempo, legato al sistema degli interporti dell'Emilia-Romagna: uno è a Bologna, ma non è molto utilizzato, e uno a Parma, in una provincia florida che però non movimentava merci pesanti; non ne esistono invece nelle provincie di Modena e Reggio



FERROVIE DELLO STATO

Particolare dei lavori di rilocazione della linea esistente Milano-Bologna, presso il nuovo scalo di Cittanova

Emilia, nell'area cioè che produce quasi la metà delle merci trasportabili su rotaia di tutta l'Emilia-Romagna, in termini di tonnellate.

In particolare nelle due provincie si concentra l'80 per cento della produzione nazionale di piastrelle (con quasi 300 imprese e 31 mila addetti), quasi il 70 per cento della quale è destinata all'esportazione.

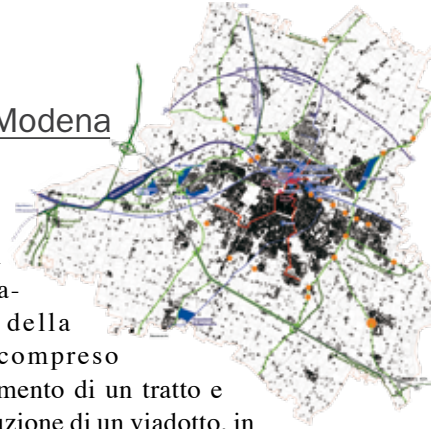
Raccordo con lo scalo merci di Dinazzano Po

Negli accordi per l'alta velocità è previsto anche il collegamento fra il nuovo scalo merci di Modena e quello di Dinazzano Po, tra Sassuolo e Scandiano, nel comprensorio delle ceramiche: realizzato a metà degli anni Ottanta dalla Provincia di Reggio Emilia, adibito originariamente al traffico di argille provenienti dalla Westfalia e poi via via cresciuto come tipo e quantità di merci, comprendendo oggi anche i container.

Lo scalo collega già ora il distretto ceramico con il porto di Ravenna (con circa

nove convogli la settimana), ma il suo potenziamento e il raccordo diretto con quello di Modena, con un singolo binario, lungo il Secchia, permette alle materie prime in entrata, e alle mattonelle in uscita, di raggiungere direttamente la zona di produzione, senza rompere il carico a Modena; inoltre si creerebbe un'integrazione fra le due strutture emiliane così da puntare a una loro specializzazione: Dinazzano per i prodotti ceramici e le materie prime, Modena per le produzioni meccaniche e manifatturiere del bacino di Modena e Carpi.

Questa però è un'operazione prevista per una seconda fase, che deve ancora decollare; per ora procede il potenziamento dello scalo, mentre per il raccordo si è ancora a livello di progettazione preliminare; tutto dipenderà dalle disponibilità economiche, si parla di almeno 70 milioni di euro, che però non sono certi: nonostante gli accordi e gli impegni ribaditi dal gruppo FS possono pesare negativamente i problemi di bilancio di Rfi e le altre priorità a livello nazionale.



Potenziamenti, raccordi e interconnessioni

Nel decalogo voluto dal Comune per l'AV, sono presenti anche una serie di potenziamenti e raccordi fra le linee esistenti, strettamente legati alle interconnessioni dell'alta velocità.

In particolare si tratta di nuove opere o varianti all'esistente che da un lato puntano allo sviluppo del servizio metropolitano lungo l'asse Sassuolo-Modena-Carpi, dall'altro collegano direttamente la zona industriale a nord della città con il nuovo scalo merci, migliorando allo stesso tempo l'assetto urbano dell'area.

In particolare questi accordi prevedono:

- due interconnessioni fra la linea AV e la linea esistente Milano-Bologna;

- un ramo di raccordo tra il nuovo tratto della Linea storica e la Modena-Carpi-Brennero.

- la rettifica della Modena-Carpi in corrispondenza dell'abitato di Villanova;

- il collegamento diretto, all'interno della stazione FS di Modena, tra la Modena-Carpi e la Modena-Sassuolo.

- l'allacciamento fra la Modena-Sassuolo e la stazione FS;

- il raccordo tra la zona industriale nord e la Modena-Carpi e da qui al nuovo tracciato della linea storica e allo scalo merci di Cittanova/Marzaglia.

Raddoppi sull'asse Modena-Carpi e interconnessione AV

L'interconnessione Ovest di Modena, quella più vicina e diretta, rappresenta l'elemento centrale per la riqualificazione delle linee e del territorio a nord della città: la scelta di ridurre il consumo di territorio porta a realizzare l'ingresso in stazione affiancandosi al tracciato della linea per Mantova.

La conseguenza è il raddoppio di questa linea, che nonostante fosse importante per i collegamenti con il Brennero era ancora a singolo binario.

Su di essa si innesta anche un nuovo ramo di raccordo fra lo scalo merci e la zona industriale nord, la più grande della città, per buona parte occupata da spedizionieri e operatori della logistica: il raccordo

esistente attraversa alcune strade cittadine e taglia tutta l'area fino a raggiungere la stazione e lo scalo merci attuale; il nuovo raccordo va invece in direzione opposta, verso nord, affiancandosi poi alla linea AV (con un terzo viadotto sul fiume Secchia) fino a raggiungere appunto alla linea per Mantova, così da consentire ai convogli di inserirsi sulla linea per il Brennero, oppure, in senso opposto, di andare al nuovo scalo merci, senza attraversare né la Milano-Bologna né l'AV.

Nell'intervento di raddoppio si segnala anche una rettifica della Modena-Carpi, di circa 1,5 chilometri, spostata di oltre un centinaio di metri da una villa vincolata nel 2001 dalla Soprintendenza, la villa Dallari, a Villanova (incluso il parco e le pertinenze). Questa variante non è però indolore, perché incide su una nuova parte di territorio rurale, con un impatto visivo non indifferente: un muro e un terrapieno di 3 metri e mezzo sopra il quale è prevista una barriera antirumore di ulteriori 3,5 metri e mezzo, voluta dalla Soprintendenza al posto di una soluzione in galleria proposta dagli Enti locali.

Oltre a questo la variante di villa Dallari ha portato allo spostamento verso sud della provinciale 13, sempre per rispettare il vincolo paesaggistico di Villa Dallari, lunga oltre 1,3 chilometri e con due rotoie.

Il sedime della vecchia ferrovia diventerà una pista ciclabile verso Modena, seguendo poi l'argine del fiume Secchia.

Messa in rete della Modena-Sassuolo

Un passo essenziale per lo sviluppo di un servizio ferroviario metropolitano sull'asse nord-sud è la messa a rete dell'ex ferrovia concessa Modena-Sassuolo, con la creazione di un collegamento diretto con la stazione FS grazie al quale, da un paio d'anni, i treni si immettono nella rete nazionale, mentre in origine facevano capolinea in una stazione propria.

L'intervento ha comportato la posa di un nuovo binario in stazione, la modifica dell'impianto di segnalamento, la velocizzazione degli itinerari su altri due binari ecc.

Parallelamente sono state fatte delle

opere di potenziamento della linea, compreso l'interramento di un tratto e la sostituzione di un viadotto, in vista di un suo utilizzo più esteso (si sta preparando un modello d'esercizio da presentare in Regione).

Va detto che per uno sfruttamento effettivo come ferrovia metropolitana si dovranno fare ulteriori investimenti: la linea sconta infatti la presenza di molti passaggi a livello e non ha un tracciato ottimale rispetto ai nuclei urbani dell'area, specie nella zona di Formigine e Sassuolo.

Sull'eliminazione dei passaggi a livello sono tutti d'accordo, ma non sono opere da poco; sulla modifiche di tracciato si sta discutendo ma è una questione di priorità e non è detto che si faranno.

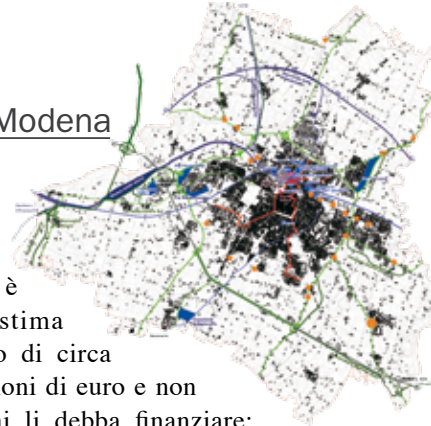


FERROVIE DELLO STATO

Particolare dei lavori di raddoppio della Modena-Carpi

Un sottopasso per aprire la stazione sul lato nord

Nel quadro dei potenziamenti già realizzati si segnala anche l'allungamento del sottopasso della stazione FS, che da alcuni anni permette di accedere anche dal lato nord della città. L'intervento, pur piccolo, è strategico per il futuro e rappresenta un elemento centrale per il riassetto del sistema della mobilità modenese, in quanto si integra con un parcheggio d'interscambio realizzato dal Comune (su aree acquisite dalle FS), che già oggi registra il tutto esaurito, e si apre verso una serie di aree industriali dismesse sulle quali sono in corso importanti interventi di recupero, con la costruzione di nuovi quartieri e l'inserimento di funzioni e servizi a scala cittadina.



Strade

Tante rotonde per una rete in lento riassetto

Nel settore delle strade Modena spicca per le numerose rotonde che stanno via via sostituendo gli impianti semaforici e risolvendo i punti critici della viabilità principale, mentre parallelamente procedono, pur più lentamente e con molte incertezze, i progetti per un riassetto complessivo del sistema viario portante, dalla nuova via Emilia all'anello delle tangenziali, fino all'atteso e mai concretizzato prolungamento dell'Autostrada del Brennero fino a Sassuolo.

