

LA CITTÀ MODERNA: URBANISTICA E ARCHITETTURA A MODENA

Componenti del gruppo:

➤ ***Corno Giovanni***

➤ ***Rampino Francesca***

CLASSE 5^AF

Le varie fasi del progetto

Il progetto “La città moderna: urbanistica e architettura a Modena” ci ha fornito alcuni strumenti di analisi utili per la comprensione dell’ambiente urbano. Partendo dall’osservazione del CTR, abbiamo realizzato due tavole nelle quali abbiamo evidenziato, utilizzando la simbologia grafica riportata nella legenda da noi adottata, gli elementi di leggibilità (percorsi, margini, nodi, quartieri e riferimenti). Le nostre scelte sono state effettuate in relazione alla percezione della città propria di ogni componente del gruppo. Successivamente abbiamo numerato ogni elemento e descritto i più significativi, integrando il lavoro con immagini fotografiche. Nella seconda tavola abbiamo provato ad aumentare la leggibilità di aree ancora poco valorizzate. Prima della realizzazione delle due tavole abbiamo studiato le caratteristiche salienti dei piani urbanistici di Modena dal 1909 al 1989 per comprendere quali sono sempre stati gli elementi fondamentali dell’ambiente urbano.

La medaglia di Leon Battista Alberti, logo del progetto



La medaglia di Leon Battista Alberti fu realizzata in bronzo da Matteo de' Pasti nel 1450 circa e misura 8,7 cm di diametro. La faccia principale della medaglia mostra il volto di Leon Battista Alberti e reca il suo nome. Nel retro della medaglia possiamo osservare un occhio alato al centro, che deriva dall'iconografia egizia dell'occhio di Horus e l'iscrizione QUID TUM ("allora dunque", un motto della retorica ciceroniana. Sul verso della medaglia, oltre la ghirlanda d'alloro che incornicia tutto, si trova anche la firma dell'artista: OPVS • MATTHAEI • PASTII • VERONENSIS • ("opera di Matteo de' Pasti veronese").³

Kevin Lynch e

l'immagine ambientale

Lo studio dell'immagine urbana si sviluppa a partire dagli anni '60 come strumento per guidare le scelte urbanistiche.

Tra i principali fautori del rinnovamento vi è Kevin Lynch (1918, 1984), urbanista e architetto statunitense allievo di Frank Lloyd Wright, dal 1963 professore ordinario al MIT.

Secondo Lynch la città è assimilabile ad un artefatto e pertanto può essere analizzata con i criteri della percezione visiva. Nel 1960 Lynch pubblica il libro "L'immagine della città" in cui spiega che le persone percepiscono lo spazio urbano che frequentano o nel quale vivono attraverso cinque elementi (percorsi, nodi, quartieri, margini, riferimenti).

La città come artefatto complesso

- è di grandi dimensioni
- è il risultato di interventi di molteplici operatori
- muta costantemente
- non fissa mai un risultato finale ma solo una successione continua di fasi
- è influenzata da azioni quotidiane, da scelte, da stili di vita, da abitudini di coloro che la abitano

La percezione: un processo attivo articolato in tre fasi

Selezione:

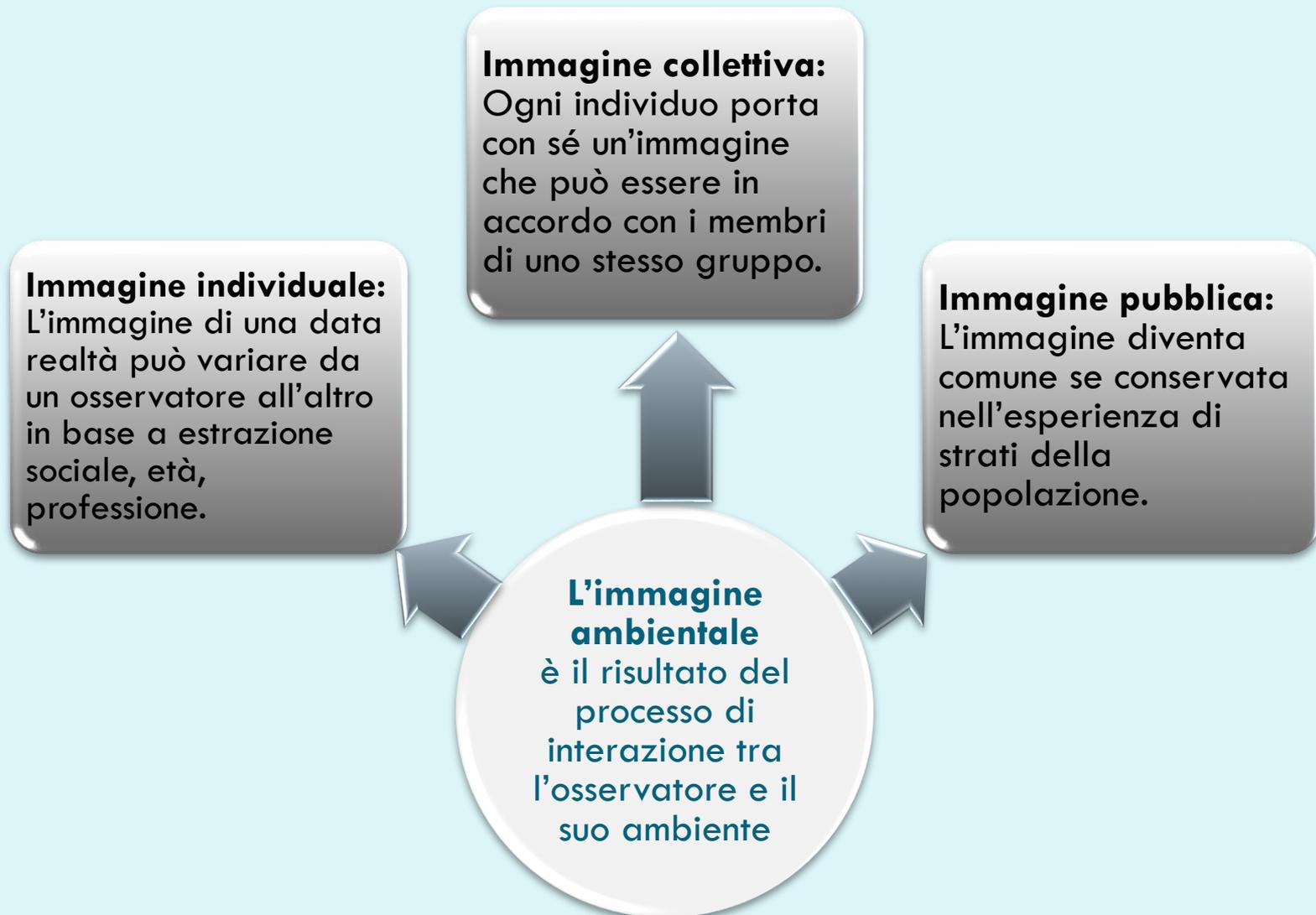
identificazione degli stimoli ambientali (visivi, olfattivi, uditivi): identificare significa riconoscere lo stimolo come entità separabile dal contesto (*identitaria*).

