

COMUNE DI MODENA

1 P 9 R 8 G 7

PIANO REGOLATORE GENERALE

Modena
nel 2000



16 TESI PER IL PIANO REGOLATORE DI MODENA

PIANO REGOLATORE GENERALE

1987-1997

Sindaco

MARIO DEL MONTE

Assessore all'Urbanistica

arch. PIERCAMILLO BECCARIA

Responsabile di progetto

arch. EZIO RIGHI

Collaboratori

arch. ROSSELLA CADIGNANI

arch. ANDREA CAPELLI

arch. GIORGIO CASTELLI

dott. TOMASO FERRARI

arch. MICHELE NAZZARUOLO

arch. EDEN RUOSI

arch. MARCO STANCARI

del Settore Pianificazione e tutela del territorio

Consulenti esterni

CENSIS

per il terziario commerciale

e la domanda abitativa

COOPERATIVA ARCHITETTI E INGEGNERI - REGGIO EMILIA

per l'assetto territoriale infraprovinciale

prof.avv. GIUSEPPE MORBIDELLI

avv. ROBERTO RIGHI

dott.proc. DUCCIO M. TRAINA

per gli aspetti giuridici

dott. GIULIO SANTAGATA

per i riferimenti economico-sociali

Modena nel 2000

SEDICI TESI PER IL NUOVO PIANO REGOLATORE DELLA CITTA'

Comune di Modena

Docente Usa vuole importare il modello dei villaggi artigiani per dare un lavoro ai disoccupati e per «recuperare» il Bronx

MODENA — Se il Bronx, il quartiere più disgregato di New York, dove — si dice — neppure la polizia osa avventurarsi di notte, troverà in questa strada del recupero sociale, in par-

«Il villaggio artigiano, così come è stato concepito in Emilia - Romagna e particolarmente a Modena, costituisce una delle soluzioni più interessanti al problema della disoccupazione — dice il prof. Hatch — che è molto

che di strutture e organizzazione uso diffusissimo del «capannone», insediamenti caratterizzati, ciascuno, da differenti materiali lavorati, coesistenza molto spesso dell'«impresa» con l'abitazione dello stesso...

artigianato) — dovrebbe incontrare la massima adesione: là, chi lavora "sotto padrone" incontra grosse difficoltà. Per gli americani è molto più gratificante lavorare in modo autonomo, in piccoli nuclei di solidarietà. Ma il vero problema è che il mercato di massa, dominato dal profitto, non ha mai fatto il verso a questa cultura. E, per di più, il mercato di massa è sempre più globale, sempre più omogeneo. E, per questo, sempre più ostile alle diversità. Il che non vuol dire che il mercato di massa non sia in grado di accogliere le diversità. Ma che, per farlo, ha bisogno di essere guidato. E che, per guidarlo, ha bisogno di un leader. Un leader che sappia riconoscere le diversità e che sappia farle convivere. Un leader che sappia farle convivere in un'unica cultura. E che sappia farle convivere in un'unica cultura.

Un docente americano, il
Carino itch dell'i-
co del New
da anni la
portare» a
ello del vil-
d'enei

il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 5 MAR. 1986

Un esempio citato in tutto il mondo

Un esempio citato in tutto il mondo

Urbanistica d'avanguardia con una periferia «modello»

Solo 12 mila abitanti nel Centro storico

poco di dormitorio che sopra
invece la qualità negativa
più evidente in molte città
dimensioni e il cui nu
à franc

il Giornale

MARTEDI, 13 GEN. 1987



Il fatto vero — di cui i modenesi a malincuore accettano di parlare — è che a Modena si vive molto bene. L'anagrafe registra nella città 178 mila abitanti: 50 mila quelli che...

La periferia di Modena ha un grado di «vivibilità» nettamente superiore alla media anche per la razionalità

poco di dormitorio che sono invece la qualità negativa più evidente in molte città le cui dimensioni e il cui numero di abitanti è francamente paragonabile alla città emiliana.

In sostanza metteteci un hinterland gradevole; una mobilità nettamente superiore alla media; un centro vivibilissimo; una capacità di ristrutturare vecchi alloggi che ha pochi riscontri; in altri comuni italiani; com- prenderete perché la qualità della vita, a Modena, ha notevoli attr-

Modena vanta un modello urbanistico ottimale: è tra le poche città italiane dove la periferia risulta integrata con il centro storico. Rispetto ai 35 minuti che, nella media generale, si impiegano per arrivare dalla cintura esterna a quella interna, a Modena ne bastano 15 (anche perché utilizzando molto i mezzi pubblici i modenesi contribuiscono in maniera determinante alla riduzione del traffico). L'hinterland non è come altrove un «dormitorio»; il centro è molto vivibile; l'impegno pubblico e privato nella ristrutturazione del patrimonio edilizio esistente ha pochi riscontri in altri comuni italiani e i modenesi vanno giustamente molto fieri di una invidiabile qualità della vita. Nella foto grande, una veduta del centro storico di Modena. Nella piccola, una immagine della P.zza di Modena

il Giornale

MARTEDI, 13 GEN. 1987

**Il modello dei nostri villaggi artigiani trapiantato a New York
Le autorità portuali della città statunitense in visita al «Torrazzi»**

Gli artigiani modenesi sono sbarcati nel Bronx, il quartiere più povero, e così

ta), nei giorni scorsi è stata nella nostra città la signora Rosemary Scanlon, il «numero due» della South...

te più «p
giori indi
la grand
cordo co
della me
essi con
«modello
nomico d
degradat
creare nu
in una cit
oltre un i
pati.

La grande
ta in crisi
ditoria a:
emiliano
Richard
of Techno
sey — po
a risalire
ta così ir
zione Co
gno svolt
ha avuto
ca di una «v
la piccola i
in grado di
ness e l'occ
Espressame
Porth Auth
dirigenti mo
ni della Cna
ne naziona
che nei mes
ricevuto la
Hatch

Come si vive oggi in Italia

nelle periferie delle grandi città: Modena

LA STAMPA

8 AGO. 1986

Qui il paradiso è fuori porta

La vivibilità della cittadina emiliana e dei suoi villaggi artigiani è studiata e presa ad esempio - Fioriscono le polisportive dove la gente si ritrova per giocare a bocce e ballare - Nessuno si sente emarginato e anche il grave problema del traffico, grazie alla bicicletta, è stato felicemente risolto

DAL NOSTRO INVIATO

zione Co
gnò svolt
ha avuto
ca di una
via americana»
alla piccola impresa artigiana,
in grado di rilanciare il busi-
ness e l'occupazione.
Espressamente invitati dalla
Porth Authority sono stati i
dirigenti modenesi e emilia-
ni della Cna (Confederazio-
ne nazionale artigiana).

adottare; ancora dieci anni fa c'era chi le contestava, sostenendo che si stavano creando troppi parcheggi. Ma nel '65 c'erano appena 18 mila macchine in città, oggi ce ne sono 80 mila. All'inizio, nei garage la gente metteva anziché le auto i telai per fare le maglie da domicilio; oggi se ne do- disoccupati costruire il doppio per ridurre le esigenze della delle imprese ma le statistiche

ria, mostrandoci campo di calcio, giochi da bocce, pista da ballo, bar e grandi e ombreggiati spazi per tavolate che si possono immaginare numerose, vocianti e allegre. Le polisportive sono un fenomeno esclusivo di queste parti: gli abitanti della zona si uniscono in cooperative, ognuno versa una fetta del capitale sociale (1 milione, milione e mezzo a testa); poi su terreno comunale la gente si rimbocca le maniche e nelle libere costruisce muri e porte.

e l'aspirante tenore per farsi applaudire dagli amici. I modenesi di San Faustino, del villaggio Giardino, della Madonnina, del Buon Pastore o della «Direzionale 70» — così si chiamano i centri periferici di Modena — sembrano trovare quasi sulla porta di casa ragioni sufficienti per non sentirsi emarginati, per non avvertire la scomodità di vivere lontano da Piazza Grande o dalle vizzue del centro storico, come capita invece in altre città d'Italia.

A Modena il problema non è di convincere le

il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ, 17 DIC. 1986

La fine dell'espansione: le nuove domande e i nuovi obiettivi della pianificazione

Tutela dell'ambiente, qualità urbana, mobilità, ristrutturazione produttiva, recupero dell'esistente, flessibilità, partecipazione delle forze economiche-sociali e dei cittadini: questi gli obiettivi del nuovo Piano Regolatore.

Modena sta attraversando quel profondo processo di trasformazione che, sia pur in modi diversi, è in atto nella generalità del nostro paese in conseguenza dell'esaurirsi della espansione che ha segnato gli ultimi decenni.

Per il calo delle nascite e per l'esaurirsi dei processi migratori dal sud e dalla campagna la popolazione non cresce più: a ciò fanno però riscontro profonde modifiche nella organizzazione familiare e nella realtà sociale, nelle abitudini e nei costumi.

In questo contesto la semplice diffusione dei servizi di base non è più sufficiente a garantire la qualità della vita. Alla domanda di quantità si sostituisce una domanda di diversificazione, flessibilità e articolazione: la rete dei servizi deve essere integrata e arricchita con nuove risposte per le persone e le famiglie, e con nuovi modi di gestione.

La stessa domanda di "casa" in una realtà in cui il numero degli alloggi supera ampiamente quello delle famiglie evidenzia come anche per questo problema siano necessarie nuove e più articolate risposte.

L'apparato produttivo, investito da profondi processi di riconversione, non pone più come in passato una domanda prioritaria di nuove aree ma richiede centri di servizio, strutture terziarie, politiche di governo della ristrutturazione degli insediamenti esistenti.

Il passaggio dalla fase industriale alla fase post-industriale modifica gli assetti produttivi, gli orari ed i tempi di vita urbana e pone domande di una nuova e più articolata logica insediativa per il terziario cui i "centri direzionali" non possono più essere unica risposta.

L'estendersi di una nuova sensibilità ecologica, dovuta all'evidenziarsi dei guasti causati dallo sviluppo, accanto agli interventi di risanamento e tutela pone l'esigenza di una nuova politica industriale che affermi la salvaguardia ambientale e la tutela delle risorse come parametri di valutazione delle riconversioni produttive e delle nuove scelte di sviluppo.

Ciò significa in primo luogo limitare al massimo nuove indiscriminate distruzioni di territorio agricolo, affermando l'esigenza del recupero di edifici ed insediamenti esistenti nella città e nell'area extraurbana.

La trasformazione sociale, l'integrazione e la articolazione dei processi produttivi, l'esigenza di poter fruire dell'offerta dei servizi esistenti ad una scala più ampia di quella urbana richiedono elevati livelli di mobilità e fanno emergere i gravi limiti di un sistema che, non promuovendo lo sviluppo del trasporto pubblico e collettivo, si basa prevalentemente sull'uso del mezzo individuale di trasporto.

La maggiore complessità della organizzazione economico-sociale richiede una città in cui le funzioni dell'abitare, del lavorare e del tempo libero siano più integrate: spesso tuttavia l'integrazione produce situazioni negative e conflitti. Da ciò l'esigenza di individuare nuovi parametri di valutazione degli insediamenti capaci di valutare la compatibilità tra le diverse funzioni.

Gli strumenti di pianificazione definiti e sperimentati positivamente negli anni passati si rivelano infine inadeguati al superamento dei problemi esistenti. Orientati verso le nuove costruzioni e incentrati sulla ricerca di un ruolo prevalente del pubblico nella gestione delle trasformazioni urbane spesso non consentono di attivare un nuovo più avanzato equilibrio tra Stato e mercato, tra pubblico e privato. Da ciò l'esigenza di definire strumenti di piano, procedure, norme capaci di governare la trasformazione e di promuovere il recupero urbano e l'integrazione tra funzioni, creando nuovo reale spazio alla partecipazione.

In conseguenza gli obiettivi che abbiamo posto al centro del progetto di nuovo Piano Regolatore sono: l'ambiente, la qualità urbana, la mobilità, la ristrutturazione produttiva, il recupero dell'esistente, la flessibilità, la partecipazione delle forze economico-sociali e dei cittadini.

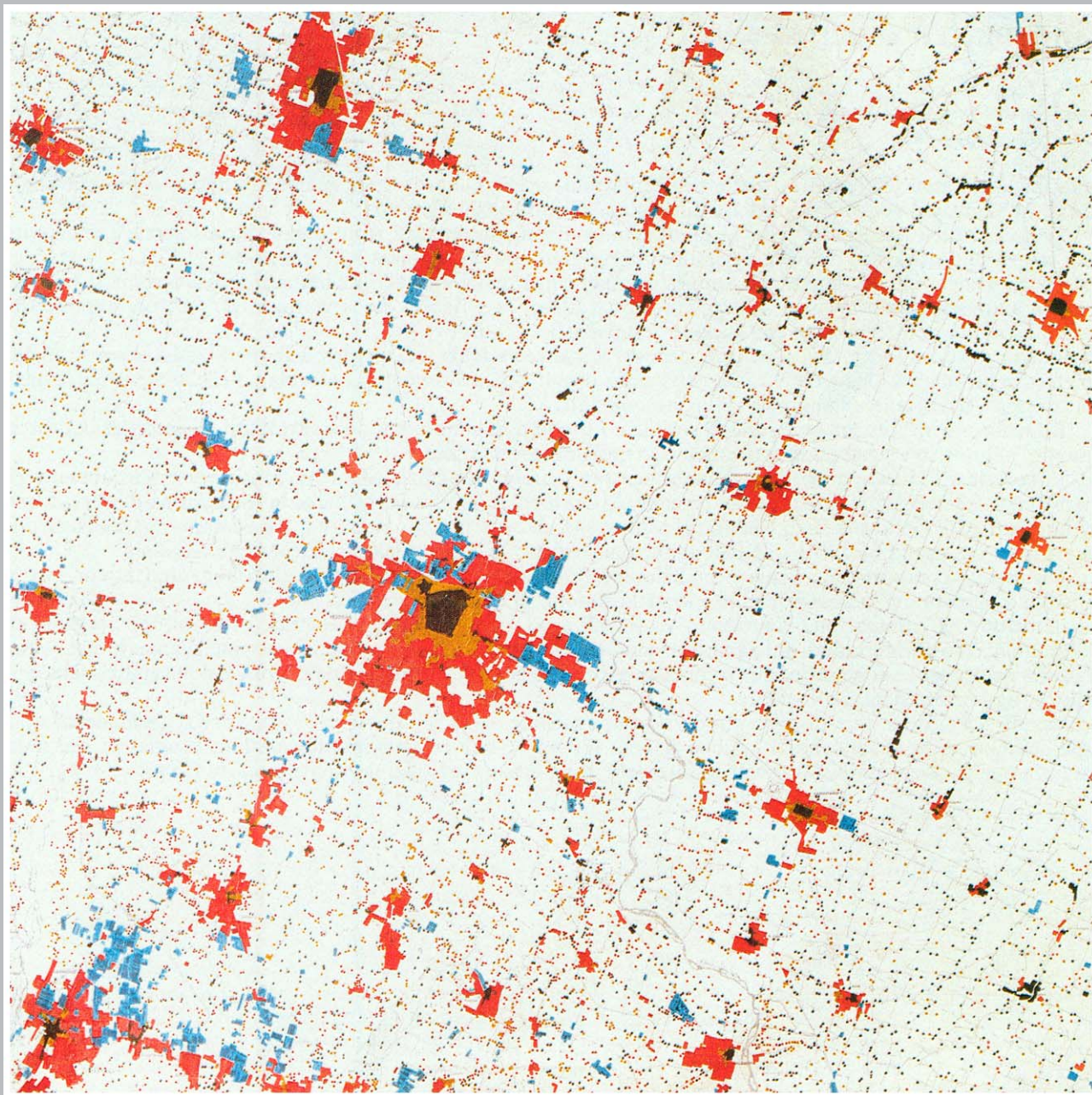


Fig. 1 - Tra il 1951 ed il 1981 l'estensione della città di Modena si è quintuplicata. In rosso sono indicate le zone residenziali, in azzurro quelle per industria, artigianato e commercio.