Una certezza riguarda invece le opere inserite negli accordi per l'alta velocità, che a Modena hanno avuto un peso determinante per il ridisegno del territorio: nel decalogo voluto dal Comune ci sono, fra l'altro, la chiusura a sud dell'anello tangenziali, la rifunzionalizzazione del casello Modena Nord, la soluzione dei problemi di accesso a Cognento e alla zona Fiera (rotonde e degli svincoli di servizio) e il riassetto della rete stradale nei quartieri a nord, interessati dai lavori sulla linea e i raccordi esistenti.

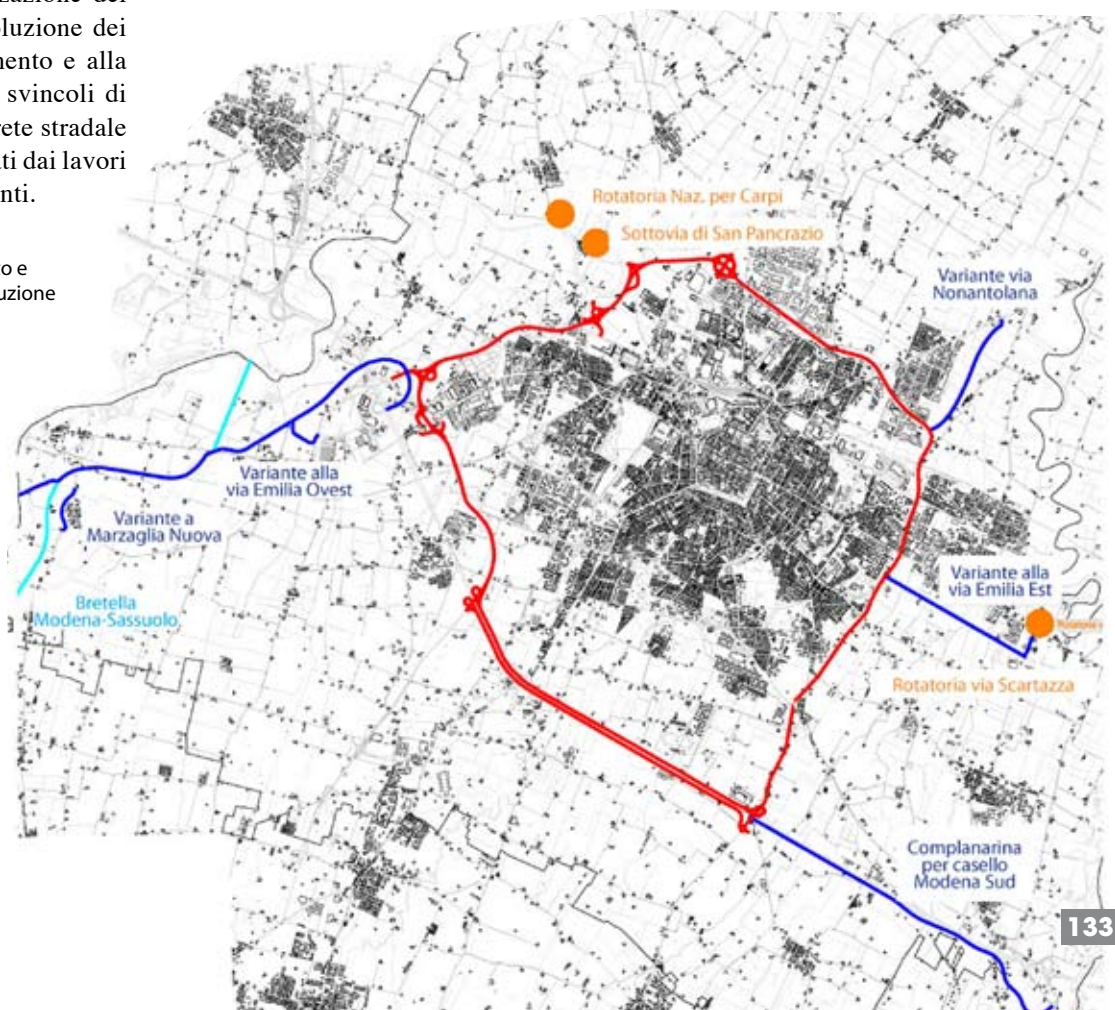
Interventi di decongestionamento e snellimento della viabilità di adduzione esterna alla tangenziale

Anello tangenziali esistenti

Complanarina per casello di Modena Sud variante di Marzaglia nuova variante alla via Emilia Ovest, variante alla via Nonantolana e variante alla via Emilia Est (di progetto)

Bretella Modena-Sassuolo

Intersezioni stradali (nuovi interventi)



Prolungamento dell'A22 del Brennero

L'intervento stradale più consistente previsto a Modena è il prolungamento dell'A22 fino a Sassuolo, che comprende un collegamento a est, verso la tangenziale, e un altro a ovest, con un nuovo ponte sul Secchia.

L'opera, confermata fra quelle prioritarie anche nell'allegato Infrastrutture dell'ultimo Dpef, consiste in una bretella di circa 15 chilometri fra le autostrade A22 e A1 e la Statale 467 Pedemontana, realizzando un collegamento di primo livello a servizio anche del nuovo scalo merci di Casanova/Marzaglia, che il Comune ritiene essenziale per evitare la congestione della rete stradale ordinaria quando lo scalo entrerà in funzione.

Però da tempo il progetto è fermo: per realizzarla si era interessata la Concessionaria dell'A22, ma non se ne è fatto nulla; tre anni l'Anas ha avvocato a se' il progetto che oggi è a livello di Definitivo, pronto per la convocazione della Conferenza dei servizi, ma lo stallo rimane.

Il problema è che si stima un costo di circa 467 milioni di euro e non si sa chi li debba finanziare: tecnicamente non ha grandi problemi ed è un'opera prevista da tutti gli strumenti di pianificazione, regionali, provinciali (Modena e Reggio) e comunali, ma è evidente che tutti gli Enti locali, dalla Regione in giù, non hanno la capacità di intervenire, perchè l'importo è notevole e può essere finanziato solo con un contributo rilevante dello Stato. Comunque, dal punto di vista procedurale il Cipe ha approvato il progetto preliminare nel marzo 2005, per un costo di 284,76 milioni di euro, e ufficialmente risultano avviate le procedure per la gara d'appalto dei lavori, compresi il collegamento allo scalo di Cittanova, la variante di Rubiera e il tratto di Pedemontana fra la Modena-Sassuolo urbana e la Provinciale 15 (così come previsto nell'accordo sottoscritto fra il Ministro delle Infrastrutture e il Presidente della Regione), per un totale



Veduta della Complanare già realizzata ai due lati della A4

appunto di circa 467 milioni di euro.

L'Anas ha approvato il progetto definitivo nel dicembre 2005 ma, stando a quanto dichiara il ministero delle Infrastrutture, sta ancora verificando la possibilità di realizzarlo attraverso il project financing o il pedaggiamento.

Parallelamente, nel luglio scorso il ministero dell'Ambiente dovrebbe avere concluso sia le procedure di Via che la Verifica di ottemperanza (con prescrizioni).

Non mancano però le opposizioni, specie dal mondo ambientalista (nel 2005 il Wwf ha fatto ricorso al Tar contro la delibera Cipe), perchè la considerano un'opera inutile, sbagliata e di forte impatto ambientale. Inutile perchè ritenuta una doppietta rispetto della Modena-Sassuolo, superstrada a 4 corsie completata recentemente, il cui tracciato è parallelo a quello della bretella, a pochi chilometri da essa.

Dannosa per l'ambiente e per la salute dei cittadini perchè si pensa che aggraverà, invece di risolvere, i problemi di inquinamento e congestione del comprensorio, e dannosa per il territorio, per il possibile impatto su aree naturalistiche di pregio e con siti d'importanza comunitaria come l'Oasi Faunistica di Colombarone.

La tangenziale fino al casello di Modena Sud

L'altro intervento stradale rilevante è la prosecuzione fino al casello di Modena Sud della Tangenziale Sud, che oggi termina sulla Statale 12 Nuova Estense, con un tracciato coassiale all'autostrada (con carreggiate su entrambi i lati) da prolungare per ora solo sul lato sud, con una corsia per senso di marcia.

Si tratta di un'opera non particolarmente impegnativa, lunga circa 5,5 chilometri, che consente al casello di essere collegato direttamente e velocemente con il sistema delle tangenziali, mentre oggi il traffico deve immettersi sulla via per Vignola,

attraversare un paio di frazioni ecc.

Non è un problema nemmeno dal punto di vista economico, perchè è comunque finanziata: si inserisce nell'ambito delle opere connesse alla quarta corsia dell'autostrada, quando si è deciso che il casello rimane dov'è, anche se è molto lontano dall'area urbana (nel corso degli anni ci sono state molte riflessioni sul fatto di avvicinarlo), e verrebbe pagata con un aumento corrispondente dei pedaggi ai caselli di Modena Sud e Nord, fino alla copertura dei costi. L'intervento, a carico di Autostrade per l'Italia, sia come progettazione che come realizzazione, oggi è a livello di progetto definitivo, consegnato all'Anas nel luglio 2006, ma solo nel luglio scorso si sono potute avviare le procedure per gli espropri.