Organizzazione:
costruzione di un sistema di relazioni tra gli stimoli e tra questi e l'osservatore.

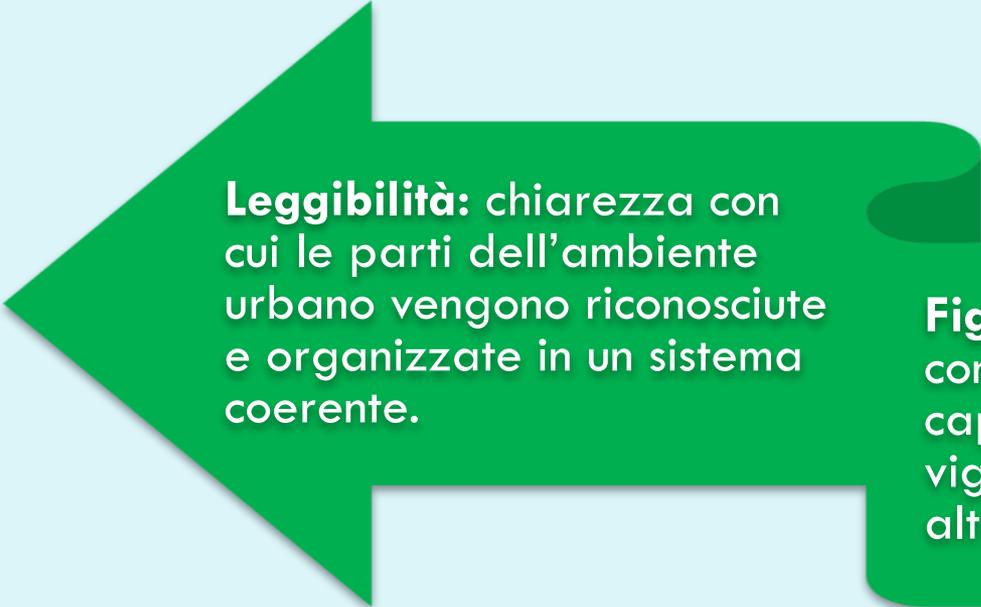
Significato:

associazione degli stimoli con le esperienze passate per interpretare le informazioni e guidare gli atti.