Fig. 2 - Dal 1971 la Provincia di Modena ha registrato il massimo sviluppo industriale nella Padania.

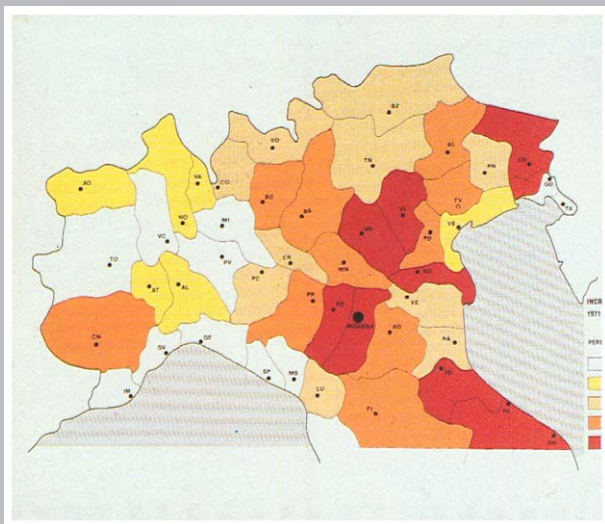
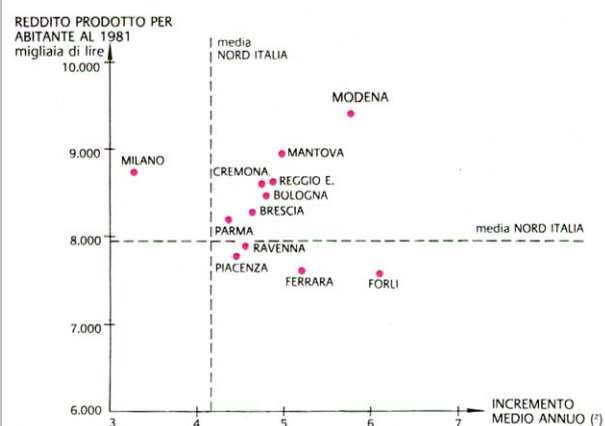


Fig. 3 - Anche riguardo al reddito prodotto Modena si trova fra le prime posizioni (fonte: C CIA).



Modena fra dieci anni

5.000 alloggi, 300 sedi per attività produttive, 180.000 mq. di uffici sono le previsioni per il prossimo decennio.

Il più contenuto fabbisogno di una città che ha esaurito la fase dello sviluppo quantitativo può trovare risposte nel recupero dell'esistente.

Dalla fine degli anni '70 l'intensità delle trasformazioni sociali si è progressivamente attenuata; si prevede che la città di Modena, nel prossimo decennio, diminuisca di circa 5.000 abitanti.

Da qui al 2000 Modena non dovrà quindi confrontarsi con processi straordinari di espansione e di crescita, quali siamo stati assuefatti a vivere negli ultimi trent'anni, ma con domande differenziate.

Accanto ai bisogni quantitativi si pongono esigenze di trasformazione: alla richiesta di aree si somma la richiesta di centri e attrezzature a servizio dell'apparato produttivo; lo sviluppo del terziario esige strutture apposite ma anche possibilità di integrazione con i tessuti residenziali e produttivi.

L'azione di governo locale dovrà cercare risposta a queste esigenze nel quadro dell'opera assidua per il miglioramento della qualità della città e del territorio, ormai definitivamente conformati nelle dimensioni e nella struttura, ma largamente incompiuti sul piano qualitativo.

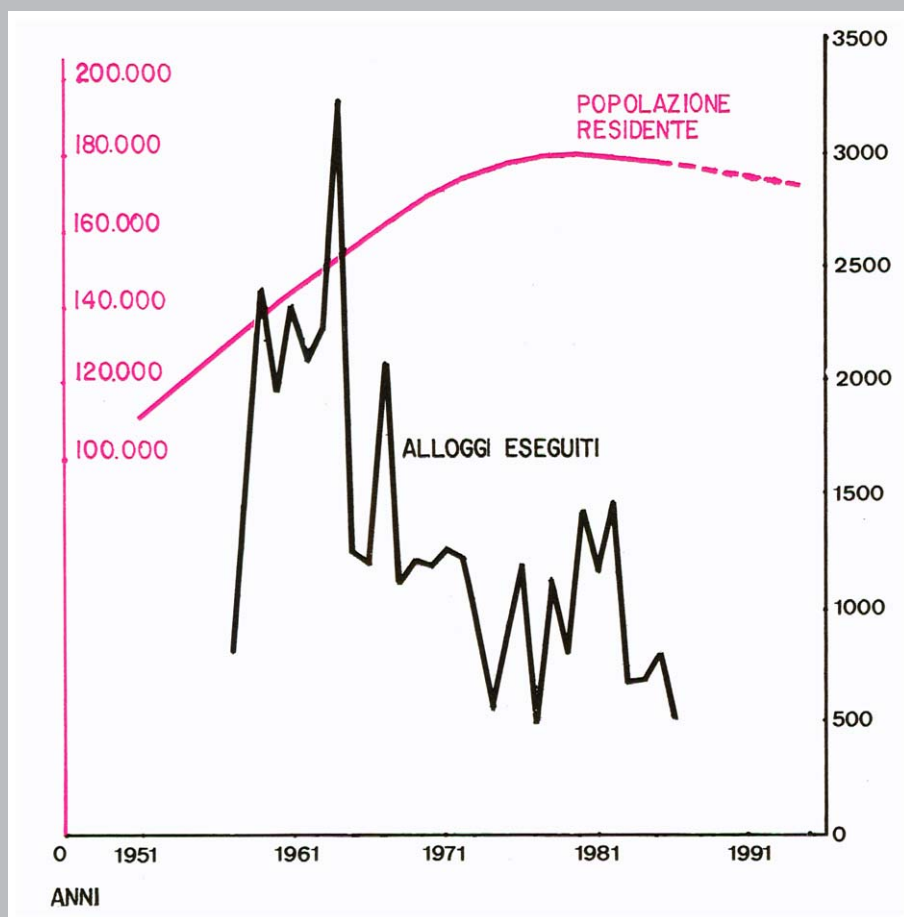
Il Quadro di riferimento economico sociale e i progetti di settore hanno individuato gli indirizzi del futuro sviluppo, valutando anche quantitativamente le trasformazioni attese.

In coerenza a queste proiezioni, il fabbisogno in materia di edilizia abitativa consisterà essenzialmente nel rinnovamento e nella qualificazione del patrimonio esistente. Si valuta infatti che la formazione di ulteriori nuclei familiari ed il rinnovamento, mediante sostituzione, del patrimonio abitativo richiederanno la realizzazione, nei prossimi dieci anni, di meno di 5.000 abitazioni, rispetto le oltre 15.000 del precedente decennio.

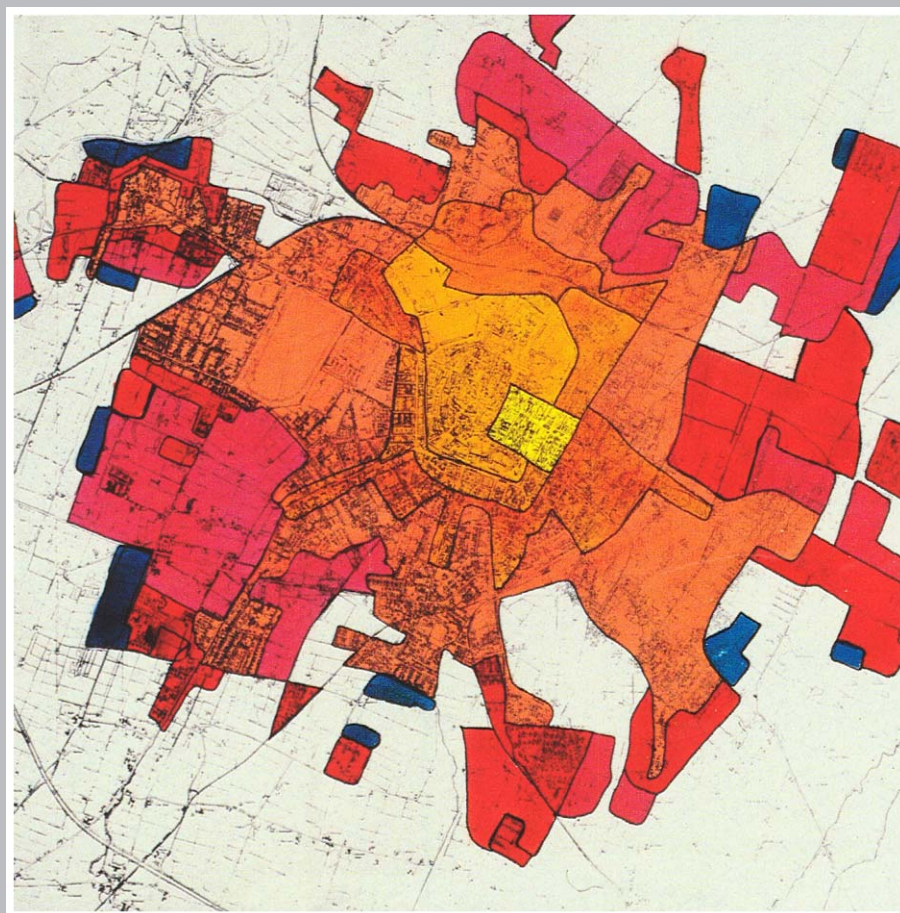
Per quanto concerne l'economia il modello di sviluppo in atto, trainato dall'industria manifatturiera, mostra difficoltà a perpetuarsi meccanicamente e segnala sintomi di crisi.

L'incremento dell'occupazione, ipotizzato in 3.500 posti di lavoro nel decennio, e lo sviluppo qualificato dell'economia dovranno quindi fondarsi in misura crescente sulla qualificazione e sul potenziamento del settore terziario, nella costituzione di un nuovo ambiente per lo sviluppo a sostegno delle grandi potenzialità della produzione industriale ed agroalimentare.

In termini urbanistici questi processi di riorganizzazione della produzione e dei servizi richiederanno la disponibilità di circa 180.000 mq di uffici e di circa 300 nuove sedi per attività industriali ed artigianali, che potrà sostanzialmente essere soddisfatto nell'ambito delle zone urbane già oggi destinate a tali funzioni.

**Fig. 4**

L'incremento di popolazione e la produzione edilizia, dopo gli aumenti massimi degli anni '60, hanno avuto un progressivo rallentamento. Si prevede che nel prossimo decennio la popolazione diminuisca di circa 5.000 unità e che la produzione edilizia si attesti sulle 500 abitazioni come media annua.



- città romana
- limite alla fine '800
- limite al 1920
- limite al 1930
- limite al 1960
- limite al 1970
- limite al 1984
- ulteriori espansioni

Fig. 5

Il confronto fra la città esistente e la ulteriore crescita prevedibile nel futuro mostra come, diversamente dagli anni '60 e '70, l'espansione rappresenti una quota esigua nel contesto urbano.

Il comprensorio di Modena nel territorio Provinciale e regionale

Il piano di assetto comprensoriale impostato sulla tutela dell'ambiente e delle risorse, sulla mobilità e sulla valorizzazione del complesso di relazioni esistente tra i diversi centri abitati costituisce il quadro di riferimento per la pianificazione comunale ed il contributo della realtà modenese alla definizione del Sistema Metropolitano Policentrico.

Proseguendo una politica ormai ultraventennale Modena ed i comuni limitrofi hanno sviluppato un "Piano di Assetto Comprensoriale", quale comune riferimento alla pianificazione dei rispettivi territori.

Questo impegno ha coinciso in parallelo con la formazione dei principali strumenti di governo del territorio regionale e provinciale:

Piano territoriale, Piano paesistico, Piano Integrato dei trasporti, III Programma di sviluppo da parte della Regione; Piano territoriale e Piano di bacino dei trasporti da parte della Amministrazione Provinciale. Simultaneità che pone in grado la realtà modenese non solo di operare le proprie scelte in piena coerenza agli indirizzi di Provincia e Regione, ma di concorrere con le proprie proposte alla formazione dei Piani di scala territoriale superiore.

Nell'ambito di un assetto ormai stabilizzato le strategie formulate dal Piano Comprensoriale si indirizzano alla qualificazione ed al riordinamento del territorio e degli insediamenti, a partire dalle potenzialità offerte dalla concentrazione, nel raggio di 30 minuti, di quasi un milione di abitanti.

La ulteriore razionalizzazione della struttura insediativa del territorio modenese che distribuisce popolazione, attività-economiche e servizi su una pluralità di centri abitati, la valorizzazione delle risorse naturali e dell'ambiente, la ristrutturazione del sistema economico-produttivo, il deciso elevamento dei livelli di mobilità, il potenziamento del già denso livello di relazioni che collega i centri, costituiscono i riferimenti essenziali del "Piano di Assetto Comprensoriale" e vengono assunti come fondamento di una strategia di avanzamento verso il sistema Policentrico regionale.



Fig. 6 - Problematiche emergenti ed obiettivi per l'assetto dell'area modenese nel contesto provinciale e regionale.