Il problema è che il progetto definitivo costa molto di più di quanto previsto nelle stime iniziali (parametriche e assolutamente non tecniche), di cinque/sei anni fa, quando fu fatto l'accordo: si era valutato un costo di circa 55 miliardi di lire, mentre il progetto definitivo, redatto da Spea, indica un costo di circa 46 milioni di euro, quasi il doppio. È tutto abbastanza giustificato – segnala Marco Stancari, Direttore del Settore Pianificazione territoriale del Comune di Modena – perchè la prima stima era di larga massima, mentre il progetto definitivo si è calato sul territorio e ha avuto modifiche anche costose, come un tratto di quasi 500 metri in galleria artificiale, chiesta per non creare problemi a una villa storica, Villa Lonardi, vincolata dalla Soprintendenza.

Pianta della rotonda, con sottopasso, realizzata all'incrocio fra la tangenziale e la via Emilia Est



Il progetto della rotonda che sorgerà all'incrocio tra la tangenziale Pastermak e la via Emilia, in questo snodo è anche previsto che la tangenziale stessa passi in sottovia rispetto alla via Emilia

Nodi di connessione con il territorio circostante

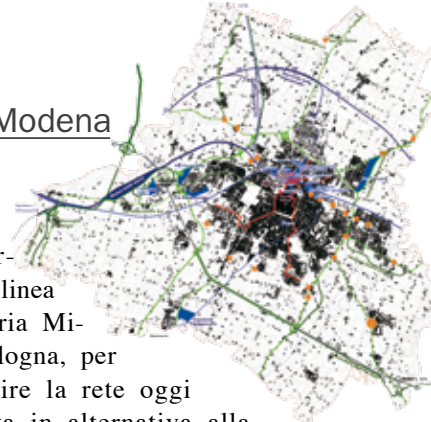
A livello provinciale Modena ha un problema sempre più rilevante di connessione con i comuni limitrofi, perchè la politica di contenimento dell'espansione attuata negli ultimi vent'anni ha mantenuto stabile il numero dei suoi abitanti, ma ha fatto crescere notevolmente quello dei comuni vicini, aumentando di conseguenza il pendolarismo che a sua volta sta mettendo progressivamente in crisi il sistema degli accessi.

Da qui la programmazione di interventi sulla rete stradale primaria e secondaria: nel corso degli anni sono stati però risolti i nodi dei collegamenti verso Sassuolo (grazie all'apertura della superstrada Modena-Sassuolo urbana) e sull'asse della Strada nazionale del Canaletto, lungo il Secchia, a nord, perchè dal centro porta direttamente alla tangenziale; inoltre, nel quadrante nord-est, con il contributo di Provincia e Regione, è stato aperto recentemente un collegamento fra la via Nonantolana e la Tangenziale, eliminando una strozzatura.

I maggiori problemi – segnalano al Comune di Modena – riguardano oggi la via Emilia, sia verso est che verso ovest, e poi la via per Nonantola, a nord-est, perchè prima di entrare in tangenziale incontra una serie di strade urbane, e infine la via per Vignola, a sud-est.

Sulla via Emilia est è allo studio una variante di circa tre chilometri che consente di aggirare l'area urbana sviluppandosi parallelamente all'asse attuale; si sta discutendo non tanto sull'opera, ma per il fatto che tutti i terreni interclusi, circa 200 mila metri quadrati, dovrebbero avere un destino diverso da quello agricolo, perchè una destinazione differente potrebbe fornire le risorse necessarie a finanziare l'infrastruttura.

Per la via Emilia ovest, le Province di Reggio Emilia e di Modena hanno deciso di realizzare una serie di rotonde per togliere i semafori, anche se, in realtà, si tratta di un palliativo rispetto al progetto di una variante della via Emilia, affidata all'Anas, che però fatica a prendere corpo;



non a caso, riprendendo soluzioni adottate anche altrove lungo questo asse storico, un'opera significativa è la tangenziale di Rubiera, che dovrebbe arrivare fino alla tangenziale di Reggio Emilia, creando appunto una vera e propria variante alla via Emilia.

Sempre a nord, il collegamento con Carpi rimane problematico; la soluzione più concreta su cui si sta lavorando è una qualche forma di convenzione con la concessionaria dell'Autostrada del Brennero, per la realizzazione di un'ulteriore corsia fra Carpi e Modena, che avrebbe anche il vantaggio di evitare la costruzione di nuove strade e un maggiore consumo di territorio.

Quanto alle criticità dell'asse per Vignola, la soluzione dovrebbe fornirgli il già citato prolungamento della tangenziale con il casello di Modena Sud, che toglierebbe gran parte del traffico attuale.

Sempre in questa parte del territorio, è in corso di valutazione un nuovo collegamento tra Modena, Castelfranco Emilia e Spilamberto, a sud-est, attraverso un nuovo ponte sul Panaro, per creare un'altra alternativa alla via Emilia in un'area dove l'unico asse importante è rappresentato dall'autostrada.

Sulla tangenziale sono poi programmati alcuni interventi di completamento, in particolare: una serie di rotatorie; un nuovo svincolo sulla Nontanolana (in corso di realizzazione); il completamento del tracciato nell'area a sud,

dalla frazione di Vaciglio a Cantone di Mugnano, che però è ancora in fase pre-progettuale e dovrebbe essere finanziato dall'Anas (30 milioni di euro).

Vari interventi quindi, relativamente piccoli (il costo per ciascuno è di circa 15/20 milioni di euro), realizzabili nell'arco di un anno o due, ma quasi tutti non ancora finanziati, anche se il problema sembra essere più di decisione politica e di messa in moto delle procedure.

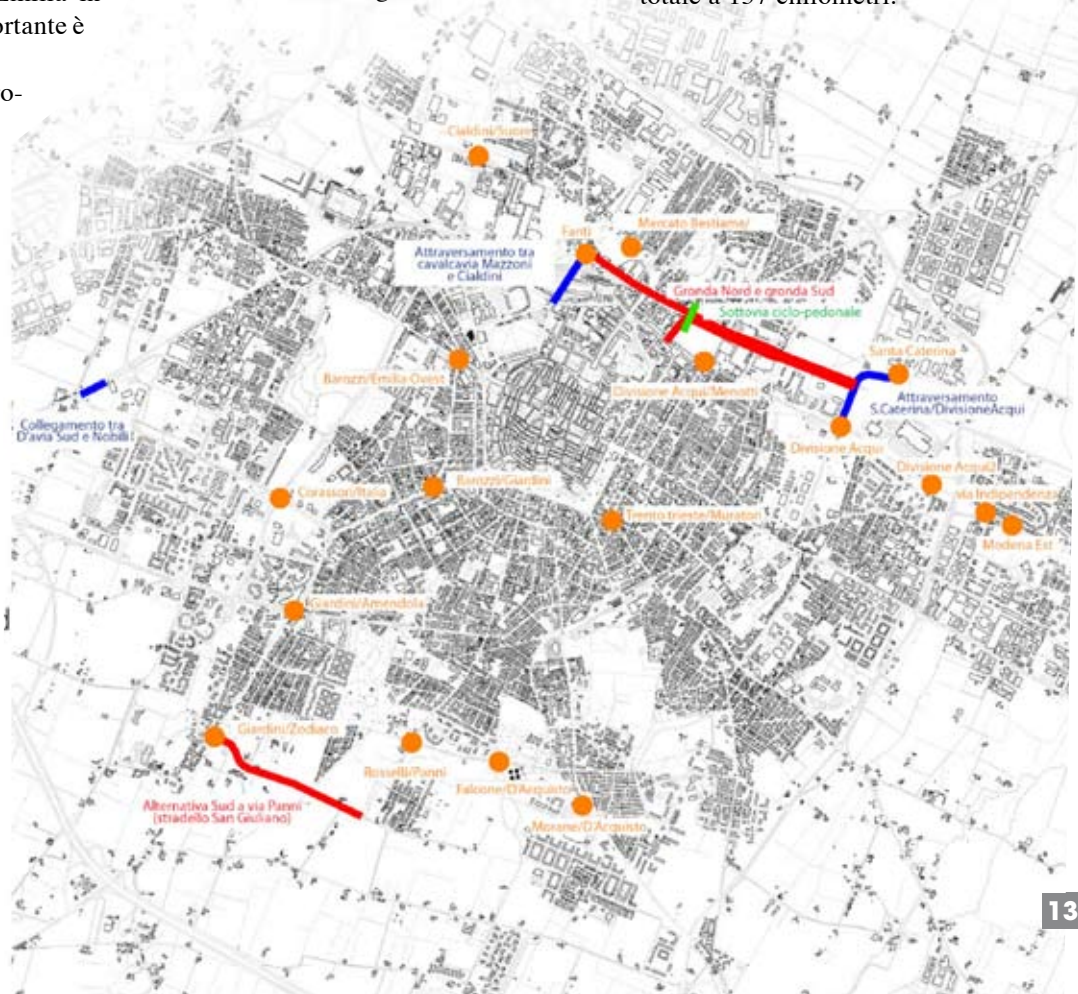
Potenziamento della viabilità comunale

In ambito urbano, il Piano della mobilità indica il potenziamento della viabilità nei tratti in cui oggi si registrano situazioni di congestione, specie sui principali assi di accesso alla città e lungo la tangenziale, puntando in particolare alla sostituzione dei semafori con rotatorie: fra 2004 e 2009 ne sono state programmate venti, per un costo complessivo di circa 26 milioni di euro, e il Comune procede con un ritmo di realizzazione di tre/quattro rotatorie l'anno. Altri interventi riguardano: due nuovi

attraversamenti linea ferroviaria Milano-Bologna, per alleggerire la rete oggi utilizzata in alternativa alla via Emilia est; un collegamento tra via D'Avia e via Nobili e la riqualificazione di via Emilio Po, parallela a uno degli assi di accesso da Sassuolo; la creazione di un'alternativa sud a via Panni, anch'essa nell'area sud, con due rotatorie e un attraversamento in sottopasso della ferrovia Modena-Sassuolo (un'opera dal valore complessivo di oltre 5 milioni di euro). Parallelamente si procede con l'estensione della rete di piste ciclabili, che il Pum indica come uno degli obiettivi primari da raggiungere per contribuire a un equilibrio modale della mobilità urbana: da circa due anni il Comune ha un capitolo di bilancio che destina un milione di euro l'anno solo per il miglioramento delle reti in area urbana, come messa in sicurezza di attraversamenti e intersezioni; quanto all'estensione della rete, ci sono progetti per altri 47 chilometri, che porteranno il totale a 157 chilometri.