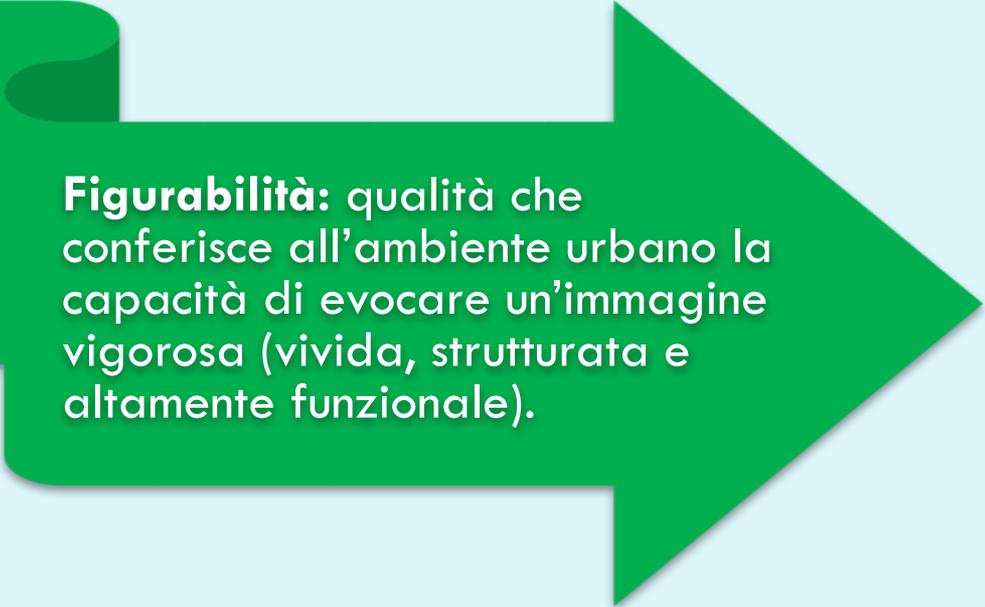
Immagine ambientale



QUALITÀ DELL'IMMAGINE AMBIENTALE



Leggibilità: chiarezza con cui le parti dell'ambiente urbano vengono riconosciute e organizzate in un sistema coerente.



Figurabilità: qualità che conferisce all'ambiente urbano la capacità di evocare un'immagine vigorosa (vivida, strutturata e altamente funzionale).

MECCANISMI PERCETTIVI DELL'IMMAGINE AMBIENTALE

Identità

- Gli oggetti fisici percettibili vengono classificati in cinque categorie a cui si dà il nome di elementi.

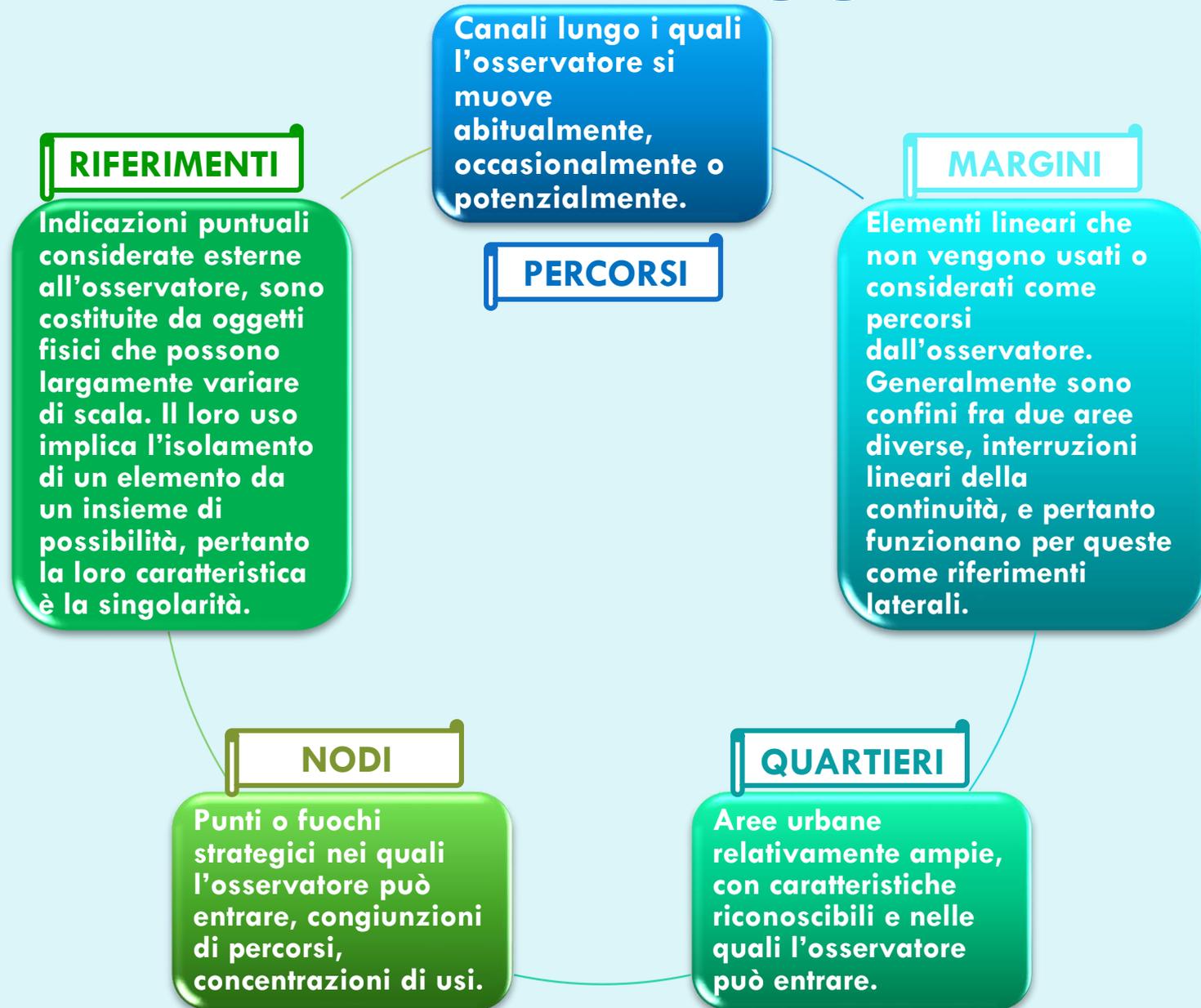
Struttura

- L'interazione degli elementi conferisce variabilità all'immagine.