SUB-AREE OMOGENEE

- Aree della "pianura alta"
- Area urbana centrale
- Aree della "pianura agricola"

POLITICHE DI INTEGRAZIONE FUNZIONALE E RELAZIONALE:

- lungo il "corridoio della v. Emilia", con il sistema urbano principale
- del sistema interpolare Reggio E. - Carpi - Sassuolo - Modena, per il potenziamento dell'offerta di funzioni terziarie alla produzione manifatturiera
- del sistema pedemontano modenese - bolognese, per la qualificazione dell'offerta ambientale al sistema insediativo e delle funzioni di servizio alla produzione agro-alimentare
- dell'area interurbana Modena-Sassuolo
- dell'area "delle ceramiche" per la ristrutturazione dell'apparato manifatturiero con particolare riferimento ai servizi di supporto all'interscambio merci
- dell'area di media pianura Bastiglia - Bomporto - Ravarino per il rafforzamento delle dotazioni di base

POTENZIAMENTO DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- Autostrade
- Viabilità di grande comunicazione
- Nuovi collegamenti da realizzare tra l'asse pedemontano e il sistema autostradale
- Linea ferroviaria interessata dal SFR
- Altre linee ferroviarie

QUALIFICAZIONE DEL SISTEMA INSEDIATIVO

- Poli ordinatori dell'armatura urbana regionale-provinciale dei quali valorizzare l'offerta di "economie d'ambiente" al sistema socio economico
- Altri centri di concentrazione residenziale da qualificare anche con l'insediamento di funzioni specialistiche di rango territoriale
- Aree investite da processi di defunzionalizzazione

VALORIZZAZIONE DEL SISTEMA AMBIENTALE

- Principali vettori fluviali
- Quinte collinari da valorizzare anche nei connotati insediativi in relazione alla domanda ambientale espressa dal sistema urbano di pianura
- Parchi regionali delle Salse di Nirano e del Faeto

Dall'espansione al recupero della città

La città ha smesso di crescere: la soluzione ai problemi urbani non può più essere ricercata in una nuova, futura città, ma nella trasformazione e nella qualificazione della città esistente.

Da ciò l'importanza di strumenti di analisi e conoscenza della città attuale.

Nell'urbanistica degli anni passati, caratterizzati da forti dinamiche di crescita, alla definizione delle ipotesi di sviluppo economico-sociale faceva seguito il dimensionamento quantitativo del P.R.G. e la conseguente individuazione delle aree da urbanizzare.

L'interesse era concentrato sulla nuova città da costruire: la città esistente era considerata come una zona grigia, di "completamento", in cui il piano si limitava a prevedere gli indici edilizi e la realizzazione di verde e servizi sociali.

Nella fase attuale la soluzione ai problemi urbani è legata oltre che alla migliore organizzazione generale della città e del territorio, alla capacità di trasformazione e qualificazione dell'esistente.

Le stesse aree di nuova espansione, limitate dal punto di vista quantitativo, dovranno essere localizzate in primo luogo per favorire il processo di riorganizzazione urbana.

Fondamentale diviene pertanto, accanto alla individuazione dei problemi e degli obiettivi quantitativi, l'analisi qualitativa della città e dei suoi tessuti edilizi nelle loro caratteristiche insediative, produttive e immobiliari e nella loro stessa realtà morfologica.

La città esistente è il luogo dove si pongono le domande ed i fabbisogni, è un vincolo ma è contemporaneamente la risorsa principale su cui agire per il cambiamento.

La città è il risultato di espansioni avvenute per fasi successive e di trasformazioni operate nel tempo sull'insediamento preesistente; in essa si individuano situazioni insediative caratterizzate da realtà e problematiche profondamente diverse, cui devono fare riscontro articolate scelte d'intervento.

A differenza del passato quindi il piano che proponiamo non è la promessa di una nuova città, alternativa o aggiuntiva a quella esistente, da subire quale è, ma l'individuazione delle politiche e delle strategie per cambiare la realtà in cui già oggi viviamo.

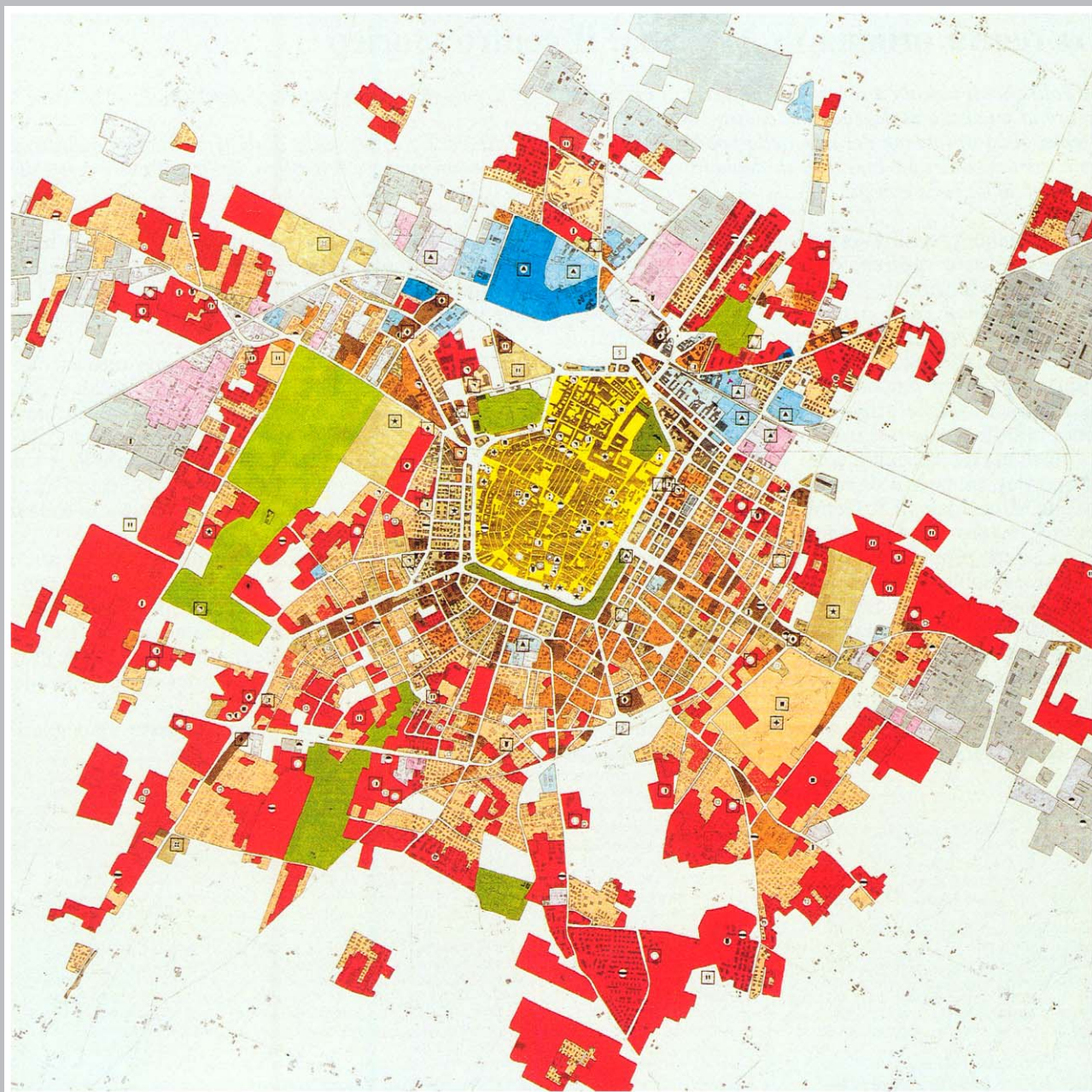


Fig. 7 - *Analisi della formazione dei tessuti urbani.*
Costituisce il riferimento indispensabile per la
individuazione di appropriate politiche di qualificazione
nelle molteplici situazioni dell'ambiente edificato.

	tessuti residenziali di antica formazione		tessuti produttivi anteriori al 1947, non trasformati
	tessuti residenziali anteriori al 1947, non trasformati		gli stessi, trasformati tra il 1947 e il 1965
	gli stessi, trasformati tra il 1947 e il 1965		gli stessi, trasformati dopo il 1965
	gli stessi, trasformati dopo il 1965		tessuti produttivi formati fra il 1947 ed il 1965, non trasformati
	tessuti residenziali formati fra il 1947 ed il 1965, non trasformati		gli stessi, trasformati dopo il 1965
	gli stessi, trasformati dopo il 1965		tessuti produttivi di recente formazione
	tessuti residenziali di recente formazione		parchi urbani

La realtà urbana di Modena: il centro storico

Le politiche di vincolo e le scelte di intervento promosse a partire dagli anni '60 hanno consentito di arrestare e invertire la tendenza al degrado del centro storico.

Permangono i problemi del calo della popolazione residente, della eccessiva presenza di un terziario non qualificato, della esistenza di zone e di aree di dequalificazione funzionale e ambientale, del traffico, della difficile accessibilità al centro dalle zone esterne.

Le manomissioni avvenute dopo l'abbattimento delle mura ed i processi negativi che nel dopoguerra hanno investito le aree centrali, quali la accentuata terziarizzazione, il degrado della edilizia residenziale minore e l'alterazione funzionale di molti edifici, pur incidendo negativamente non hanno alterato sostanzialmente il tessuto urbanistico ed il patrimonio edilizio del centro antico della nostra città, che costituisce un organismo architettonico unitario di alto valore storico e culturale.

Le scelte di vincolo e tutela dei valori architettonici e tipologici, le limitazioni alla circolazione autoveicolare, le iniziative per il recupero residenziale e per la qualificazione culturale, l'impegno per i servizi sociali e per il decentramento delle attività terziarie attuati dalla Amministrazione Comunale a partire dagli anni '60 hanno consentito di arrestare e invertire il processo di degrado.

Nell'ultimo decennio sono stati restaurati oltre 1500 alloggi, di cui circa 600 per intervento pubblico; sono stati avviati interventi di restauro e recupero di importanti complessi edilizi quali il Duomo, il Palazzo Ducale, la Sede Municipale, il S. Geminiano e S. Paolo, il S. Chiara, il Teatro Municipale ed il Teatro Storchi, il Palazzo Delfini, la Serra del Giardino pubblico, il Palazzo S. Margherita.

E' stato promosso il decentramento all'esterno in zone più idonee di importanti funzioni terziarie e amministrative pubbliche e private mentre si è venuta definendo una forte riqualificazione del sistema commerciale.

Accanto a questi elementi positivi si riscontra il permanere di dati negativi quali il calo della popolazione residente, sia pur con una dinamica notevolmente ridotta rispetto al passato, la eccessiva presenza di un terziario non qualificato, la carenza di taluni servizi sociali di base, il permanere di zone di degrado e di elementi di decadimento ambientale e visivo, la difficoltà ad avviare il recupero di importanti edifici storici, la congestione e l'inquinamento prodotti dal traffico, le difficoltà di accessibilità al centro dalle zone esterne.

Le normative edilizie e gli strumenti di intervento si rivelano eccessivamente rigidi e spesso inadeguati a consentire il sollecito raggiungimento delle finalità e degli obiettivi individuati.



Fig. 8 - Gli interventi pubblici e privati di recupero e qualificazione nel centro storico attuati dal 1975.

Fig. 9 - Il restauro del complesso S. Chiara.



-  edifici residenziali recuperati o in corso di recupero con intervento diretto
-  edifici residenziali recuperati o in corso di recupero mediante convenzione
-  contenitori recuperati con intervento pubblico a funzioni specialistiche
-  contenitori recuperati con intervento pubblico a funzioni residenziali
-  contenitori in corso di recupero o soggetti a parziali ristrutturazioni
-  interventi edilizi privati
interventi privati con agevolazioni (*)
-  strade soggette a ripavimentazione
-  strade soggette a rifacimento dell'illuminazione pubblica
strade soggette a rifacimento degli impianti sotterranei
-  isola pedonale attuata

La realtà di Modena

L'espansione urbana dalla seconda metà dell' '800 ai giorni nostri

La prima fascia di espansione realizzata prima della seconda Guerra Mondiale è caratterizzata, a Sud del centro, da un tessuto urbano di pregio che esige interventi di ricomposizione; a Nord consiste in un complesso ferroviario-industriale obsoleto e in fase di trasformazione.

La periferia costruita negli anni '50 e '60, non omogenea, presenta una relativa carenza di verde e servizi, problemi di circolazione e parcheggio, una diffusa esigenza di riorganizzazione urbanistica e di qualificazione degli edifici.

La periferia recente, con un'alta dotazione di verde e servizi ed un patrimonio edilizio di nuova costruzione, necessita di fusione con il resto della città e di affermazione di poli e centri di servizi.

Le zone extraurbane, investite da forti trasformazioni, richiedono organizzazione produttiva, tutela ambientale, utilizzo del patrimonio edilizio in abbandono.

a) - La prima fascia di espansione oltre le mura.

In questa zona, urbanizzata tra il 1860 e la seconda guerra mondiale, si distinguono due realtà tra loro molto diverse:

- La fascia a sud, fondamentalmente residenziale, di elevata qualità nel tessuto urbanistico e nel patrimonio edilizio, è stata investita nei trascorsi decenni da intensi fenomeni di trasformazione edilizia e funzionale. Si tratta di una zona che svolge un importante ruolo di raccordo tra il centro e la periferia residenziale a sud, in cui dovranno essere attuate politiche tese alla salvaguardia e ricomposizione dei valori architettonici e ambientali esistenti, al controllo delle destinazioni d'uso alla qualificazione e tutela della realtà insediativa, particolarmente dagli effetti del traffico autoveicolare.
- La zona a nord è caratterizzata dal nodo della stazione ferroviaria e dai primi insediamenti industriali. E' una zona in accentuato degrado per la perdita di ruolo della stazione ferroviaria e per la obsolescenza delle attività industriali di primo insediamento, particolarmente siderurgia. In essa tuttavia possono essere attivati ampi processi di trasformazione urbanistica, muovendo dalla riorganizzazione del sistema ferroviario e del polo della stazione e dalla trasformazione funzionale degli insediamenti industriali inattivi o in via di trasferimento, destinati a svolgere un ruolo strategico nel processo di riorganizzazione urbana.

b) - La periferia intermedia.

Corrisponde alla espansione urbana sviluppatasi tra la seconda guerra mondiale e il 1965.

E' una realtà fortemente differenziata, per la prevalenza a Nord dell'industria ed a Sud della residenza, e per la commistione di funzioni residenziali e produttive, di alte e basse densità.

Al suo interno tuttavia molti dati sono comuni: l'invecchiamento del patrimonio edilizio e delle infrastrutture a rete, i casi di frammistione tra funzioni incompatibili, l'inefficienza della rete viaria e la relativa carenza di parcheggi e verde.

In queste zone il Piano Regolatore ricerca il superamento delle insufficienze e la qualificazione della residenza, al fine di arginare la tendenza al decadimento ed al conseguente travaso dei residenti verso sempre nuovi quartieri esterni.

Particolare importanza possono assumere nel processo di riqualificazione gli interventi su alcune aree rimaste libere ovvero occupate da funzioni da trasferire.

c) - Zone di insediamento recente

Si tratta delle zone la cui urbanizzazione ed edificazione sono avvenute in attuazione dei Piani Regolatori del 1965 e del 1975, prevalentemente per mezzo di strumenti urbanistici preventivi pubblici e privati.

Le zone residenziali sono generalmente caratterizzate da una densità contenuta, da elevata dotazione di verde, servizi e parcheggi, da un buono stato di conservazione degli immobili e delle infrastrutture.

Si pone tuttavia l'esigenza di una maggiore integrazione di queste zone con i quartieri contigui, di un loro più organico collegamento con il sistema urbano complessivo e con il centro, di una ulteriore caratterizzazione della loro identità, continuando e incentivando la realizzazione di poli di servizio, di centri commerciali e di strutture sportive e ricreative.