Interventi di fluidificazione e messa in sicurezza del traffico in area urbana

-  Nuovi attraversamenti linea ferroviaria tra via Divisione Acqui e via Santa Caterina e tra i cavalcaferrovia Mazzoni e Cialdini (di progetto)
-  Gronda Nord e gronda Sud e alternativa Sud a via Panni (di progetto)
-  Sottopasso pedonale-ciclabile
-  Rotatorie nelle intersezioni più critiche



Tre strutture di sosta per liberare il centro

Modena si è dotata nei mesi scorsi di un Piano della mobilità ambizioso, quasi tutto centrato sull'accesso al centro storico e sul rilancio del trasporto pubblico, dove un peso importante hanno le politiche della sosta, con nuovi parcheggi accompagnati da misure per scoraggiare l'uso dell'auto.

Oggi le persone che quotidianamente entrano e si muovono nel cuore della città sono più di 70 mila e di queste oltre la metà, circa 35 mila, usano l'auto privata.

La realizzazione di un servizio pubblico efficiente, compreso quello ferroviario, è l'obiettivo primario del Piano – sottolinea l'assessore Daniele Sitta – per portare una parte dei cittadini ad abbandonare il mezzo privato: per farlo è evidente che vanno create le condizioni perchè questo spostamento d'interesse ci sia, compresa una politica della sosta che renda meno facile l'accesso al centro con le auto.

Da qui il progetto di allargamento dell'area a sosta regolamentata o tariffata e, soprattutto, la realizzazione di alcuni parcheggi grandi e medi a ridosso del centro, da destinare in parte ai residenti:

il più importante è una struttura interrata nella zona del parco Novi Sad, con 1.850 posti; un altro, di circa 300 posti, è previsto in piazza Roma, in pieno centro storico (davanti all'Accademia militare); il terzo consiste nell'ampliamento di 600 posti a raso del parcheggio da 300 posti realizzato alcuni anni fa a nord della stazione, che ha registrato un grande successo ma è ormai saturo.

All'esterno della città si punta invece a intercettare il flusso di pendolari con parcheggi scambiatori, almeno sei, collocati il più possibile in prossimità della tangenziale, specie in corrispondenza dei capolinea delle tre linee a frequenza di cinque minuti, cioè le due linee di metroltramvia (se mai verranno realizzate) e una linea filoviaria.

Il nodo del centro storico

La vivibilità di un centro storico monumentale come quello di Modena rappresenta il nodo principale da sciogliere, perchè il vero problema della sosta riguarda i residenti.

Per questo si prevede che ogni possibilità di realizzare autorimesse o posti auto venga destinata esclusivamente a loro e solo in subordine a chi vi opera, perchè

già oggi si registra una carenza di oltre mille posti, nonostante siano disponibili (nel centro e nelle immediate vicinanze) circa 2.500 parcheggi a tariffa e 9.850 parcheggi liberi; però il problema è destinato ad aggravarsi, specie se l'Amministrazione comunale puntasse effettivamente a liberare dalle auto alcune delle piazze e delle strade del centro (l'idea è di togliere dalle strade circa mille auto dei residenti), in particolare piazza Roma e piazza Sant'Agostino.

Da qui l'importanza di due parcheggi in struttura: quello di piazza Roma, interamente desinato agli abitanti del centro storico, e quello di Novi Sad, che prevede la possibilità di acquistare o affittare a prezzi agevolati un certo numero di posti auto da parte dei residenti, che potranno usufruire anche di un servizio navetta gratuito con piazza Matteotti, nel centro della città, che si ipotizza possa essere un ascensore-navetta orizzontale con frequenza di passaggio ogni 3 minuti, funzionante 24 ore su 24.

Una rivoluzione che inizia con il parcheggio Novi Sad

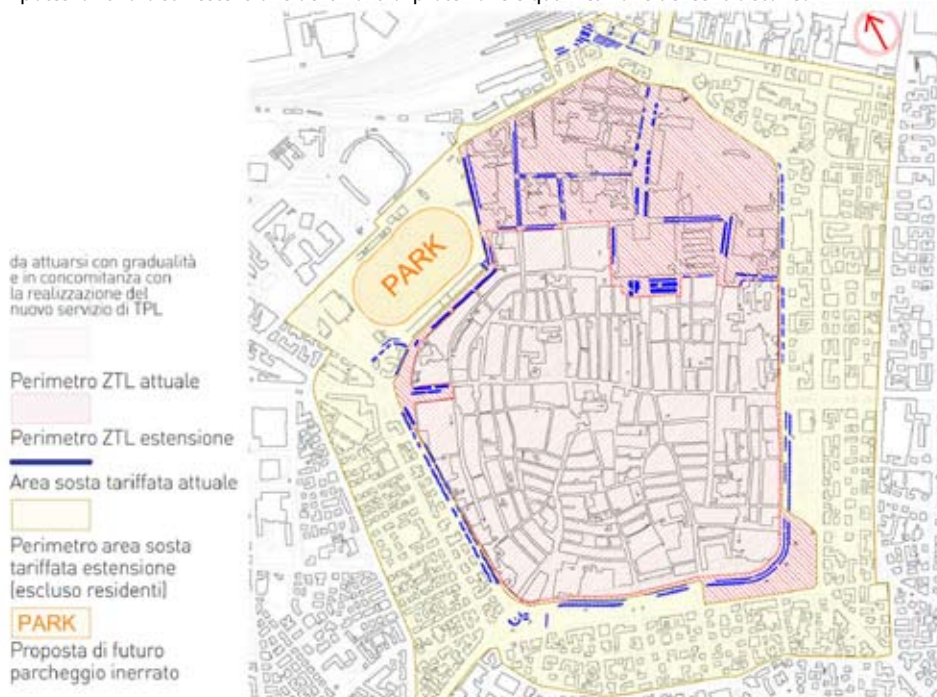
La pubblicazione all'inizio di agosto del bando di gara per la progettazione definitiva del parcheggio sotto il parco Novi Sad segna l'avvio effettivo del Piano della sosta varato nei mesi scorsi, tanto più che, nello schema di finanziamento, è compresa la gestione e il controllo della sosta a pagamento del Comune.

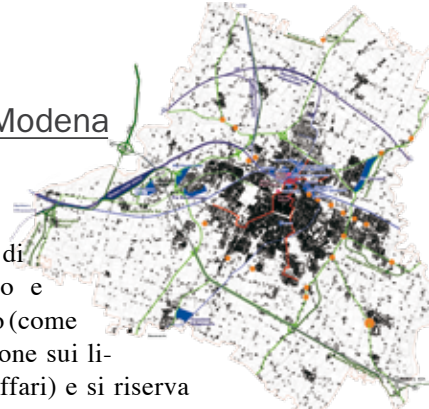
Il progetto prevede la realizzazione di 1.850 posti auto, di cui 1650 interrati e 200 in superficie, su un'area complessiva di 44 mila metri quadrati e un costo di circa 25 milioni di euro, totalmente a carico della società privata che lo prenderà in gestione.

Di questi, 350 box auto sotterranei sono da assegnare in diritto di superficie ai residenti del centro storico, ai quali verranno riservati anche 300 posti auto in affitto; i restanti 1.000 posti sotterranei sono per la sosta a rotazione e gli abbonamenti degli operatori del centro storico.

L'inizio dei lavori è previsto nel 2008 e l'apertura del parcheggio è attesa entro i primi mesi del 2010; contestualmente

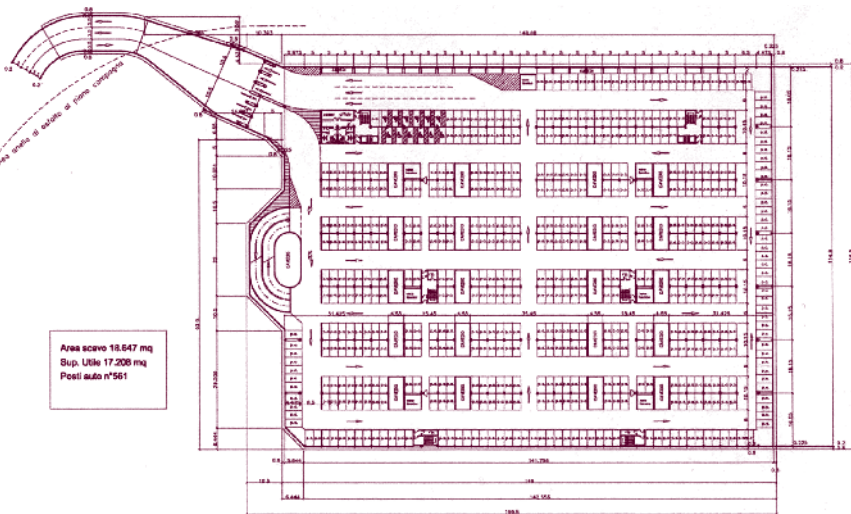
Ipotesi di lavoro sull'estensione della zona di protezione e qualificazione del centro storico





funzione di indirizzo e controllo (come la decisione sui livelli tariffari) e si riserva di entrare nella società con una quota fino al 34 per cento. A carico della società di gestione è anche il controllo della sosta regolamentata su tutto il territorio comunale e il pagamento di un canone di concessione, compensato dal 10% delle contravvenzioni incassate dagli addetti della sosta.