Significato

- Il senso dell'insieme chiarifica la forma e le attribuisce significato.

Elementi di leggibilità



Interrelazione tra gli elementi

L'immagine viene intesa come un campo continuo quando un elemento ha relazione con tutti gli altri in misura variabile.

Elementi simili

Rete di percorsi

Gruppi di riferimenti

Insiemi o mosaici di aree

Elementi differenti

Relazioni di complementarità = rafforzamento tra elementi con accrescimento del potenziale specifico di ciascuno.

Conflitto = attenuazione delle relazioni reciproche o annullamento reciproco.

Complessi = organizzazioni che raggruppano un insieme di elementi che l'osservatore percepisce come una totalità.

L'immagine urbana

Gruppi di
immagini

- L'immagine urbana è sovrapposizione di gruppi di immagini che si relazionano tra loro.

Disposizione

- Tali gruppi si dispongono in serie di livelli proporzionali alla scala dell'area analizzata.

IL PIANO REGOLATORE DI MODENA DEL 1909



Il piano del 1909 era stato pensato per ampliare la città storica e per tracciare nuovi viali di circonvallazione paralleli alla cinta muraria, per delimitare le prime aree fabbricabili. Esso prevedeva: l'abbattimento delle mura e la costruzione di una strada di circonvallazione, in continuazione di quella realizzata fra Porta S. Francesco a sud e il Ponte sulla Pradella ad est, il risanamento di alcuni isolati interni al centro, un'espansione a est con isolati di piccole dimensioni e un'espansione sud occidentale con isolati grandi, come ad esempio i Viali Muratori e Sigonio.¹³

Il piano regolatore del 1923

Il piano regolatore del 1923 doveva strutturare un'espansione edilizia nelle zone periferiche e risanare i quartieri degradati presenti nel centro storico.

Esso prevedeva: l'abbattimento di cinque grandi agglomerati insediativi nel centro storico, la costruzione di tre anelli viabilistici di espansione, sul modello ottocentesco dei ringstrasse, con l'intento di abbellire ed ammodernare la città, la strutturazione degli ambiti periferici con una netta separazione funzionale ed un collegamento ferroviario tra la stazione della linea Modena-Sassuolo e la Stazione Centrale lungo la Milano-Bologna.

Il piano regolatore del 1923



PIANO REGOLATORE DEL 1947



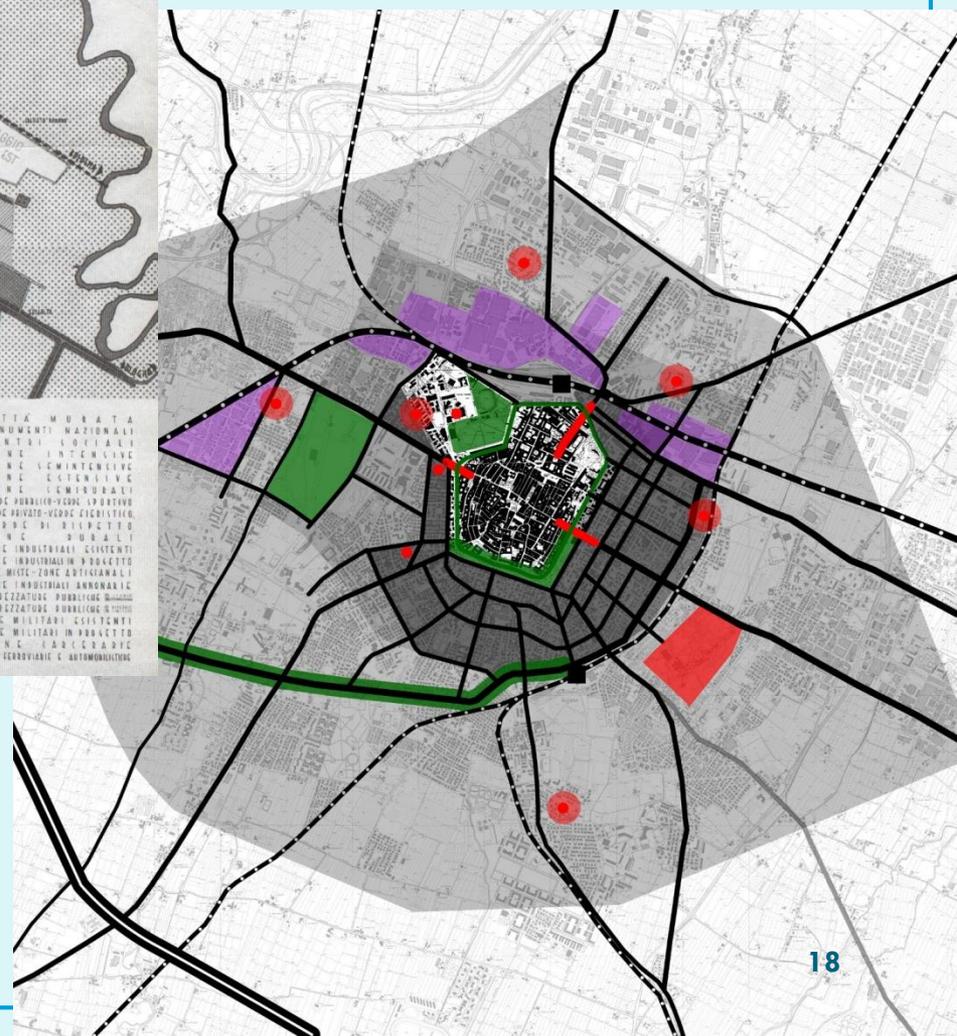
Con il piano del 1947 si prefigge la risoluzione della disoccupazione, la fornitura di nuovi alloggi agli sfollati ed un rimedio ai danni causati dai bombardamenti. Esso prevedeva: la realizzazione di quartieri autonomi dotati di tutti i servizi, a completamento delle aree non attuate dal piano del 1927, un incremento della densità edilizia e la ristrutturazione urbanistica della Cittadella, con funzioni residenziali.