Le zone produttive e di servizio alla produzione, collocate per lo più nella parte nord in aree attrezzate e collegate con la viabilità principale, esigono attrezzature di servizio e consortili e politiche atte a consentire le ristrutturazioni delle attività industriali e artigianali.

d) - Il territorio extraurbano

In conseguenza dell'industrializzazione e dello sviluppo della città questa parte di territorio è profondamente mutata nelle caratteristiche ambientali e produttive; in molti casi queste trasformazioni sono avvenute non senza effetti negativi per l'ambiente e per la stessa produzione agricola.

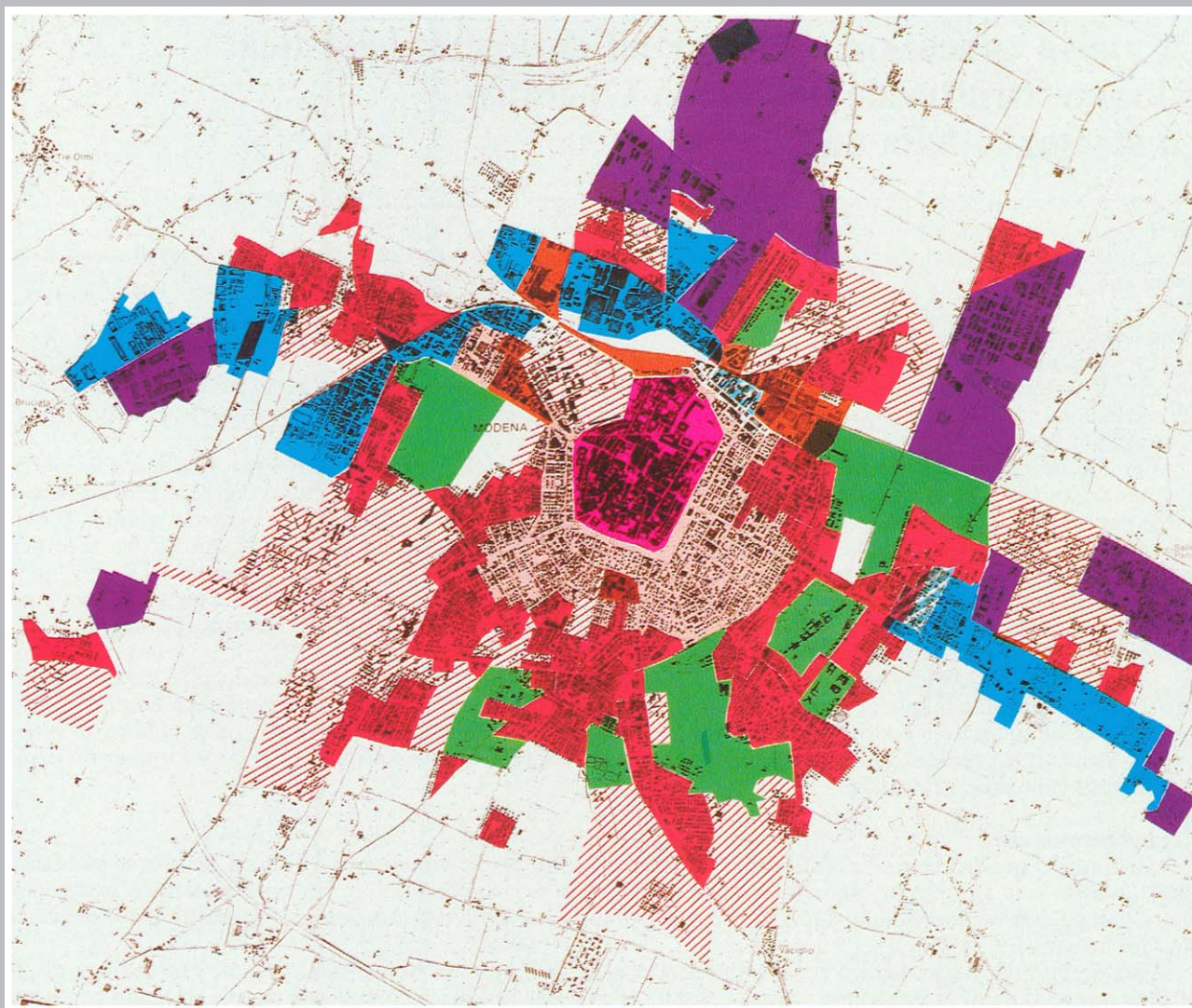
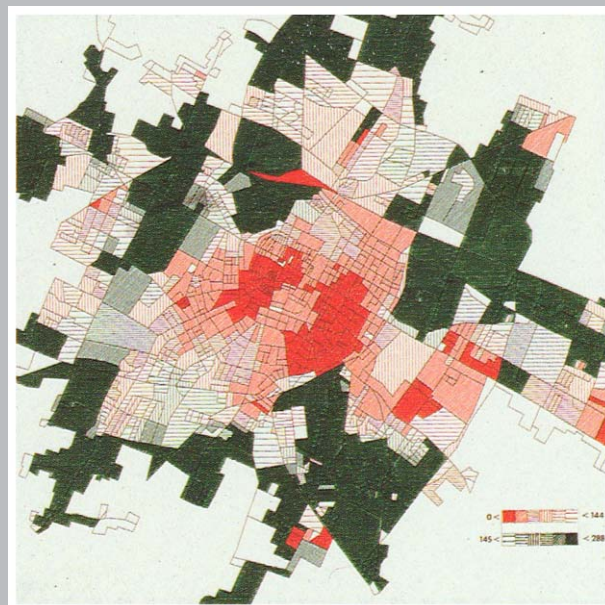


Fig. 10 - Individuazione degli ambiti urbani omogenei, in rapporto alle modalità di formazione ed alle funzioni in atto.



Fig. 11 - Disponibilità di servizi di quartiere nel raggio di 500 metri (mq/abitazione).



La nuova concezione della pianificazione urbanistica: il Piano Strutturale e il Piano Operativo. La strategia della qualificazione

Per superare le rigidità ed i limiti esistenti nella attuale strumentazione urbanistica il P.R.G. proposto si articola su diversi livelli ricercando una maggior versatilità nell'attuazione delle scelte generali.

Più elevati livelli di qualità urbana sono perseguiti mediante articolate strategie d'intervento e di promozione di iniziative pubblico/private.

Piano Strutturale e Piano Operativo

La legge urbanistica italiana del 1942 definisce il Piano Regolatore come strumento di pianificazione generale che si dettaglia e attua mediante successivi piani particolareggiati. Questa procedura si è scontrata fin dall'inizio con le complesse modalità stabilite dalla legge stessa per la formazione dei piani particolareggiati e con le lungaggini burocratiche imposte dal centralismo ministeriale.

Per evitare che le difficoltà della formazione dei piani particolareggiati finissero per vanificare la pianificazione urbanistica si affermò negli anni '60 la tendenza a trasformare i Piani regolatori in strumenti omnicomprensivi, in cui l'organizzazione della città era direttamente prefigurata in ogni dettaglio. Ciò ha consentito un'efficace, immediata operatività del Piano Regolatore nel governo del territorio: lo ha reso però estremamente rigido.

Nella situazione attuale questa rigidità sempre più contrasta con una realtà complessa e soggetta a profonde e rapide trasformazioni che reclama strumenti di programmazione più elastici e versatili: da ciò la ricerca prioritaria di un diverso modo di essere del Piano Regolatore.

La proposta che avanziamo consente di superare gli inconvenienti denunciati utilizzando una strumentazione innovativa basata sulle nuove opportunità offerte dalla legislazione regionale. Essa si riallaccia, ampliandone la portata, alla originaria concezione della legge urbanistica individuando diversi momenti nella politica di piano: il piano strutturale, quale strumento di indirizzo generale, attuato attraverso i piani operativi, i piani di settore ed i progetti sulle aree strategiche.

Il Piano Strutturale

Definisce il quadro generale costituito dalle infrastrutture per la mobilità, dal sistema delle aree per servizi generali, dalle aree strategiche, dalle nuove quote di espansione. Suddivide il territorio urbanizzato in aree ambientali omogenee, definendone i valori massimi di sviluppo per le diverse funzioni e le modalità per il passaggio alla fase attuativa.

Nell'ambito di questo quadro programmatico, che ha validità almeno decennale, agisce una politica di pianificazione che si realizza attraverso i piani di settore (Piano per l'edilizia economica e popolare, Piano per le aree produttive, ecc.), i progetti delle aree strategiche, i piani operativi delle singole aree ambientali omogenee.

La strategia della qualificazione

All'interno dell'architettura del piano così definita la qualificazione della città esistente si attua quindi mediante interventi urbanistici intensivi a forte carattere unitario e a prevalente direzione pubblica sulle aree e sui comparti cui il piano assegna una funzione "strategica", sulle aree pubbliche e sulle nuove aree di espansione; si attua con interventi diffusi sulla generalità dei tessuti urbani.

Gli interventi diffusi costituiscono una strategia articolata di azioni diffuse e capillari di riorganizzazione e riqualificazione delle zone edificate in cui al pubblico compete fondamentalmente un ruolo di guida e indirizzo per orientare e sollecitare l'iniziativa privata.

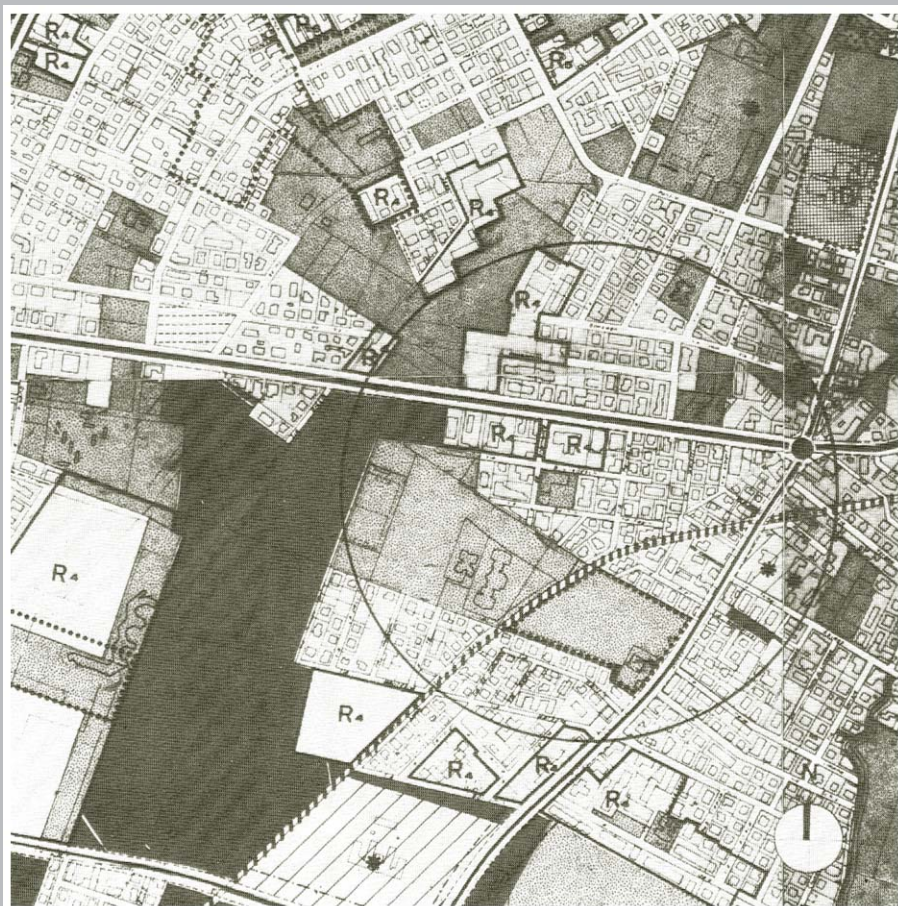


Fig. 12

Questo estratto del Piano Regolatore vigente illustra efficacemente le caratteristiche della disciplina urbanistica finora impiegata. Per ogni particella di terreno essa codifica con efficacia immediata destinazione e densità.



Fig. 13

Campione della cartografia del nuovo Piano Regolatore. Esso quantifica il carico urbanistico e la dotazione di servizi complessivamente previsti all'interno di un'area estesa su diversi isolati omogenei per caratteristiche.

Il sistema informativo e la strumentazione informatica per il Piano Regolatore

Il Sistema Informativo Territoriale raccoglie ed organizza la generalità delle informazioni necessarie alla disciplina dettagliata del territorio, utilizzando potenti strumenti informatici per la elaborazione dei dati ed il disegno automatico.

La nuova concezione di Piano Regolatore introdotta presuppone la conoscenza analitica ed aggiornata della consistenza fisica, dell'uso, delle trasformazioni del tessuto urbano, come condizione per fondare solidamente la disciplina urbanistica e controllare nel tempo la sua applicazione.

Un impegno pluriennale ha consentito di riordinare e connettere la generalità delle informazioni che l'Amministrazione Comunale rileva nello svolgimento dei suoi compiti d'istituto e di collegarle mediante sistemi informatici alla cartografia del territorio.

Il Sistema Informativo Territoriale impiantato in questo modo rende possibile accedere a tutte le informazioni necessarie alla pianificazione dettagliata, elaborarle e rappresentarle in cartografia con mezzi interamente automatici. Particolarmente significativa è la possibilità di confrontare e rappresentare per ogni particella di territorio qualsiasi insieme di dati estratti dall'anagrafe, dai registri delle aziende municipalizzate, dai censimenti, dagli elenchi delle licenze di commercio.

Le applicazioni già operanti sono:

- disegno automatico di cartografia tematica;
- redazione grafica e conteggi di Piano Regolatore;
- confronti fra prescrizioni di zona del Piano Regolatore e stato di fatto risultante dagli archivi gestionali sopraindicati;
- verifica dell'efficienza della distribuzione dei servizi di base in rapporto alla popolazione;
- modello di simulazione della mobilità urbana, per la valutazione di soluzioni alternative della rete viaria in termini di perequazione dei flussi di traffico e dell'accessibilità delle varie zone.

Ulteriori applicazioni si renderanno possibili prossimamente, con il completamento e la memorizzazione su computer della nuova cartografia scala 1/1000, che renderà possibile individuare e rappresentare le informazioni distintamente per ciascun edificio.