Il privato acquisisce poi i ricavi della tariffazione della sosta nella Ztl, che a partire dal 2010, quando sarà aperto il parcheggio di Novi Sad, viene ampliata fino a comprendere tutto il centro. Questo terzo pacchetto di introiti comprende il pagamento della sosta dei residenti, che oggi non pagano nulla: la tariffa dovrebbe essere poco più che simbolica (5 o 6 euro al mese, con variazioni secondo il numero di auto per famiglia e le dimensioni del mezzo), e pur moltiplicata per i circa 4 mila permessi attuali non produrrà una somma elevatissima; però, ricordano i tecnici comunali, introdurrà il principio che dove lo spazio è insufficiente tutti devono pagarlo, anche se chiaramente i



Pianta, sezione e particolari del parcheggio previsto sotto il parco Novi Sad

all'apertura del parcheggio verrà attivato il completamento della zona Ztl nel centro storico e allargata la zona tariffata o regolamentata della sosta.

L'importanza dell'intervento per il futuro della mobilità modenese, e la concreta possibilità che venga realizzato nei tempi previsti, sta nel fatto che l'area è molto vicina, quasi dentro il centro storico, così da avere un'effettiva attrattibilità verso i residenti; inoltre è fra le più facilmente raggiungibili della città, è libera da costruzioni e senza vincoli, come quelli archeologici, e interamente di proprietà dell'amministrazione comunale, che nel febbraio 2006 è riuscita ad acquistarla dal

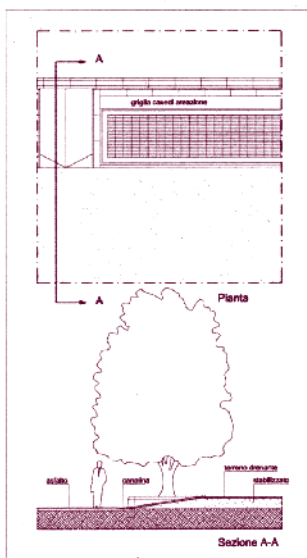
Demanio dello Stato, dopo un decennio di trattative (l'iter è iniziato nel 1996), con una spesa di 4,21 milioni di euro.

Va detto che costruendo i 1.850 posti auto se ne tolgono circa un migliaio in superficie, quindi non sarà un'operazione indolore, ma gli aspetti positivi sono molti di più: l'area si libera dalle auto e si rende disponibile alle manifestazioni, che possono usufruire del parcheggio sottostante; anche oggi si tengono manifestazioni, come il mercato dell'antiquariato, o il mercato settimanale del lunedì, che è quello che richiama più persone ma al tempo stesso, paradossalmente, toglie i parcheggi necessari.

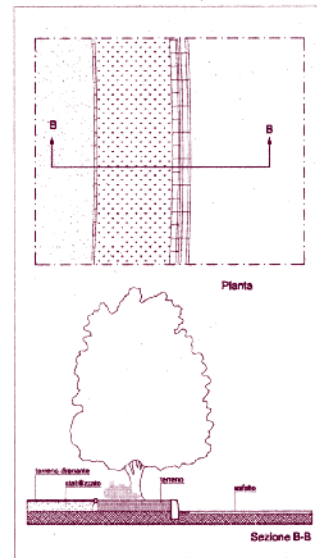
Meccanismi di finanziamento

Il Piano della sosta, dal costo complessivo di circa 55 milioni di euro, è in gran parte a carico del concessionario del parcheggio di Novi Sad, che come già detto si finanzia attraverso la gestione della struttura e del sistema della sosta a pagamento comunale, dal quale derivano complessivamente tre pacchetti d'introiti.

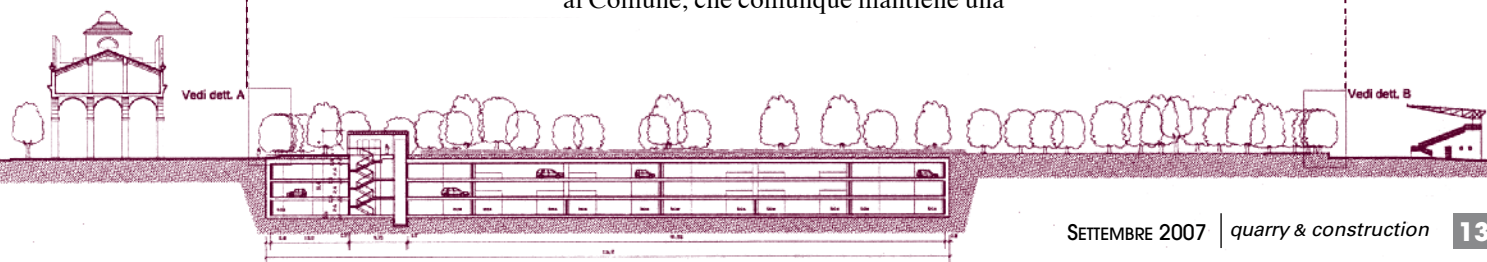
La prima fonte di finanziamento è la gestione del parcheggio, compresa la vendita di una parte dei posti ai residenti: chi vince la gara di costruzione e gestione deve sviluppare il progetto esecutivo, costruirlo e poi gestirlo per un periodo minimo di 35 anni, al termine del quale la proprietà torna al Comune, che comunque mantiene una



Det. A



Det. B



residenti devono avere la priorità, non a caso entro il 2008 è previsto l'avvio di un sistema di controllo degli accessi al centro storico, su circa dieci varchi, per ridurre gli accessi impropri.

Un parco archeologico sotto il parcheggio di piazza Roma

Più complicata è la situazione del progetto di parcheggio interrato sotto piazza Roma, perchè le indagini archeologiche stanno mettendo in luce i resti della cinta muraria dell'antica città romana di Mutina, risalenti al primo secolo avanti Cristo, ed è probabile che, nella parte a sud, possano emergere resti di ville romane.

Le scoperte risalgono al 2005 e 2006; oggi sono in corso ulteriori indagini per comprendere meglio il tipo e la posizione dei resti e il loro stato di conservazione.

L'eccezionalità della scoperta sta nel fatto che una grande alluvione, in età longobarda, ha sepolto la città romana e l'ha conservata probabilmente intatta nel sottosuolo, a una profondità di 5 metri; altre alluvioni di epoca medievale hanno poi completato la stratigrafia del sottosuolo. Per questo c'è chi si augura l'emergere in tempi brevi di intere aree ben conservate della città romana, "una piccola Pompei", secondo il Soprintendente archeologico dell'Emilia Romagna.

Così si va facendo strada l'idea di creare un sito archeologico nel pieno centro cittadino, dove in pochi metri si potranno vedere i tre livelli della città, dalla Mutina romana, alla Modena romanica fino alla Modena capitale.

Per questo c'è chi chiede di abbandonare il progetto di parcheggio interrato, valorizzare i ritrovamenti archeologici e realizzare la struttura di sosta nella vicina piazza Matteotti (perchè è comunque impensabile l'idea di servire il centro storico solo con il parcheggio al Novi Sad).

Comunque è ormai evidente che sarà impossibile realizzare i 250/300 posti previsti; nell'ipotesi che il parcheggio interrato e il sito archeologico possano convivere, l'Amministrazione comunale si augura di riuscire a ottenere spazio per almeno 100 posti, per i residenti, per liberare comunque la piazza dalla pressione delle auto.

Trasporto pubblico

Tram e corsie riservate per il riequilibrio modale

Il rilancio del trasporto pubblico a Modena punta su due pilastri strategici: la realizzazione di una rete metrotranviaria e la diffusione delle corsie riservate per i mezzi pubblici.

Il Piano urbano della mobilità punta infatti al massimo utilizzo del trasporto collettivo, che per i collegamenti extraurbani significa soprattutto lo sviluppo del Servizio ferroviario regionale e locale, mentre per la città consiste nella realizzazione di un servizio di trasporto pubblico ad alta efficienza, con tre linee di forza (due di metrotranvia e una di filovia), in sede propria e con una frequenza di cinque minuti.

I tentativi degli anni Novanta per il salvataggio e il rilancio

Va detto che si tratta dell'ennesimo tentativo di sostenere e rilanciare il trasporto collettivo, dopo la grave crisi degli anni Ottanta quando viene considerata l'ipotesi di ridimensionare il servizio, limitandolo solo su alcuni assi portanti filoviari diretti verso il centro storico, lasciando il resto alle automobili private.