Piano regolatore del 1958

Il piano regolatore del 1958 doveva rafforzare le direttrici principali di sviluppo, realizzare un sistema infrastrutturale efficiente ed organizzare gli spazi urbani non ancora edificati. Esso prevedeva: il rafforzamento della zona industriale a nord della ferrovia e del sistema del verde presente sia all'interno della città che nelle aree marginali, la realizzazione di un anello viario di scorrimento e di un nuovo asse urbano, nel proseguimento di via Medaglie d'Oro per rafforzare il collegamento con l'autostrada del Sole.



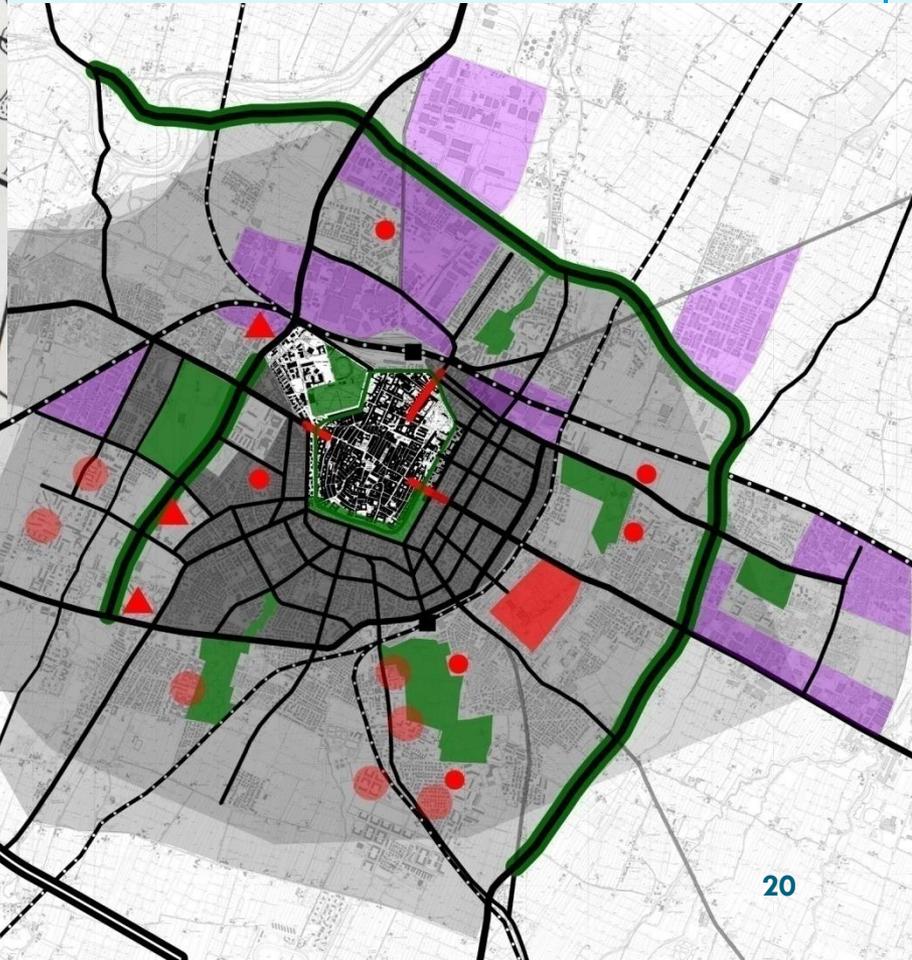
Piano regolatore del 1958



Piano regolatore del 1965

Con il piano del 1965 si voleva controllare la rendita fondiaria, dopo la crescita del boom economico, in attesa della riforma immobiliare, e consentire lo sviluppo di una città a misura d'uomo. Esso prevedeva: la definizione di uno schema viario secondo un reticolo ortogonale equilibrato, la definizione di nuove aree direzionali, destinate al terziario, per decongestionare il centro storico, l'accrescimento di dotazione di spazi pubblici e la ristrutturazione del trasporto pubblico locale.