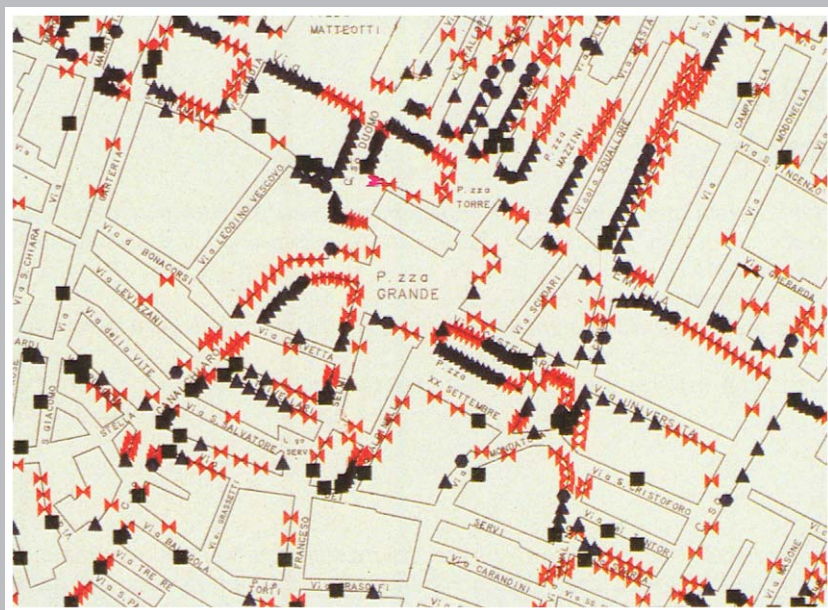


Fig. 14
Localizzazione degli esercizi commerciali. Il sistema informativo per la pianificazione ha correlato la numerazione civica e la cartografia del territorio. E' quindi possibile ubicare e disegnare del tutto automaticamente qualsiasi entità possieda l'indirizzo postale.



Fig. 15
Un modello appositamente sviluppato consente di simulare flussi di traffico generati dagli spostamenti dei cittadini. Questo strumento è stato impiegato per valutare gli effetti delle nuove previsioni di viabilità e di insediamenti.

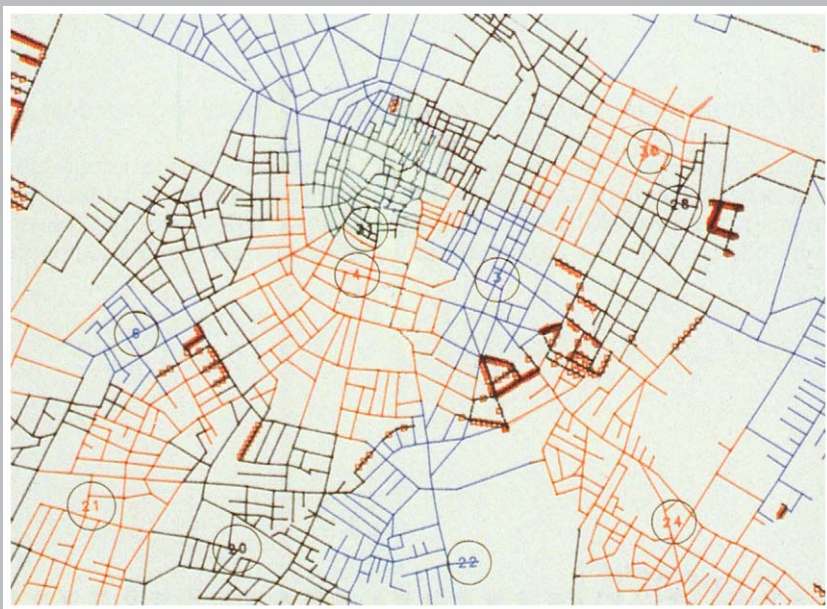


Fig. 16
Il medesimo modello è impiegato per la verifica dell'efficienza delle localizzazioni. La figura indica con diversi colori le effettive aree di influenza (1 Km) delle scuole elementari. Sono inoltre indicati i luoghi di residenza degli alunni eccedenti la ricettività della scuola ovvero troppo distanti.

Il Piano Strutturale: infrastrutture per la mobilità e sistema dei servizi generali

Completamento del sistema della grande viabilità nell'area urbana e dei collegamenti con il territorio circostante. Forte potenziamento della maglia viaria nella città, con particolare riferimento alla zona sud e ai collegamenti Nord-Sud - Potenziamento del sistema di parcheggio.

Razionalizzazione e sviluppo della ferrovia per il trasporto delle merci e delle persone.

Riorganizzazione della stazione ferroviaria e previsione di una metropolitana leggera tra Modena e Sassuolo e nell'area urbana.

Costruzione della sede dell'azienda unificata del trasporto pubblico e riorganizzazione del trasporto collettivo in città.

Le infrastrutture per la mobilità.

a) - Viabilità

Il Piano della viabilità, coordinato con le scelte di programmazione provinciale, regionale e nazionale, ha come riferimento di rilievo il prolungamento dell'Autobrennero fino a Sassuolo, la riorganizzazione dei caselli autostradali, la Modena - Sassuolo, il completamento del sistema tangenziale con la realizzazione degli svincoli mancanti e della tangenziale sud, il progetto di riqualificazione del "corridoio" della via Emilia e dei suoi collegamenti con la Cispadana e la Pedemontana.

In questo contesto il piano prevede una serie di interventi di miglioramento e potenziamento della rete viaria della città.

Tra questi particolare rilievo assumono quelli per la riorganizzazione e il completamento della viabilità a sud e quelli per migliorare i collegamenti tra il nord e il sud della città anche mediante la costruzione di due nuovi cavalcaferrovie.

La definizione e realizzazione della rete viaria è condizione per la riorganizzazione del trasporto pubblico e della circolazione privata e per il potenziamento del sistema di parcheggio.

b) - Trasporto ferroviario e collettivo.

Conformemente al protocollo d'intesa recentemente sottoscritto tra la Regione Emilia Romagna e le Ferrovie dello Stato, il potenziamento del sistema ferroviario è perseguito mediante la costruzione del nuovo scalo ferroviario per il trasporto merci a Modena-est e la riorganizzazione del polo della stazione ferroviaria, nel quadro del progetto della ferrovia regionale e della linea ad alta velocità nazionale.

Il progetto, da svilupparsi in collaborazione con le Ferrovie dello Stato, prevede oltre alla riorganizzazione della stazione stessa, interventi atti a potenziarne il ruolo di polo primario della mobilità urbana: la realizzazione della nuova stazione delle autolinee, di parcheggi e di attività di servizio sull'area che si renderà libera con il trasferimento dello scalo merci; l'accesso alla stazione anche dal lato nord; la riorganizzazione complessiva del sistema viario.

E' definito inoltre il tracciato di una tramvia leggera, in sostituzione della ferrovia Modena - Sassuolo, con funzione urbana e connessa attraverso il polo della stazione ferroviaria con la linea per Carpi e con la rete nazionale.

La realizzazione della nuova sede delle aziende pubbliche di trasporto, nella zona nord della città, è momento qualificante del processo di unificazione e riorganizzazione del trasporto pubblico in città, che potrà avvalersi delle previsioni di nuova viabilità. Questa scelta consentirà inoltre un utilizzo delle attuali sedi più congruente alla loro collocazione nell'area semicentrale.

Il sistema dei servizi generali

Il sistema dei servizi generali comprende le infrastrutture sanitarie e ospedaliere, per l'istruzione superiore e il tempo libero al servizio della intera città e del territorio circostante.

A integrazione della dotazione di servizi generali il piano destina le aree caratterizzate da elevata accessibilità dalla città e dal territorio, dalla esistenza di urbanizzazioni e dalla possibilità di interconnessione funzionale con le zone insediate. Sono le aree per le nuove strutture ospedaliere e sanitarie, per nuove sedi di istituti scolastici superiori e per il completamento delle facoltà universitarie, per attività amministrative ed al servizio dell'apparato produttivo, per il tempo libero e lo sport.

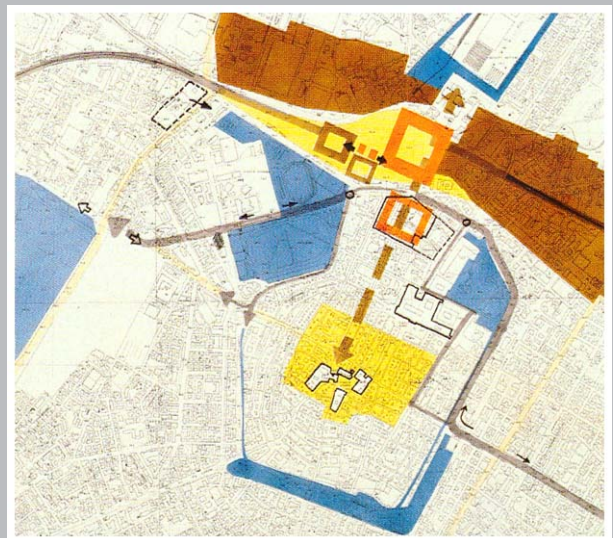


Fig. 17 - Il sistema delle infrastrutture per la mobilità.
In tratteggio le ferrovie ed il sistema di trasporto urbano in sede propria

Fig. 18 - Aree di massima accessibilità dalla provincia (rosso) e dalla regione (giallo)



Fig. 19 - Schema di ristrutturazione urbanistica dell'area adiacente alla Stazione FS



Il Piano Strutturale: le nuove espansioni

Obiettivo del Piano Regolatore è promuovere il recupero della città esistente, contenendo ulteriori urbanizzazioni di territorio agricolo. Anche le nuove limitate espansioni dovranno essere localizzate e realizzate con l'ottica della riqualificazione e della ricucitura dell'esistente.

Per difendere il territorio agricolo da ulteriori urbanizzazioni e per promuovere il pieno e razionale utilizzo della enorme risorsa materiale e culturale costituita dalla città esistente il PRG intende che le nuove domande e le nuove esigenze siano soddisfatte innanzi tutto attraverso il recupero dell'esistente.

Poiché l'attuazione delle politiche di recupero implica il verificarsi delle necessarie condizioni (legislative, finanziarie, patrimoniali, operative) che non dipendono dalla sola volontà della Amministrazione Comunale, il piano è predisposto anche alla eventualità di dover far fronte alla domanda mediante l'utilizzo di aree di nuova espansione.

Nella logica di *piano-processo* già richiamata, soltanto dopo aver verificato la concreta impossibilità di rispondere mediante il recupero saranno attivate le procedure per la urbanizzazione delle aree di espansione.

A differenza del passato le aree di espansione non sono state individuate con l'ottica della realizzazione dell'intervento urbanistico autosufficiente (il nuovo quartiere residenziale o il nuovo villaggio industriale). E' stato invece individuato un sistema di interventi di limitate dimensioni a compimento di zone già dotate di servizi e di urbanizzazioni, e quindi tali da contenere i costi dello sviluppo urbano utilizzando al massimo le risorse esistenti e da concorrere con la loro realizzazione al processo di riqualificazione e ricucitura dei tessuti urbani esistenti.

A tale scopo il piano prevede che l'attuazione di questi interventi avvenga nell'ambito della definizione di piani di riorganizzazione dell'ambiente urbano, e propone metodologie operative e studi pilota per la definizione di questi piani.

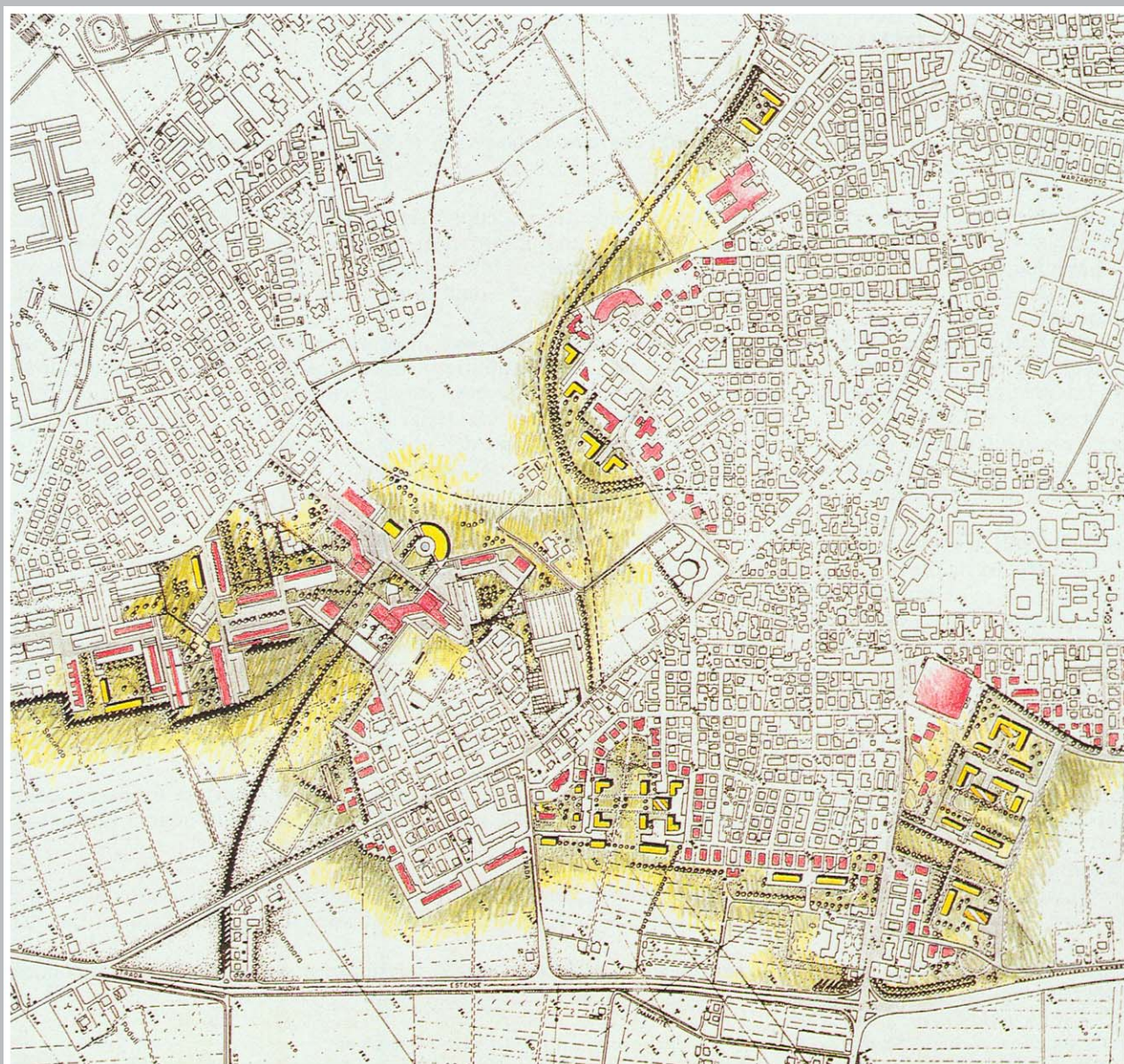


Fig. 20 - L'impiego di piccole zone di espansione per il compimento e la qualificazione degli insediamenti esistenti. Ipotesi esemplificativa nel settore sud-est della città

Fig. 21 - Distribuzione articolata delle zone di espansione residenziali e produttive per la qualificazione urbana.