Giunta al suo punto critico, Modena ha invece deciso di rilanciare il trasporto collettivo, con il cosiddetto "Patto per la Mobilità" (pubblicato nel numero 13 della rivista Kineo, nel 1997) un progetto realizzato in collaborazione con alcuni importanti esperti internazionali, in particolare lo svizzero Willi Hüsler.

Con il Patto la città avvia un programma integrato di provvedimenti per il miglioramento della mobilità, che ha il suo centro in un nuovo sistema del trasporto pubblico, completamente riorganizzato secondo criteri più moderni e funzionali, a partire dalla riattivazione dei filobus, che dal 1998 vedono il ripristino e il completamento di tre linee (6, 7 e 11). In questo modo viene trasferito oltre 1

milione di chilometri dal servizio extraurbano a quello urbano, puntando tutto sulla maggior efficienza di quest'ultimo, caratterizzato da frequenze certe e brevi (10 minuti); ciò nonostante non si è riusciti ad andare oltre una pur importante stabilizzazione del numero degli utenti, bloccando di fatto solo la progressiva diminuzione degli anni precedenti. Oggi l'utilizzo del mezzo pubblico rimane residuale, di circa l'8% della mobilità cittadina.

Infrastrutture per velocizzare il trasporto pubblico

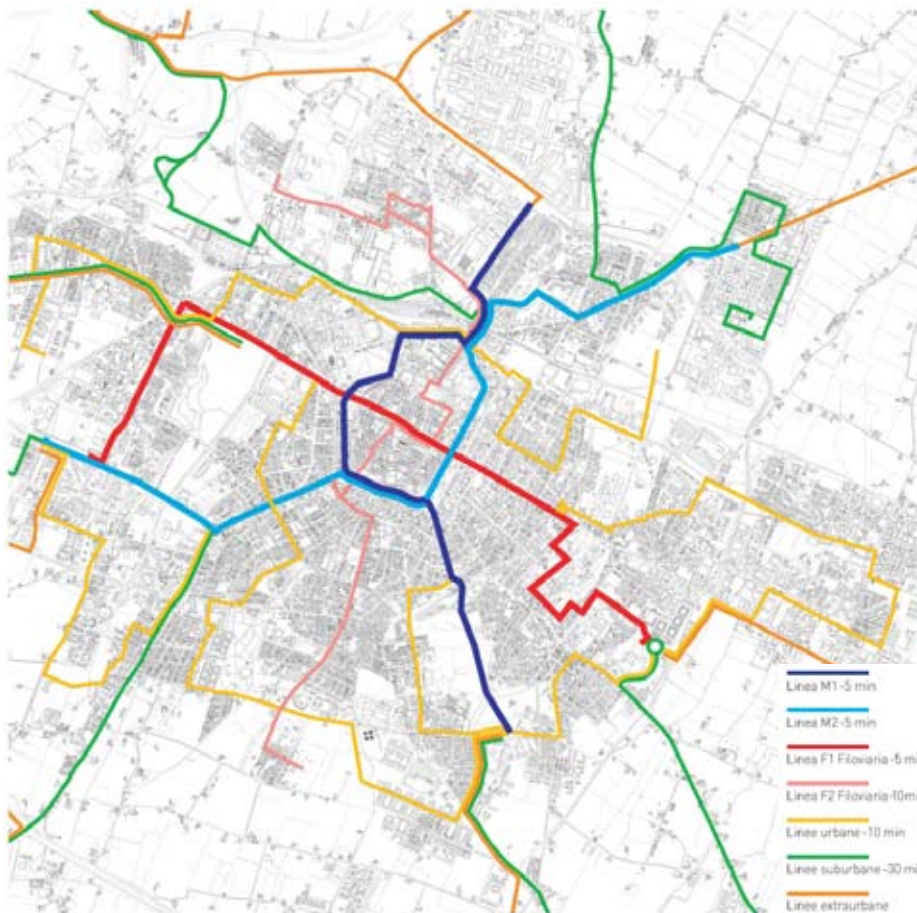
Per il nuovo progetto di rilancio è in corso di attuazione un Piano specifico che punta ad aumentare la velocità commerciale dei mezzi, con l'unico modo possibile, cioè realizzando corsie riservate o, in alternativa, preferenziali semaforici.

Nel giugno scorso è stato aperto al traffico un nuovo sistema viario e filoviario di accesso al Policlinico di Via del Pozzo, con separazione dei percorsi dei mezzi privati (due corsie di marcia e una d'accesso ai parcheggi) da quelli dedicati al trasporto pubblico (due corsie, una per ogni senso di marcia), fra cui la linea 7 del filobus, in corso il prolungamento fino al polo universitario, per un costo stimato di 1,5 milioni di euro.

Parallelamente, la Provincia di Modena ha programmato interventi strutturali per quasi 22 milioni di euro, molti dei quali focalizzati su Modena: corsie preferenziali sia nei centri urbani che sulle direttrici di avvicinamento ai comuni capoluogo, protette e controllate anche da sistemi automatici e telematici; interventi su brevi tratti e su alcune fermate; adeguamento dei nodi di interscambio nelle principali città e in particolare a Modena; potenziamento e riqualificazione dei nodi di interscambio.

Una metrotranvia in attesa di giudizio

Nel lungo periodo Modena sembra puntare molto sulla realizzazione di una rete tranviaria, chiamata originariamente metropolitana ma che di fatto è una metrotranvia in sede protetta e con fermate



Schema della rete di forza prevista per il sistema del trasporto pubblico di Modena

più o meno distanti fra loro.

Secondo l'Amministrazione comunale permetterebbe di incrementare il numero di passeggeri del trasporto pubblico, dagli attuali 6 milioni annui a 13,4, con una crescita percentuale di utilizzo dall'8,8 al 19,6 per cento, grazie anche alla contestuale realizzazione di tre parcheggi scambiatori in corrispondenza dei capolinea.

Il progetto, realizzato dall'azienda trasporti cittadina (Atcm) in stretta collaborazione con il Comune, la Provincia e la Regione, prevede due linee, tutte in superficie, con un piccolo viadotto per superare la ferrovia Milano-Bologna, lunghe complessivamente 15 chilometri, che si incrociano presso la stazione FS e hanno 29 fermate, sulle quali operano 25 vetture in servizio 15 ore al giorno, con una frequenza sotto i 10 minuti.

Il tutto per un costo di 408,2 milioni di euro, di cui 294,1 milioni per la costruzione e 61,8 per l'acquisto delle vetture.

Il finanziamento chiesto al Ministero delle Infrastrutture è di circa 274 milioni, mentre gli Enti locali interverrebbero con

36 milioni per gli investimenti, oltre che con 5,8 milioni per la gestione; a questi si aggiungono 45 milioni da parte del proponente ufficiale (Atcm, l'azienda dei trasporti pubblici di Modena) e 53,2 milioni di finanziamenti bancari.

La realizzazione è prevista in due stralci successivi: il primo dovrebbe essere completato entro 32 mesi dall'avvio dei lavori, completando l'intero percorso in circa 52 mesi.

In realtà questa è la seconda versione del progetto, ridimensionata rispetto all'ipotesi originaria, elaborata nel 2003 dopo che il Ministero delle Infrastrutture ha pubblicato il bando, come Legge Obiettivo, per un sistema di trasporto innovativo in sede propria, proponendosi di finanziarlo fino a un massimo di 450 milioni di euro; ma questo è successo sul finire del mandato del precedente Governo, ed è rimasto lettera morta.

In se' era già abbastanza complicato da realizzare, visto che prevedeva un costo complessivo di circa 600 milioni di euro, con due linee di tranvia più una serie di modifiche e integrazioni della rete filo-

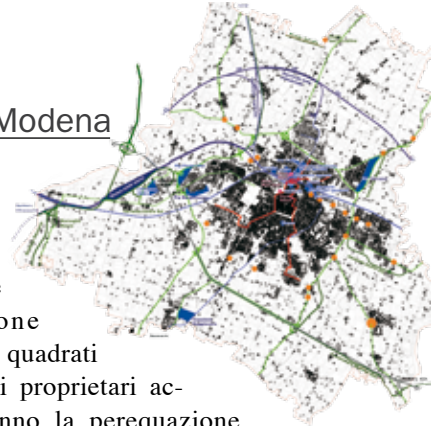
viaria; la dimensione economica era così elevata che se anche lo Stato l'avesse finanziato con 450 milioni di euro, gli altri soggetti sarebbero stati comunque in difficoltà.

Da qui il ridimensionamento, che rende l'intervento più accessibile, con la nuova versione, elaborata alla fine del 2005, che prevede un attraversamento a raso del Centro storico, con tre punti di accesso (Corso Canalgrande, piazza Roma e corso Vittorio Emanuele), mentre il progetto 2003 prevedeva invece un attraversamento in galleria, per quasi due chilometri, con un'unica stazione in piazza Matteotti.

L'idea dell'attraversamento in sottoterraneo è stata abbandonata per motivi tecnici, economici e di funzionalità del servizio, perchè a fronte di un costo di circa 120 milioni di euro aveva benefici limitati in termini di tempo, oltre a comportare un impatto notevole: secondo lo stesso assessore Sitta ci sarebbero state notevoli difficoltà geologiche d'intervento, con scavi a 25 metri di profondità e 8 rampe di scale da percorrere per uscire in superficie, per non parlare dell'impatto del cantiere per diversi anni.

In ogni caso anche questa seconda soluzione è sostanzialmente ferma al ministero delle Infrastrutture, che ribadisce la sua volontà di valutarlo ma non sembra avere molta fretta di farlo, tanto che non l'ha inserita fra le opere prioritarie.