Piano regolatore del 1965

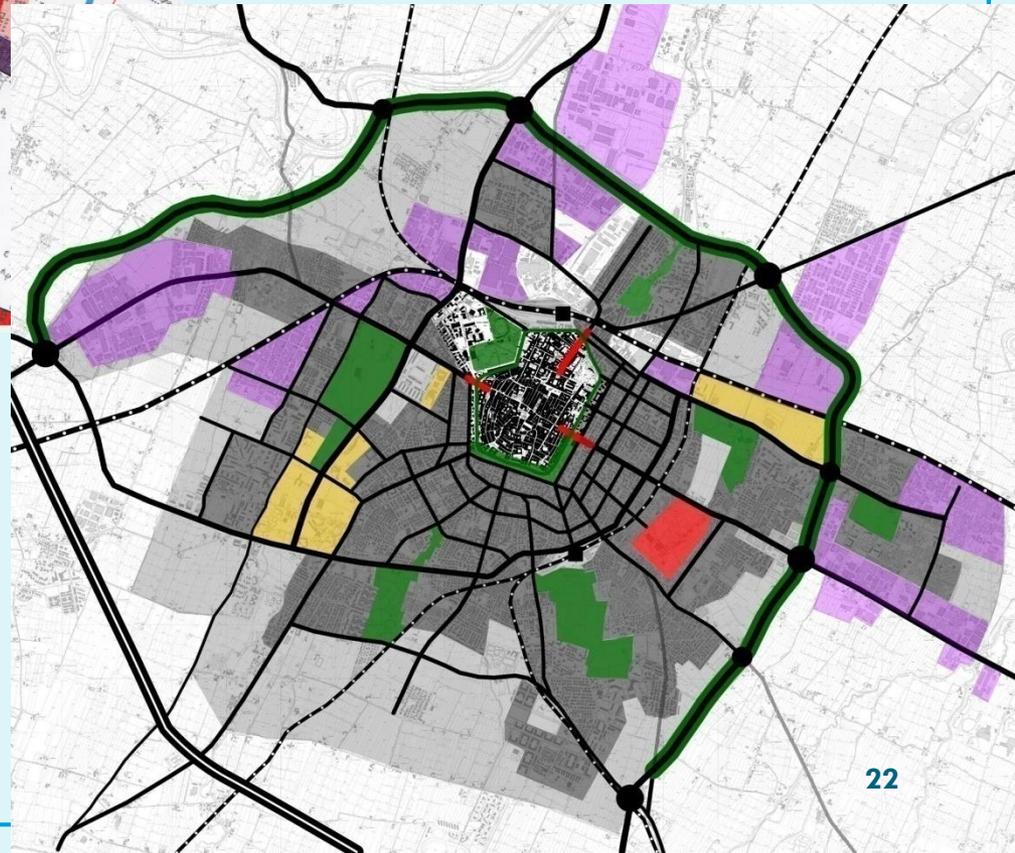
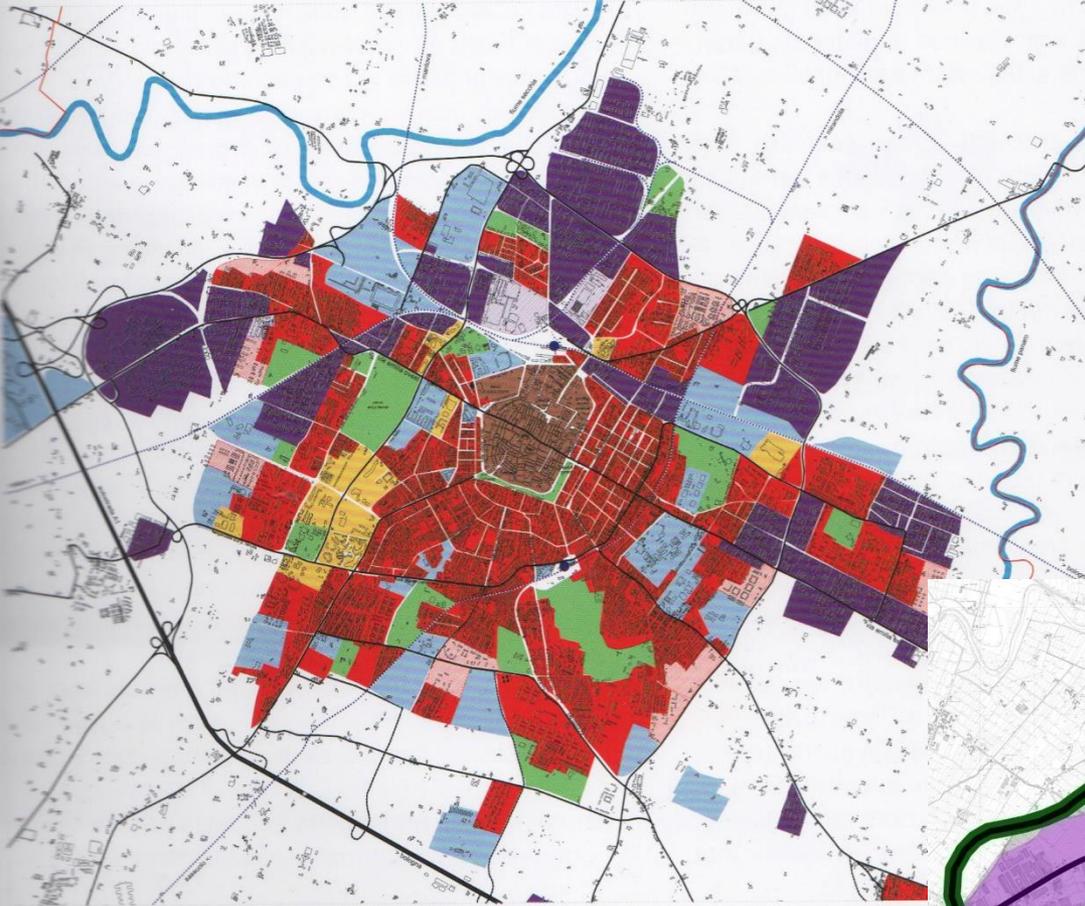