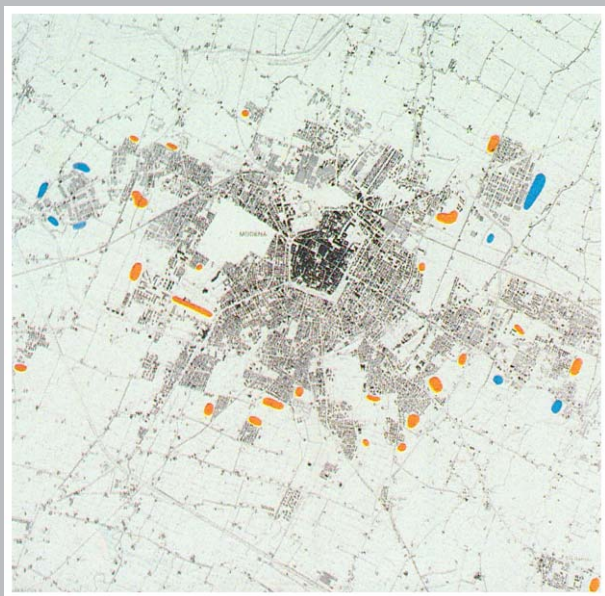
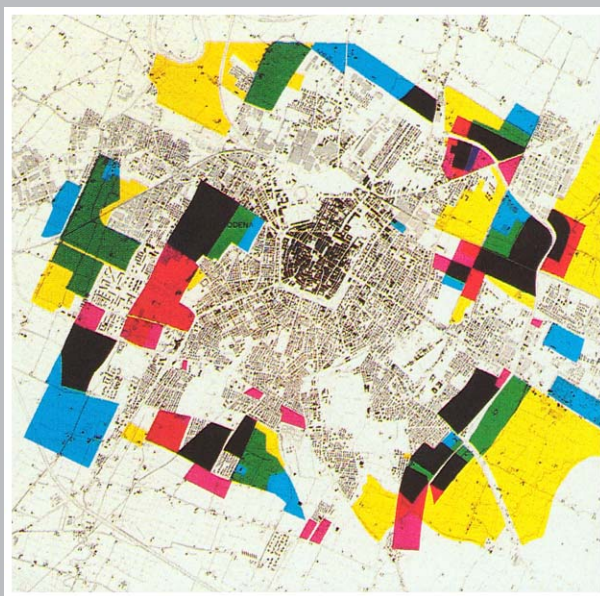


Fig. 22 - La dotazione di servizi civili: giallo per il gas, viola per l'elettricità, azzurro per l'acqua.



Il Piano Strutturale: le aree strategiche

Le aree strategiche corrispondono ad aree inedificate od obsolete cui il P.R.G. attribuisce valore strategico nel processo di riorganizzazione urbana.

Le aree strategiche corrispondono ad aree inedificate, o occupate da costruzioni degradate o funzionalmente obsolete, poste all'interno dell'area urbana lungo le grandi direttrici di mobilità. Queste aree, oltre ad integrare quel sistema di poli di verde e servizi, di attività terziarie e di interesse pubblico, che costituisce l'armatura portante della città, possono svolgere un ruolo strategico per la vitalizzazione e la integrazione dei tessuti urbani circostanti.

Pur non escludendo la presenza di quote residenziali, esse sono in prevalenza destinate a funzioni terziarie o di servizio e dovranno essere attuate secondo criteri di riequilibrio nella collocazione dei pesi alla scala urbana e di integrazione con le aree circostanti ed all'interno dell'intervento stesso, evitando rigide monofunzionalità.

Determinante è ancora il ruolo che questi interventi, di carattere intermedio tra il piano urbanistico e il progetto architettonico possono assolvere per la riqualificazione dell'immagine, anche formale, della città.

Le aree strategiche sono classificabili anche in funzione del rapporto che esse assumono nei confronti del territorio e della città.

Aree adiacenti al centro storico.

Il mercato ortofrutta e l'asta di via Ciro Menotti, le ex-officine Ferrari, le attuali sedi della A.T.C.M. e dell'A.M.C.M., l'ex Macello, la Caserma dell'VIII Rgt. Artiglieria Campale.

Gli interventi su queste aree, possono assolvere un ruolo decisivo nel processo di ricucitura e collegamento tra il centro e la periferia, mediante la realizzazione di strutture terziarie di servizio dotate di ampie possibilità di parcheggio.

Aree periferiche.

La zona "Corassori", la zona del Parco della Resistenza, l'area per servizi adiacente il Villaggio Giardino, il deposito dell'Aeronautica Militare, l'ex Todt.

Si tratta di aree non edificate interne alla periferia di recente formazione, che devono portare un deciso contributo alla qualificazione dei quartieri periferici e al più generale processo di elevazione della qualità insediativa.

Aree strategiche con ruolo sovracomunale

Si tratta delle aree che, per collocazione e funzioni assegnate, hanno un rilievo di interesse provinciale o regionale e richiedono nella definizione dell'utilizzo anche momenti di concertazione fra i diversi livelli istituzionali.

Area di Cittanova.

Si tratta dell'area su cui è prevista la realizzazione del centro servizi alle imprese e del polo fieristico connesso al sistema regionale.

Fascia della linea Ferroviaria.

E' l'area di primo insediamento industriale sviluppatasi lungo l'asse ferroviario in adiacenza della Stazione, che con il progetto di ristrutturazione del nodo ferroviario e con le opportunità proposte dalla obsolescenza delle strutture industriali in essa insediate, offre ampie possibilità di intervento e sostiene un ruolo determinante per la riorganizzazione della città. La contiguità con l'area della Manifattura Tabacchi, per cui il Piano Regolatore prevede una diversa destinazione, consente una connessione funzionale tra questa zona ed il centro storico.



Fig. 23 - Le aree strategiche per il processo di riorganizzazione urbana.

Fig. 24 - Il progetto del quartiere Torrenova, in via Nonantolana.

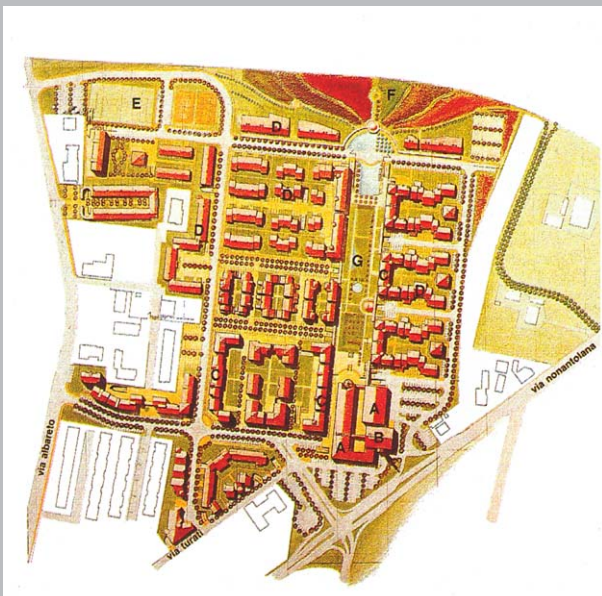
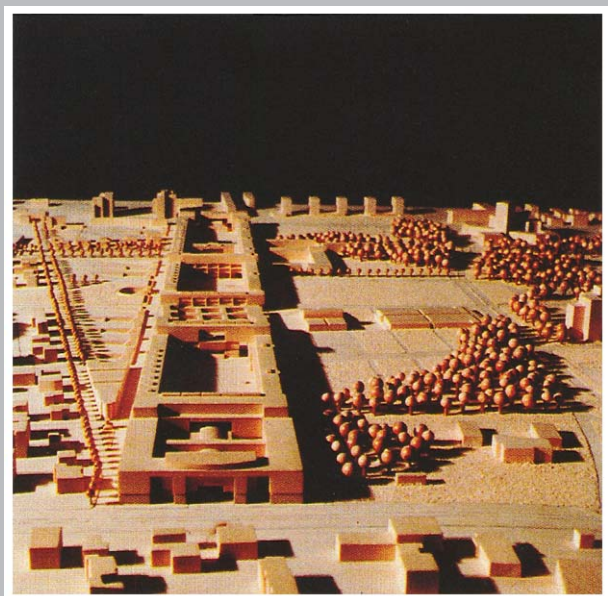


Fig. 25 - Il progetto della zona Corassori



Il Piano Strutturale: gli obiettivi e le politiche del Piano Regolatore per il centro storico

Un deciso salto di qualità nella politica di tutela e recupero del centro storico, attraverso il rafforzamento del ruolo economico e culturale che esso svolge nella città e nel territorio, il rilancio della funzione residenziale e la più accentuata valorizzazione delle sue caratteristiche ambientali.

L'ampio patrimonio di esperienze del passato consente di superare la politica di vincolo o di interventi su singoli edifici, per puntare ad una azione complessiva, intesa a qualificare il centro storico nella sua integralità, in sé e nei suoi rapporti col territorio.

E' una politica che da un lato intende esaltare il ruolo del centro storico come principale ambito della cultura e dei servizi rari a scala provinciale, come punto d'incontro dei cittadini e luogo rappresentativo dell'intera città.

Sull'altro lato è una politica che intende accrescere la azione di qualificazione del centro nella sua completezza - dalla conservazione fisica, alla sua immagine, alla vitalità e frequentazione - operando contestualmente ed in modo coordinato sui piani della mobilità e accessibilità, della valorizzazione del patrimonio abitativo, del recupero fisico degli edifici e degli spazi aperti.

Il progetto sviluppato dal prof. Cervellati e dalla sua équipe esprime indicazioni progettuali e metodologiche che consentono appunto di integrare, in termini fortemente innovativi, una molteplicità di azioni convergenti ad un salto di qualità nella politica di tutela e di valorizzazione del centro storico.

Obiettivi del piano sono:

Funzione residenziale

Incremento della funzione residenziale superando la tendenza al calo demografico. A questo scopo, ponendo l'obiettivo di 1500 alloggi nel decennio, il recupero residenziale è perseguito anche attraverso l'adozione di piani di intervento più flessibili e più aperti all'iniziativa privata - quali i piani di recupero - e la promozione di interventi di credito finalizzato. Particolare attenzione è attribuita al superamento di fattori che hanno fino ad oggi limitato il recupero residenziale, quali la mancanza di autorimesse o di ascensori, e alla individuazione di soluzioni tese a contenere i costi degli interventi.

Funzione culturale

Deciso sviluppo della funzione culturale del centro, continuando la politica del recupero dei cosiddetti "contenitori". A tal fine si prevede anche il ricorso a strumenti di intervento che, nell'ambito delle finalità definite dal pubblico, consentano un più incisivo contributo dell'iniziativa privata.

Funzione commerciale e artigianale

Consolidamento del ruolo di centro primario specializzato mediante lo sviluppo delle attività rare e ad elevata specializzazione, la valorizzazione di particolari ambiti urbanistici anche in raccordo alle scelte di pedonalizzazione, la tutela degli esercizi al servizio della residenza e delle attività di particolare valore storico e culturale.

Funzione terziaria

Selezione delle funzioni terziarie nel centro attraverso il decentramento delle attività a bassa qualificazione e a forte induzione di traffico ed attraverso la valorizzazione nella logica del recupero funzionale degli edifici, delle funzioni rappresentative e professionali.

Mobilità e sosta

Per migliorare la qualità ambientale del centro e ridurre l'inquinamento da traffico il Piano Regolatore recepisce i recenti interventi di limitazione della circolazione autoveicolare, quali la estensione della zona a traffico limitato e la creazione di aree pedonali, e le misure tese ad accrescere l'accessibilità dalle zone esterne, anche attraverso la costruzione di autorimesse al servizio del centro.

Norme e modalità di intervento

Confermando per la generalità degli interventi i criteri conservativi fondati sul restauro e sulla conservazione tipologica, sia pur con norme e procedure semplificate, si introducono nuove modalità attuative derivate dalle indicazioni metodologiche emerse dal progetto sviluppato dal Prof. Cervellati. Per gli immobili complessi si prevede il ricorso a Piani di recupero preventivi che, attraverso una più puntuale definizione della realtà storica e della consistenza fisica dell'edificio, definiscano le funzioni congruenti alla configurazione tipologica.

Su comparti di particolare complessità e di rilevante interesse urbanistico, quali la Manifattura Tabacchi, il complesso di S. Agostino (Musei ed Ospedali), l'isolato di via S. Eufemia, in analogia al metodo adottato per il sistema delle piazze centrali e del Palazzo Comunale, il Piano Regolatore prevede che gli interventi edilizi siano preceduti da un piano operativo che coordini gli indirizzi per il restauro degli edifici, la trasformazione delle funzioni e la qualificazione ambientale degli spazi di pertinenza.

Dal "progetto pilota" di riqualificazione della via Emilia Centro derivano infine indirizzi normativi e modalità per il recupero e la valorizzazione di quei componenti dell'ambiente urbano che determinano la qualità ambientale del centro, quali le pavimentazioni, gli arredi, le vetrine, l'illuminazione pubblica, il trattamento della superficie degli edifici.