Purtroppo conosciamo i problemi dal punto di vista delle risorse disponibili - ammette l'assessore Sitta - ma comunque speriamo che in un futuro abbastanza prossimo questa situazione di difficoltà possa modificarsi e che anche città medie come la nostra possano essere sostenute dal punto di vista del finanziamento di sistemi di trasporto più moderni ed efficaci, come è stato fatto del resto in altre parti d'Europa (Francia, Germania ecc.), dove molti centri dalle dimensioni e dalle caratteristiche di Modena sono riuscite a realizzare, con il contributo dello Stato, dei sistemi di trasporto simili.



Sviluppo Urbano

Come per le infrastrutture ferroviarie, anche lo sviluppo urbano registra una svolta epocale, per il concretizzarsi dei progetti di recupero delle numerose aree industriali dismesse, soprattutto lungo la fascia ferroviaria e nell'area industriale compresa fra il centro e la tangenziale nord.

Il tutto inserito in un quadro di forte domanda abitativa alla quale viene data risposta in modo massiccio ma secondo processo controllato, che procede essenzialmente per linee interne, rispettando quanto indicato da un Piano regolatore (varato nel 1989) non particolarmente espansivo, con il quale si punta a chiudere il cerchio dell'area urbanizzabile, comprendendo tutte quelle frange di territorio, quei cunei nell'area urbana rimasti in parte agricoli.

In questo Modena ha una sua particolarità: ha cominciato a realizzarsi in proprio un Prg già negli anni Sessanta, con un Ufficio di Piano dedicato all'adeguamento continuo del Prg, in un processo di evolutivo che si è concretizzato con più di una variante l'anno, fra quelle più modeste a quelle di carattere generale, fino alla più recente, approvata nel marzo scorso (la più importante dal 1989), che ha come orizzonte demografico il 2020.

Vista zenitale del progetto per l'area dell'ex Vinacce



Una variante al Prg per il rilancio delle costruzioni

L'ultima variante al Prg segna una piccola rivoluzione per lo sviluppo urbano di Modena, perchè prevede di aumentare l'offerta di spazi abitativi permettendo alloggi mediamente più piccoli (riducendo lo standard dimensionale delle abitazioni dagli attuali 100 metri quadri a 75), in edifici più alti, con maggiori possibilità di suddivisione di grandi appartamenti in unità di minori dimensioni, in una logica di offerta residenziale a costi più contenuti.

Inoltre apre la strada al riutilizzo di aree occupate da edifici rurali, allevamenti zootecnici e caseifici non più utilizzati, consentendo l'abbattimento degli edifici e la possibilità di costruire abitazioni sul 10 per cento della superficie demolita.

Lo scopo dichiarato è quello di eliminare costruzioni in area agricola ormai completamente estranei al paesaggio agricolo e in stato di abbandono.

Per il centro storico, invece, si punta a un arricchimento funzionale grazie a libertà di inserimento di attività terziarie, artigianali e commerciali ai piani terra degli edifici.

Inoltre si introduce la perequazione nelle zone destinate ad attrezzature generali: i proprietari di aree agricole possono chiedere di ottenere una destinazione residenziale o produttiva per il 20% della superficie, a fronte della cessione gratuita al Comune della parte restante; il poten-

ziale è di oltre 1 milione di metri quadrati che, se i proprietari accoglieranno la perequazione, permette di pianificare circa 3 mila appartamenti in edilizia convenzionata ed economica e popolare (Peep), oltre ad altri mille di edilizia privata. Questo perchè negli ultimi anni lo sviluppo urbano della città è soprattutto residenziale, non tanto perchè la popolazione cresce (da anni è stabile, sui 180 mila residenti), ma perchè si sta modificando la struttura sociale, con un aumento delle famiglie monopersonali che è molto più alto rispetto al resto del Paese: con il Prg del 1989 si prevedevano 2,20 componenti medi per nucleo familiare all'orizzonte del 2015; oggi, nel 2007, l'indice è già di 2,19, con il 35 per cento delle famiglie composto da una sola persona, il 63 per cento da due e l'83 per cento da tre. Di fatto, tutti gli anni ci sono 8/900 nuclei familiari in più, creando una forte domanda di spazi abitativi; per questo il Comune prevede di realizzare circa mille alloggi l'anno nei prossimi vent'anni, il 30 per cento dei quali riservato al mercato dell'affitto.

Recupero urbano della fascia ferroviaria

Il momento epocale che sta vivendo Modena con i grandi interventi sulle infrastrutture ferroviarie si accentua ancora di più davanti a uno dei più estesi programmi di recupero e riqualificazione di aree industriali dismesse in corso in Italia, che interessa un totale di oltre 500 mila metri quadrati, quasi un terzo della città, distribuiti lungo la cosiddetta fascia ferroviaria, tra il centro storico e la tangenziale nord, oltre ad altri 215 mila metri quadrati circa dell'attuale scalo merci che dovrebbe essere restituito alla città dopo la spostamento nel nuovo scalo e l'entrata in servizio della nuova linea AV.

Si tratta di aree fino ad oggi sostanzialmente separate del resto della città, dove sorgono complessi industriali che

hanno fatto la storia di Modena nel Novecento: dall'industria pesante del ferro e dell'acciaio (Fonderie Corni, Fonderie riunite, Acciaierie e Ferriere), a quella delle produzioni di veicoli (Maserati, Benfra), fino a grandi strutture per l'agro alimentare (Mercato del bestiame e Macello pubblico, Consorzio agrario, Frigoriferi generali, Fondazione Pro-latte, Vinacce).

Il programma di recupero, inserito nel 1998 con una variante al Prg, si concretizza con la firma di un Accordo di programma fra Enti pubblici e gruppi privati (Regione Emilia-Romagna, Comune e Provincia di Modena, Iacp Istituto autonomo case popolari, Acciaierie di Modena, Fonderedile, Frigoriferi generali), siglato anch'esso nel 1998, che prevede uno stanziamento di oltre 60 milioni di euro per la re-infrastrutturazione complessiva delle aree, con nuove strade, collettori e reti di servizio.

Oggi l'Accordo di programma è nel pieno della sua fase attuativa e molte opere sono ormai concluse o comunque in fase di realizzazione, come la strada interquartiere chiamata "Gronda nord", che consentono di avviare i singoli Piani attuativi.

Nascita di nuove centralità urbane

Il Programma di recupero si articola in nove comparti (quattro pubblici e cinque privati), oltre a numerosi altri ambiti produttivi adiacenti, dove si prevede la costruzione di oltre 1.250 appartamenti, dei quali circa 500 di edilizia residenziale pubblica, per un costo totale stimato in almeno 342 milioni di euro (solo di edilizia economica popolare).

Il tutto inserito in un mix funzionale che comprende circa 140 mila metri quadrati di attività commerciali, produttive e servizi (banche, scuole, uffici pubblici, cinema, alberghi luoghi di intrattenimento), e oltre 200 mila metri quadrati di verde, piste ciclabili e spazi pedonali.

In questo quadro il Comune si è impegnato soprattutto nella riqualificazione di tre comparti pubblici (ex Mercato del bestiame, ex Macello, ex Fondazione Pro-

latte) in continuità con la zona ferroviaria (scalo merci ed ex Consorzio agrario), che complessivamente costituiranno il centro della nuova area urbana.

Alcuni interventi sono già stati realizzati, come una nuova caserma provinciale dei Carabinieri e il riassetto della Maserati (che rispetto al resto rappresenta il rafforzamento di un'area produttiva), mentre sono in corso gli interventi per gli oltre cento appartamenti del comparto Pro-latte, le demolizioni nel comparto Benfra, e si sta accelerando anche per quanto riguarda le ex Vinacce, dove l'abbattimento è stato completato.

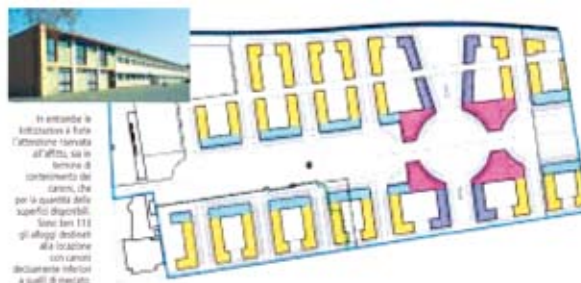
Una città di 400 appartamenti all'ex Mercato del bestiame

Fra i diversi interventi, quello più significativo è il Piano particolareggiato di iniziativa pubblica per l'ex Mercato del bestiame, approvato nell'aprile 2004 dal Consiglio comunale, che prevede la costruzione di 400 appartamenti, di cui 25 di edilizia sovvenzionata, 113 di edilizia agevolata da destinare per almeno 10 anni all'affitto e 62 di edilizia convenzionata da vendere a prezzi calmierati, mentre il resto è destinato al mercato libero.

A questo si aggiungono circa 5 mila metri quadrati per piccole attività artigianali, terziarie e commerciali di vicinato (con un massimo 250 metri quadri ciascuna), posizionate ai piani terra degli edifici, e poi una scuola, spazi pubblici, un grande spazio coperto che diverrà il polo di attrazione del nuovo quartiere, una pista circolare per attività ludico-ricreative; il tutto connesso con una grande area a verde.

L'investimento complessivo è di oltre 26 milioni di euro, di cui 9 a carico della Regione, 7 a carico del Comune e 10 dei soggetti privati.