Piano regolatore del 1989

Il piano regolatore del 1989 doveva ridurre gli interventi di completamento delle nuove quote di insediamento residenziale e produttivo ed attuare strategie di riutilizzo delle aree dismesse, individuate all'interno del tessuto urbano.

Esso prevedeva: la trasformazione completa della zona nord della città, per la presenza di consistenti aree dismesse, lo spostamento dello scalo merci, la chiusura del mercato bestiame, la ricucitura urbana tra quadrante nord e centro storico, tradizionalmente separati dalla ferrovia, un aumento delle aree verdi come elemento unificante dell'operazione e la trasformazione della stazione in nodo intermodale per il trasporto pubblico.

Piano regolatore del 1989



Prima tavola

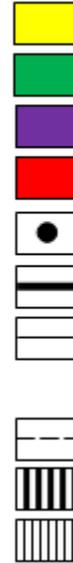


La prima tavola mette in evidenza le qualità di leggibilità e di figurabilità e restituisce una chiara immagine simbolica della città di Modena. Osservando la prima tavola si possono individuare gli elementi di forza e di debolezza della città.

Legenda e cartiglio

LEGENDA

- Quartieri residenziali
- Zone verdi
- Zone industriali
- Nodi come affluenze
- Nodi come intersezioni
- Percorso spesso (strada principale)
- Percorso sottile (tratto di una strada principale che perde la sua importanza)
- Percorso tratteggiato (strada secondaria)
- Tratteggio verticale spesso (stazione principale)
- Tratteggio verticale sottile (stazione piccola)



LICEO SCIENTIFICO A. TASSONI

a.s. 2017/2018

**LA CITTÀ MODERNA:
URBANISTICA E ARCHITETTURA A MODENA**

TAV 1

***Immagine della città:
elementi di leggibilità***



Classe 5° F

Componenti del gruppo:

- Corno Giovanni

- Rampino Francesca

Percorsi principali

Nella prima tavola abbiamo tracciato in primo luogo i percorsi principali della città, sovrapponendo un foglio di carta da lucido formato A3 su un CTR, con l'aiuto di Google Maps. Tenendo presente la definizione di percorso come un canale lungo il quale l'osservatore si muove, tra i percorsi principali abbiamo individuato la Via Emilia (1), Viale Ciro Menotti (2), Via Vignolese (3), Strada Morane (4), Via Giardini (5), Viale Amendola (6), Viale Medaglie d'oro (7), Viale Italia (8) e Via Divisione Acqui (9). Le vie sopra citate sono principali perché rendono possibile l'interrelazione tra le zone Nord, Sud, Est ed Ovest.

Percorsi secondari

Successivamente abbiamo individuato i percorsi secondari di collegamento e di viabilità, tra cui Viale Carlo Sigonio (10), che collega Via Giardini con Viale Medaglie d'oro, Viale Caduti in guerra (11), che congiunge il centro storico con la zona est, Via Cucchiari (12), che conduce alla Stazione piccola dei treni, ed infine Via Bonacini (13), che collega Via Emilia Est con Via Divisione Acqui.

Per i percorsi principali abbiamo utilizzato un tratto spesso e continuo, che diventa più sottile a mano a mano che i percorsi stessi perdono la loro peculiarità e funzionalità rispetto al Comune di Modena.

(Le immagini satellitari sono riportate nelle slide seguenti).

Percorsi principali e secondari



Margini

Abbiamo poi individuato i margini principali, costituiti prevalentemente dai binari della ferrovia, in quanto costituiscono interruzioni lineari della continuità.

QUARTIERI

Dopo aver tracciato percorsi e margini, si sono evidenziati i quartieri principali.

Tra i quartieri residenziali abbiamo raffigurato, con il colore giallo, la Sacca (14), la Crocetta (15), il quartiere Saliceto Panaro (16), Sant'Agnese (17), Buon Pastore (18), Villaggio Zeta (19), San Faustino (20) e Tre Olmi (21).

Questi infatti rappresentano delle aree urbane relativamente ampie, con caratteristiche riconoscibili e nelle quali l'osservatore può entrare.

Nodi

Con questa panoramica complessiva siamo riusciti ad individuare dei nodi, cioè punti o fuochi strategici, nei quali l'osservatore può entrare, congiunzioni di percorsi o concentrazioni di usi.