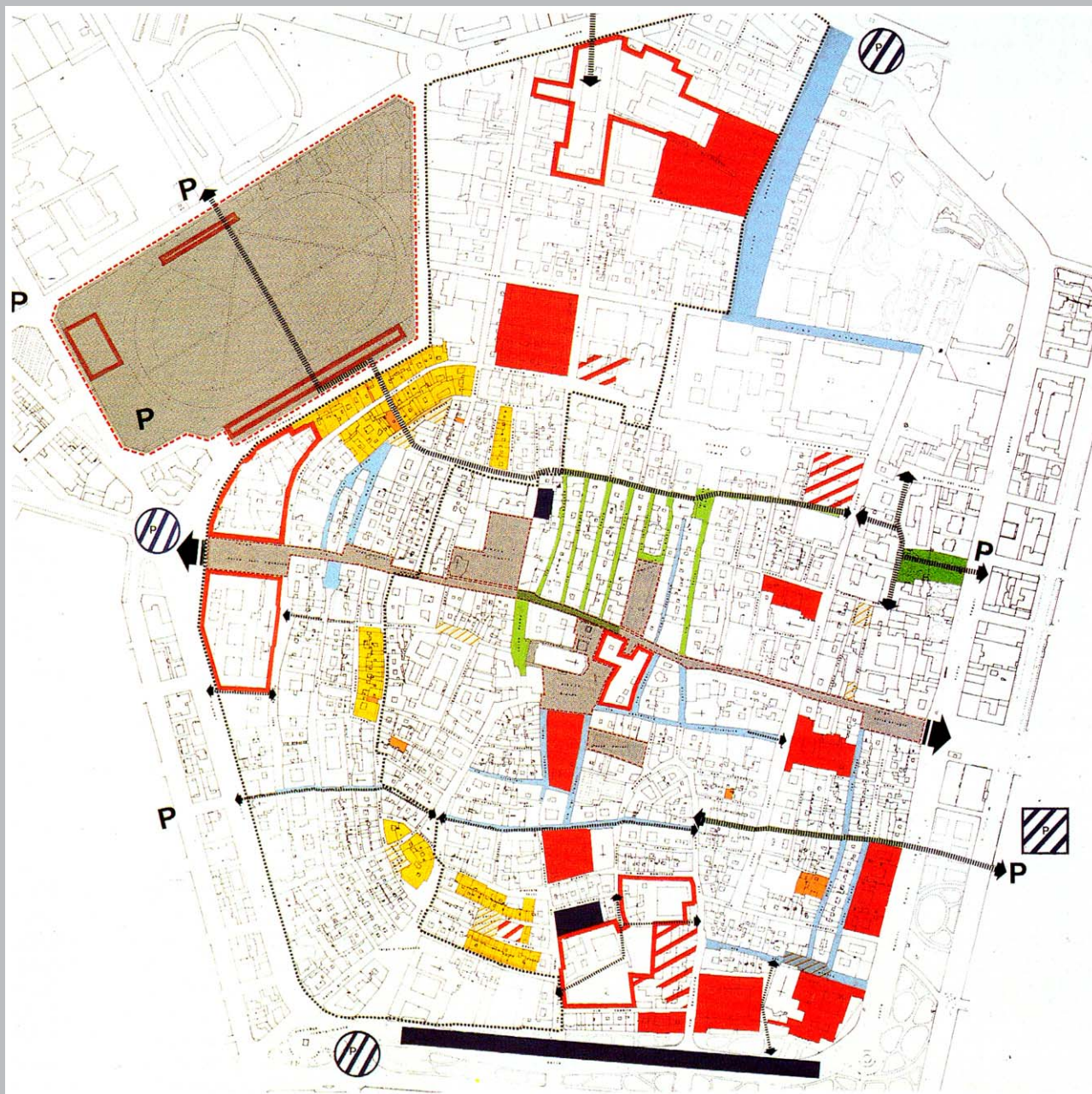
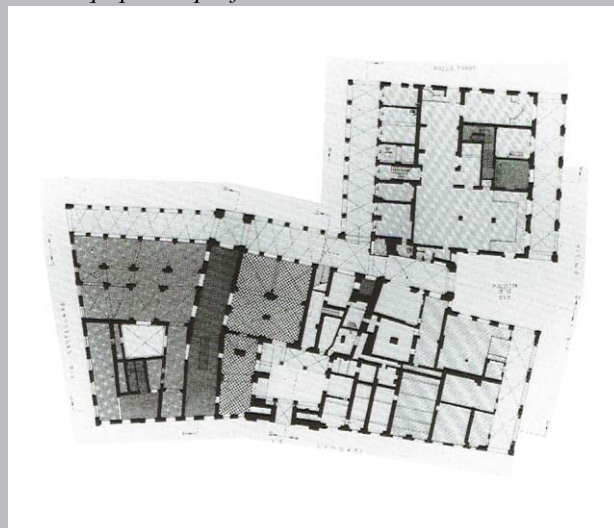


Fig. 26 - Previsioni programmatiche e tipologie di intervento nel centro storico.

-  contenitori complessi da recuperare mediante piani di coordinamento
-  contenitori soggetti a piani di recupero o a restauro strutturale
-  piani di recupero prevalentemente residenziali, per isolato
-  spazi pubblici sottoposti a progetti pilota di riqualificazione
-  piazzette pubbliche da riqualificare in funzione della residenza
-  aree ed edifici per autorimesse, silos e interrati a servizio del centro storico
-  ampliamento zona a traffico limitato e zona pedonale
-  percorsi pedonali di connessione agli approdi del centro storico
-  strade da sottoporre a rifacimento di pavimentazioni ed illuminazione

Fig. 27 - Il progetto di riqualificazione funzionale del Palazzo Municipale redatto dalla équipe del prof. Cervellati.



Gli strumenti per la qualificazione dell'esistente: i "Piani operativi"

Qualificazione e riorganizzazione dei quartieri residenziali e produttivi attraverso "Piani operativi" duttili e tempestivi, fondati su un efficiente sistema informativo territoriale.

I piani operativi

La disciplina urbanistica consueta tratta le zone edificate come zone di "completamento" o di sostituzione edilizia. Per queste zone i piani generalmente si limitano ad indicare i limiti quantitativi per l'intervento sugli edifici esistenti o per la costruzione di nuovi edifici, rinviando al Regolamento Edilizio le modalità di costruzione o trasformazione.

Questa metodologia di pianificazione si è rivelata largamente inadeguata a dominare i complessi problemi della qualificazione urbana: il recupero e la riorganizzazione di insediamenti residenziali, l'integrazione tra funzioni diverse, il recupero dell'esistente, il sostegno ai processi di ristrutturazione in atto nell'apparato produttivo richiedono la definizione di più articolate e versatili modalità di intervento e di diversi parametri di valutazione.

Il piano strutturale classifica la città secondo "ambiti ambientali omogenei" a prevalenza residenziale, produttiva, terziaria o di servizio e, in base alla situazione esistente, alla potenzialità dei servizi in atto o realizzabili, alla dotazione di infrastrutture e alle condizioni della mobilità, definisce per ognuno di essi il massimo carico urbanistico ammissibile per le diverse funzioni.

Nel quadro costituito dal piano strutturale e dalle sue prescrizioni quantitative per ogni "ambito ambientale omogeneo" si dovrà redigere un *piano operativo* di riorganizzazione urbanistica, che precisi le scelte relative alla viabilità, alla circolazione ed al parcheggio, alla dotazione e organizzazione dei servizi e delle attività di carattere collettivo, alla qualificazione edilizia, alla individuazione ed integrazione delle diverse destinazioni d'uso degli immobili, alla tutela del patrimonio di interesse culturale.

Fino alla approvazione del piano operativo da parte del Consiglio Comunale per l'edificazione valgono le prescrizioni e la disciplina urbanistica definite dal precedente Piano Regolatore.

Successive modificazioni e specificazioni del piano operativo, purché non eccedenti il carico urbanistico massimo determinato dal piano strutturale, sono approvate direttamente dal Consiglio Comunale.

In attuazione delle indicazioni stabilite dal piano operativo potranno essere attivati piani di recupero per coordinare interventi privati e iniziative pubbliche.

Le nuove modalità di intervento

Nel governo delle trasformazioni del tessuto urbano al Piano Regolatore rigido si sostituisce il piano operativo, più duttile e versatile, che può essere agevolmente modificato qualora si presentino situazioni ed esigenze nuove. Piano operativo che, oltre ad una diversa organizzazione urbanistica complessiva può prevedere la realizzazione di nuove costruzioni, ampliamenti volumetrici e diverse destinazioni d'uso per gli edifici esistenti nonché possibilità di integrazione tra funzioni diverse: un esempio è presentato nei progetti tipo redatti per il villaggio artigiano Torrazzi e per la zona di Via Amendola.

Nella attuazione del piano operativo un ruolo determinante è pertanto attribuito alla specifica normativa che, a differenza di quella oggi vigente, più che a rigidi limiti di quantità e proporzioni, deve esprimere gli obiettivi qualitativi e funzionali, riferendosi agli effettivi pesi urbanistici; deve definire modalità e parametri che, secondo il verificarsi di determinate condizioni, consentono l'attuazione di interventi diversi o l'integrazione nello stesso intervento tra diverse funzioni.



Fig. 28

Il Piano Regolatore nella versione operativa. Il piano operativo attribuisce a ciascuna particella fondiaria la destinazione, i limiti di edificabilità, i modi di intervento che le competono nei limiti complessivamente determinati per ciascuna zona dal Piano Strutturale. (In rosso gli interventi di ristrutturazione edilizia o urbanistica).

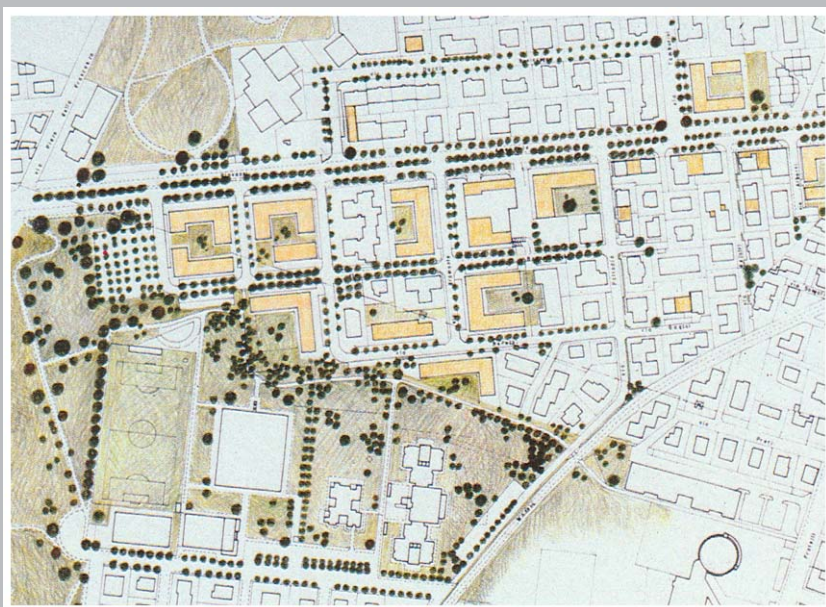


Fig. 29

La figura fornisce un esempio dei risultati che possono essere proposti come obiettivo dei Piani Operativi, in termini di compiutezza e qualità dell'ambiente edificato.

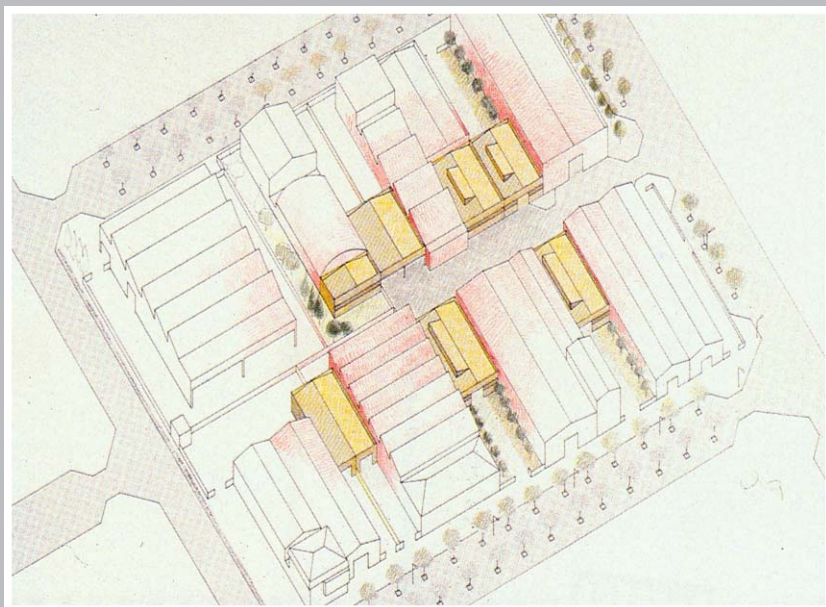


Fig. 30

Esempio di Piano Operativo in zona artigianale. Congiuntamente agli obiettivi di compimento e di qualificazione questi piani sono in grado di promuovere il più efficiente utilizzo del suolo urbanizzato. La figura mostra le possibili opportunità di accrescere la capacità degli insediamenti per artigiani, mediante l'utilizzo delle aree interstiziali superflue.

La qualificazione dell'esistente: Piani di settore e Progetti pilota

Piani di settore per la riorganizzazione delle specifiche funzioni urbane: dal traffico, agli impianti sportivi ai servizi sociali.

Progetti pilota per la realizzazione della qualificazione diffusa: piste ciclabili, arredo urbano, superamento delle barriere architettoniche. Una più incisiva attenzione al problema della immagine della città.

I Piani di Settore

Accanto ai piani operativi e ai progetti planovolumetrici per le aree strategiche la riorganizzazione della città viene attuata anche attraverso piani di settore.

Si tratta di piani orizzontali che, tenendo conto delle modificazioni intercorse nella dinamica demografica e nella realtà economica-sociale e muovendo dall'assetto previsto con il piano strutturale e dalle specificazioni definite con i piani operativi, intervengono al livello dell'intera città per definire la riorganizzazione di specifiche funzioni urbane. Sono piani di settore, ad esempio, il piano del traffico, il piano dei servizi, il piano dell'edilizia scolastica il piano degli impianti sportivi, il piano del trasporto pubblico, i piani per l'edilizia residenziale e per gli insediamenti produttivi, e altri.

I progetti pilota

La qualità urbana, oltre che dalla organizzazione generale della città e dei quartieri e dalla consistenza degli edifici, dipende in modo rilevante da un complesso di elementi apparentemente minori, ma che caratterizzano profondamente la vivibilità dell'ambiente urbano: la presenza di piste ciclabili e di percorsi e zone pedonali; la disponibilità di spazi per la sosta ed il ricovero dei veicoli, l'assenza di barriere architettoniche, la qualità dell'arredo urbano, la stessa qualità formale dell'edilizia e dell'ambiente.

A tale scopo sono stati elaborati studi e "progetti pilota" per definire piani e criteri di intervento che potranno trovare specifica e diretta attuazione da parte dell'Amministrazione Comunale, ma che dovranno essere assunti come obiettivi vincolanti nei piani operativi.

Il processo di riorganizzazione urbana diviene in tal modo occasione per realizzare quegli interventi che nel passato hanno ricevuto minore attenzione, a causa del prevalente impegno dell'Ente Locale sui problemi quantitativi e sulle allora più pressanti problematiche delle abitazioni, dei servizi sociali, dello sviluppo economico.

Particolare cura dovrà essere dedicata al problema della immagine della città, superando situazioni di confusione visiva, di incompiutezza e di degrado, perseguendo un più elevato livello di qualità globale dell'ambiente urbano.

A tale scopo un contributo determinante potrà derivare dall'attivazione di metodi e di momenti operativi che perseguano un maggiore coinvolgimento e contributo delle competenze professionali e culturali esistenti nella città.

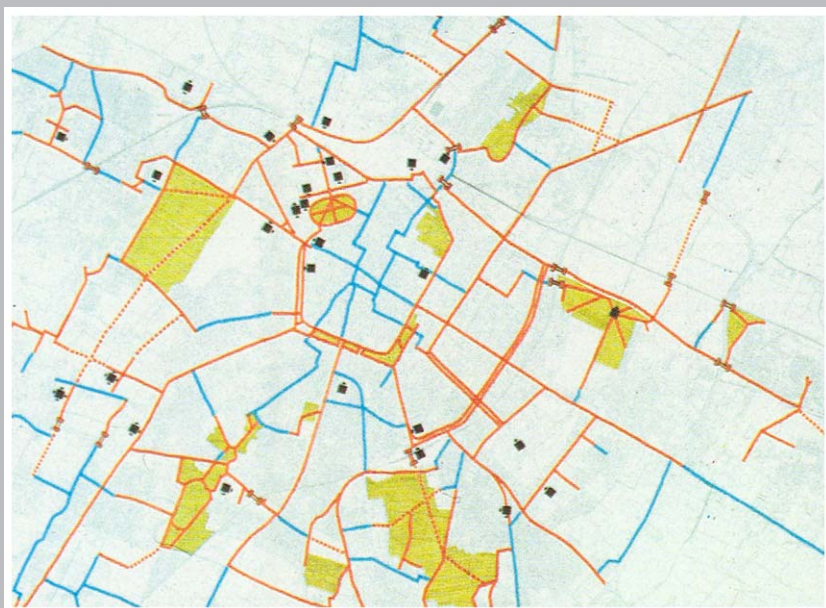


Fig. 31

Il sistema dei percorsi per biciclette.