Progetto per l'area dell'ex Macello e Mercato del bestiame



Le aree industriali ex Vinacce ed ex Benfra

Sempre nel 2004 sono stati approvati i Piani particolareggiati d'iniziativa privata per le aree industriali delle ex Vinacce ed ex Benfra.

Il primo riguarda una superficie di circa 58 mila metri quadrati articolati in due comparti, uno privato e l'altro pubblico, con 26 mila metri quadri di superficie utile, di cui 20 mila nel comparto privato, dove è previsto un mix di funzioni di servizio: una struttura commerciale non alimentare di 1.500 metri quadrati, un bar-ristorante, magazzini, una multisala con nove schermi collegata a un museo sulla storia del cinema, un albergo da 120

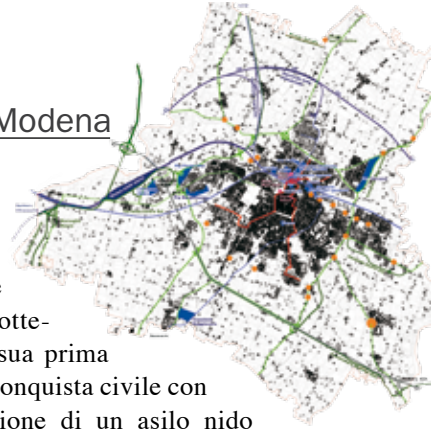
Veduta del progetto per l'area ex Vinacce



camere, uffici; nell'area pubblica sono previste invece attività artigianali integrate da abitazioni, oltre a un parcheggio di circa 1.300 posti auto.

Nell'area dove sorgeva la storica azienda modenese Bendini e Frascaroli (Benfra, appunto, che montava motori Fiat, poi fallita), il Piano particolareggiato prevede un mix di funzioni (uffici, negozi, magazzini e laboratori) su circa 6.250 metri quadrati di superficie utile, e circa altrettanti da destinare alla costruzione di 70 appartamenti. Il tutto distribuito sui circa 23 mila metri quadrati totali dell'area, interessata anche dal passaggio

della Gronda nord, realizzata a spese dei privati. Nel progetto è prevista la schermatura dell'area sul lato verso la ferrovia, a sud, dove sono collocati soprattutto laboratori e uffici e un sottopasso alla ferrovia Milano-Bologna, che servirà la futura fermata del treno Modena-Sassuolo.



Progetti incerti per le ex Fonderie riunite

Un'altro caso significativo, ma per aspetti diversi, è quello delle ex Fonderie riunite, oltre 40 mila metri quadrati che rappresentano la memoria storica del movimento operaio (compresi gli incidenti e i morti del 9 gennaio 1950) e della vocazione industriale della città.

Inizialmente doveva insediarsi l'Azienda sanitaria locale, ma l'ipotesi sembra ormai tramontata a favore di un trasferimento negli spazi all'interno dell'area del Policlinico, liberati grazie all'apertura del nuovo grande polo ospedaliero di Baggiovara.

Poi il Comune ha previsto di vendere l'intero complesso per finanziare la realizzazione della sede unica per i suoi uffici, nell'ex-ospedale Estense.

Nel febbraio scorso anche questa ipotesi perde consistenza, così che il Comune dà il via a un processo di ascolto e di partecipazione, invitando la cittadinanza a proporre ipotesi di riqualificazione dell'edificio e le possibili funzioni da inserire nell'area e nella fabbrica.

Da qui nasce l'ipotesi di creare una sede di studi, ricerca e sperimentazione dei linguaggi e delle pratiche della progettazione creativa in tutti gli ambiti della vita sociale, culturale, formativa ed economica; più precisamente dovrebbe diventare uno spazio di iniziativa multidisciplinare ed interculturale, denominato Dast, con quattro aree tematiche: Design industriale, Fonderia delle Arti, Fabbrica dei saperi e creatività industriale, Il Futuro della Memoria.

Veduta dell'area delle ex Fonderie



Case, piazze e negozi all'ex Manifattura tabacchi

Un altro importante intervento di recupero nelle aree a nord della città, ma questa volta all'interno del centro storico, è quello dell'ex Manifattura tabacchi, davanti alla



Foto zenitale planivolumetrica dell'area dell'ex Manifattura tabacchi

stazione: un'area di quasi 23 mila metri quadrati, con un complesso di edifici di 46 mila metri quadrati di superficie lorda, dismessa nel 2002 e ceduta dal Demanio a Fintecna.

Anche in questo caso si tratta di un complesso storico di notevole rilievo – con un edificio del Seicento (un antico convento) modificato nell'Ottocento, e un'altro costruito nel primo Novecento e considerato un bell'esempio di intervento razionalista – che a Modena ha segnato il passaggio dall'economia rurale a quella industriale, con un'occupazione prevalentemente

femminile che qui ha ottenuto la sua prima grande conquista civile con la creazione di un asilo nido interno.

Nel luglio scorso il Consiglio comunale ha approvato il Piano di recupero presentato da una società di Fintecna, progettato da Tiziano Lugli e Paolo Portoghesi, che prevede una nuova piazza e la realizzazione di circa 15 mila metri quadrati di abitazioni, 3 mila metri quadrati di uffici e quasi 5 mila metri quadrati per attività commerciali e laboratori.

Il tutto all'interno dei due edifici storici,

vincolati dalla Soprintendenza, e in uno nuovo, di quasi 2 mila metri quadrati distribuiti su quattro piani (dove trovano posto soprattutto spazi commerciali e parcheggi).

Saranno conservate anche la vecchia ciminiera e la centrale termica, anch'esse vincolate dalla Soprintendenza, mentre si prevede l'abbattimento dei capannoni costruiti dopo gli anni Sessanta e alcuni altri edifici, aprendo un collegamento diretto fra la stazione e il cuore della città, ripristinando un antico tracciato chiuso nel 1821.

Un polo della cultura per il recupero dell'ex Amcm

Lo stesso tema del recupero di un'area industriale dismessa riguarda la vecchia sede dell'Azienda trasporti di Modena (ex Amcm), dall'altra parte della città, a sud, ma anch'essa a ridosso del centro storico, in una posizione di cerniera con la periferia residenziale.

Un intervento in discussione da circa sette anni, ma solo nel luglio scorso il Consiglio comunale ha approvato il Piano particolareggiato che prevede la compresenza di investimenti sia privati che pubblici (questi ultimi quantificati in

Planivolumetria del progetto per l'ex Amcm



circa 25 milioni di euro), con riutilizzazione di edifici funzionalmente obsoleti da adibire ad uffici, commercio e servizi di quartiere.

In particolare qui sorgerà un polo della cultura – con il nuovo centro cinematografico d'essai, il Cinema Estivo, un Centro Musica, il Teatro delle Passioni e la sede di Emilia Romagna Teatro – inserito in un mix funzionale che comprende nuove residenze (circa 115 alloggi in due edifici realizzati ex-novo), uffici, negozi, un

centro commerciale, spazi verdi e una grande dotazione di parcheggi a servizio anche del centro storico, con circa 300 posti auto di pertinenza e garage privati integrati alle residenze e 600 posti pubblici sotto la piazza centrale ricavata dalla demolizione dell'ex rimessa tram.

Un grande polo high-tech a Cittanova 2000

L'intervento più rilevante di nuova costruzione è invece quello denominato "Cittanova 2000", nel quartiere omonimo a ovest della città, davanti alla Fiera, dove su un'area di circa 177 mila metri quadrati è in corso la costruzione di un complesso molto articolato di piazze, uffici e laboratori hi-tech, attività commerciali e alberghi, che ha l'ambizione di diventare quartiere dell'innovazione e della promozione del territorio.

Il progetto, firmato da Mario Bellini e Tiziano Lugli, prende la forma di una cittadella fortificata, prevalentemente pedonale, con bastioni, porte d'ingresso, quartieri e piazze.

In totale è prevista la costruzione di oltre 100 mila metri quadrati di superficie utile, dove trovano posto, tra gli altri, una grande superficie di vendita non alimentare (di circa 10 mila metri quadrati), un albergo a 3 e 4 stelle con 200 camere, un ristorante, un residence con 80 microappartamenti, un centro fitness e benessere ed un centro congressi con sale di diversa capienza.

Cuore economico di Cittanova 2000 è un edificio dove potrebbe trovare posto la sede di alcuni uffici della Camera di Commercio, in particolare della Borsa Merci e dei servizi connessi, di Promec



Vista prospettica dall'esterno di Cittanova 2000

e degli spazi riservati alle Camere di Commercio estere in Italia; sono poi previste due gallerie progettate per la presentazione dei prodotti agroalimentari e delle innovazioni industriali.

Il sistema dei bastioni, che perimetra il complesso, ospita due piani di parcheggi coperti, per un totale di 4 mila posti auto (di cui mille di uso pubblico), il primo con accesso diretto dal piano stradale, il secondo a una quota di tre metri e mezzo più sotto; il traffico automobilistico è stato volutamente escluso dal perimetro più interno, che è caratterizzato da spazi pedonali e aree a verde.

La gara d'appalto indetta dal Comune per la vendita dell'area, ufficializzata a fine ottobre 2006, è stata vinta da un raggruppamento di imprese di Modena e Carpi, a un prezzo di circa 25 milioni di euro.

I lavori, per un valore complessivo di circa 300 milioni di euro, saranno realizzati in circa dieci anni, in quattro stralci successivi. ■

Schema planivolumetrico di Cittanova 2000