Questo progetto pilota integra la previsione di tracciati nuovi ed il potenziamento della rete esistente, estesa ma inefficiente.

Il Piano Regolatore è quindi in condizione di integrare al proprio interno un progetto compiutamente sviluppato e verificato.

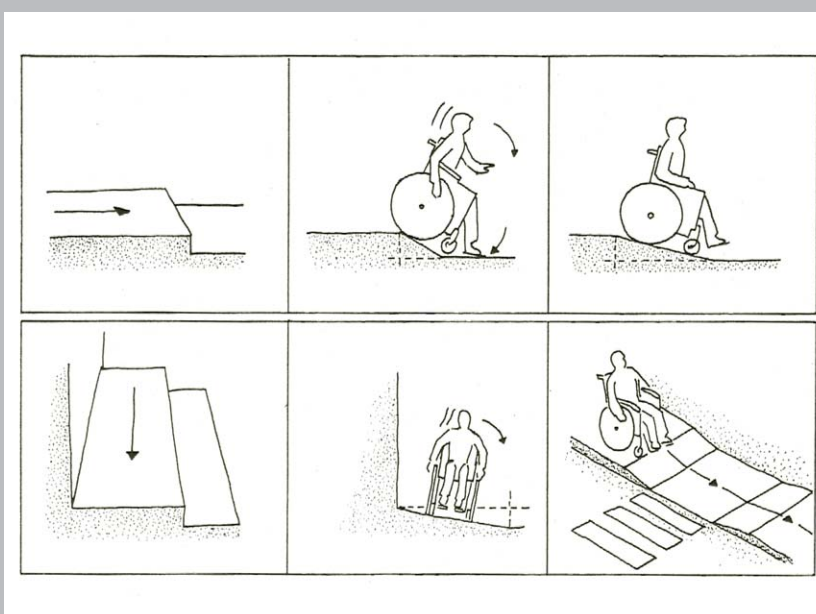


Fig. 32

Barriere architettoniche: studi compiuti in collaborazione con l'Università hanno sperimentato nel centro e su di un'area campione i metodi appropriati a progettare un ambiente accessibile a tutti. Anche in questo caso il Piano Regolatore può fondare la propria normativa su di un solido riferimento.

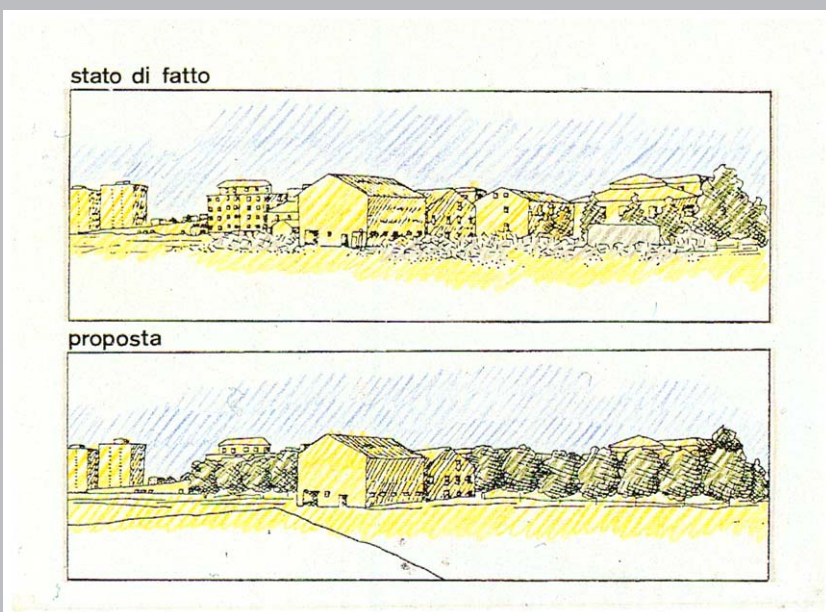


Fig. 33

L'immagine della città.

Le ricerche preparatorie per il Piano Regolatore hanno fornito criteri e indicazioni operative per accrescere la qualità dell'immagine urbana, particolarmente al margine della città.

La figura illustra i risultati che si possono ricercare con l'uso di alberature.

La qualificazione dell'esistente: Ambiente - Risorse - Beni culturali

Per il processo di qualificazione è determinante la tutela dei beni ambientali, naturali, culturali.

Essa si esprime mediante la difesa del territorio agricolo da nuove indiscriminate urbanizzazioni, attraverso il pieno utilizzo del patrimonio edilizio esistente, e mediante specifici progetti per la tutela dei beni culturali anche minori, del patrimonio ambientale e naturale, per il recupero del patrimonio edilizio rurale.

Progetto per la tutela del patrimonio ambientale e naturale

In convergenza alla formazione del piano paesistico della regione Emilia-Romagna e alle scelte di livello provinciale e comprensoriale, vaste ed approfondite ricerche, appositamente sviluppate, hanno consentito uno straordinario salto di qualità nella capacità del Piano Regolatore di concorrere alla tutela delle risorse naturali ed ambientali.

Ciò ha condotto, sul piano urbanistico, ad identificare sul territorio extraurbano ambiti da sottoporre a differenziate politiche di tutela. Si tratta in particolare delle zone di rispetto ai corsi d'acqua ed alle falde idriche, delle aree vocate alla ricostituzione di ambienti naturali nei parchi fluviali, dei vincoli di salvaguardia degli equilibri idrografici nei bacini intensamente urbanizzati. Al contempo sono maturate profonde innovazioni sul piano normativo, intese ad accrescere la capacità della disciplina urbanistica di concorrere alla protezione dell'ambiente.

Progetto per la tutela e valorizzazione dei beni culturali diffusi sul territorio.

Congiuntamente alla politica di recupero del centro storico il piano individua nella periferia e nel territorio agricolo gli edifici e le realtà ambientali meritevoli di tutela per il loro interesse culturale: le ville di campagna, gli edifici liberty, l'architettura razionalista e del '900, l'archeologia industriale, i primi interventi di edilizia popolare, l'edilizia rurale tipica.

Si tratta di un patrimonio edilizio ingiustamente trascurato, su cui si propongono politiche di tutela e salvaguardia diversificate, dettate dalla volontà di preservare le testimonianze della cultura della città, anche nel suo più recente sviluppo.

Il piano identifica inoltre i siti di interesse archeologico, nel cui ambito sono da prevedersi specifiche cautele preventive, particolarmente in occasione di lavori di scavo.

Le zone extraurbane e il censimento del patrimonio edilizio rurale.

Contestualmente al ripensamento dei criteri di pianificazione delle zone extraurbane in funzione dell'economia agraria e della valorizzazione del territorio agricolo, è stato attivato l'inventario del patrimonio rurale e degli edifici esistenti nelle zone agricole.

Da questa analisi discendono *progetti pilota* e indicazioni normative per l'adeguamento del patrimonio edilizio connesso alla produzione agricola, per il riutilizzo degli edifici rurali in abbandono, per il recupero delle aree di cave, fornaci o di complessi produttivi inutilizzati.



Fig. 34
*I vincoli ambientali.
 La tavola riporta in
 particolare le zone di
 controllo e protezione
 delle falde acquifere, i
 rispetti ai corsi d'acqua,
 le colture agricole
 pregiate.*

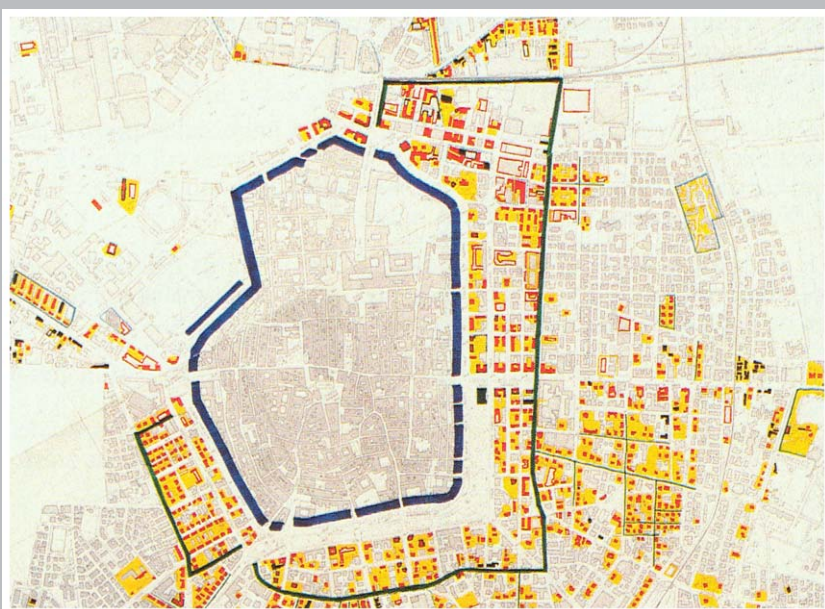


Fig. 35
*Il patrimonio edilizio
 di interesse architettonico
 ed ambientale.
 Una apposita rilevazione
 analitica ha individuato
 gli immobili esterni al
 centro storico che
 richiedono appropriate
 e diversificate norme di
 tutela e riqualificazione.*

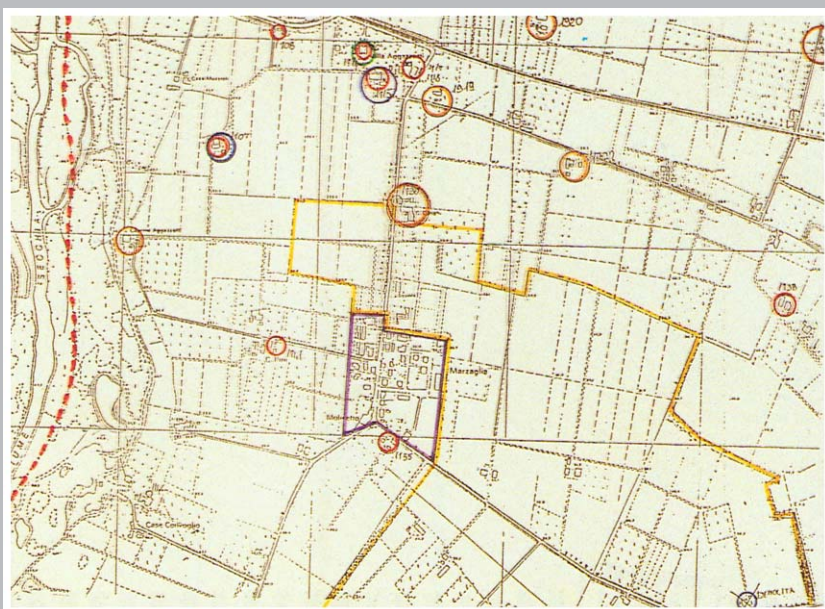


Fig. 36
*L'aggiornamento e la
 revisione del censimento
 del patrimonio edilizio
 nel forese consente
 di introdurre per le zone
 extraurbane una disciplina
 più aderente alle esigenze
 del tessuto economico
 agrario ed all'istanza
 della tutela e del recupero
 del patrimonio edilizio
 esistente.*

La Partecipazione dei cittadini e delle forze sociali

Nel processo di cambiamento e qualificazione della città sono determinanti la partecipazione e l'impegno dei cittadini, delle forze economiche e sociali, delle energie culturali.

Negli anni dell'espansione accelerata il Piano Regolatore si configurava come progetto della nuova città del futuro, nel cui disegno era determinante la componente tecnica e nella cui attuazione era primario il ruolo pubblico. Nella fase attuale l'obiettivo della qualificazione e della trasformazione dell'esistente, assieme alla validità tecnica ed alla maggiore efficienza amministrativa, postula un più elevato coinvolgimento delle energie e delle forze sociali e apre loro spazi nuovi.

A partire da questa convinzione la proposta di Piano Regolatore che l'Amministrazione Comunale presenta al dibattito, oltre ad essere profondamente innovativa sul piano tecnico, ha assunto come orientamento di fondo la ricerca del coinvolgimento e della partecipazione dei diversi livelli istituzionali, delle forze economiche, sociali e culturali, dei cittadini.
















- a) - La definizione e la realizzazione delle scelte di interesse sovracomunale nel campo della mobilità, del terziario produttivo, delle infrastrutture di servizio e per l'ambiente - che costituiscono lo specifico contributo di Modena alla costruzione del Sistema Metropolitano Policentrico - richiedono un deciso innalzamento della capacità di governo, da ricercarsi anche in un più stretto coordinamento tra Comune, Provincia e Regione e tra autonomie locali ed Amministrazione centrale dello Stato.
- b) - Gli interventi sulle aree strategiche ed i programmi di recupero delle zone residenziali e produttive, la realizzazione delle grandi infrastrutture urbane, la valorizzazione funzionale del centro storico, esigono il superamento di concezioni totalizzanti del ruolo pubblico e la ricerca di un nuovo e più complesso rapporto fra risorse ed iniziativa pubbliche e risorse ed iniziativa private.
- c) - La redazione dei piani operativi, che si propone vengano elaborati entro un anno dalla approvazione del "Piano Strutturale", e la predisposizione dei piani di settore dovranno essere momento di autentico coinvolgimento dei cittadini, chiamati ad esprimersi non solo sugli indirizzi generali di sviluppo della città ma anche sulle concrete e puntuali scelte di organizzazione ed assetto dei quartieri.
- d) - La valorizzazione dell'ambiente e dei beni culturali, la ricerca di più elevati standards qualitativi anche sul piano della "immagine" della città, impongono un più elevato coinvolgimento delle professionalità tecniche ed una maggiore partecipazione delle forze culturali di cui è ricca la nostra società.

Il Piano Regolatore non indovina né determina il futuro: il suo compito è creare le condizioni affinché, nei diversi scenari che il futuro può riservare, possano essere raggiunte le finalità proposte.

Con la approvazione della versione strutturale del Piano Regolatore si chiude la fase del dibattito sul futuro della città e prende avvio un ampio, democratico ed assiduo processo di pianificazione e di governo della trasformazione urbana.



Fig. 37 - Il nuovo Piano Regolatore: la versione strutturale

	centro storico		zone comprendenti nuovi insediamenti produttivi
	zone residenziali urbanizzate equilibrate		zone produttive urbanizzate da intensificare
	zone residenziali urbanizzate soggette a politiche di riequilibrio		zone produttive urbanizzate equilibrate
	zone residenziali urbanizzate da intensificare		ambiti urbani soggetti a politiche di tutela e ricostituzione
	zone comprendenti nuovi insediamenti residenziali		ambiti urbani con assetto da confermare
	zone per funzioni terziarie		zone soggette a pianificazione preventiva particolareggiata
	zone per attrezzature di interesse generale		ambiti urbani soggetti a ricomposizione e ristrutturazione urbanistica
	zone per servizi		