Tra questi abbiamo distinto nodi puntiformi e nodi lineari, cioè assi che consentono di relazionare diversi elementi dell'immagine urbana. Per raffigurare i nodi di intersezione tra percorsi, abbiamo utilizzato un cerchio nero campito, per i nodi di affluenza un cerchio rosso campito, mentre per i nodi lineari abbiamo scelto delle ellissi arancioni.

Nodi di intersezione

Tra i nodi di intersezione fondamentali abbiamo individuato quello tra Viale Medaglie d'oro e Via Cucchiari (22), il nodo tra Via Giardini e Viale Amendola (23), quello tra Viale Italia e Viale Amendola (24), quello tra Viale Amendola e Strada Formigina (25) ed infine il nodo tra Viale Ciro Menotti e Via Divisione Acqui (26).

(Le immagini satellitari sono riportate nelle slide seguenti).

Nodi di affluenza

Tra i nodi di affluenza invece abbiamo messo in luce il Centro Storico (27), sito di negozi di abbigliamento, di attività commerciali e luogo popolare di incontro per i cittadini; il Policlinico (28), che, assieme all'ospedale di Baggiovara, costituisce il principale centro sanitario comunale; il nodo che si trova tra Via Carlo Zucchi e Via Emilia Ovest (29), dove troviamo le istituzioni scolastiche come il Liceo Muratori e San Carlo, il Barozzi e luoghi di ritrovo giovanile come lo Snoopy e le piscine Dogali; il nodo del Cinema Victoria e della pizzeria Arturo (30), il Polo Leonardo (31), dove sono presenti gli istituti Selmi e Corni e una palestra, ed infine il nodo costituito dal Dipartimento di Ingegneria Enzo Ferrari (32).

Nodi lineari

Tra i nodi lineari emergono quelli tra Buon Pastore e il Parco Amendola (33), quello tra Viale dell'autodromo, quello tra Via Emilia Ovest e Viale Italia (34), quello che collega i quartieri Sant' Agnese e Saliceto Panaro (35).

RIFERIMENTI

Abbiamo terminato la tavola 1 tracciando i riferimenti, affiancati da un piccolo triangolo nero, ovvero indicazioni puntuali, considerate esterne all'osservatore, costituite da oggetti fisici. Tra questi emergono il Teatro Storchi (36), teatro del XIX secolo, affacciato sulle vie principali del centro storico, il Liceo scientifico Alessandro Tassoni (37), costruito durante il regime fascista, il Palazzo Ducale (38), monumento della storia del ducato estense, il Duomo (39), esempio notevole di architettura romanica, la Stazione dei Treni (40), che connette il comune con le proprie province, ed infine il Museo Ferrari (41), dedicato alla vita e al lavoro di Enzo Ferrari, fondatore della nota casa automobilistica Ferrari.

Il Duomo di Modena

A nighttime photograph of the Modena Cathedral (Duomo di Modena). The building is illuminated, highlighting its white stone facade and the large rose window. The bell tower (campanile) is visible on the left side. The sky is dark, and the surrounding buildings are dimly lit.

Nel 1099 il popolo modenese unanimente (Clero e cittadini) decideva di ricostruire il tempio per custodire la tomba del Santo Patrono. Per questo, il Duomo è chiamato **“CASA DI SAN GEMINIANO”**.

LA STORIA DEL DUOMO DI MODENA

I lavori di costruzione del Duomo iniziano sotto la direzione di Lanfranco il 23 maggio 1099.



La prima pietra è posta il 9 giugno 1099.



Insieme con Lanfranco lavora il grande lapicida Wiligelmo, che abbellisce con le sue sculture il tempio, in costruzione negli anni 1099-1106.

Ottantacinque anni dopo la posa della prima pietra, la costruzione del Duomo può dirsi terminata. Il Papa Lucio III lo consacra il 12 luglio 1184, dinanzi a dieci Cardinali e cinque Vescovi.



Il restauro della facciata e delle sculture di Wiligelmo occupa gli anni dal 1973 al 1984.



Negli anni 1986-1988 sono restaurate le sculture campionesi sul pontile, all'interno.

LE PORTE DEL DUOMO DI MODENA

La Porta Regia

- La *Porta regia* non esisteva nel Duomo di Lanfranco ed è opera dei maestri campionesi, databile fra il 1209 e il 1231 mentre si svolgevano anche i lavori nel presbiterio. Presenta all'esterno alcuni gradini ed è di marmo rosa, diverso dal colore bianco della superficie del Duomo. Delimitata da una serie di colonne tutte diverse, di cui le due prime di diametro maggiore sono sorrette da due grandi leoni stilofori. Il tutto è sormontata da un imponente protiro.

La Porta dei Principi

- Opera di uno scultore della scuola wiligelmica è la decorazione della *Porta dei principi* il cosiddetto Maestro di San Geminiano. Nell'architrave si trova un bassorilievo raffigurante *Episodi della vita di San Geminiano*.

La Porta della Pescheria

- La *Porta della pescheria* era destinata all'entrata del popolo e venne scolpita tra il 1110 e il 1120 circa, con mostri e figure zoomorfe, la serie delle *Allegorie dei mesi* (sugli stipiti all'interno), le *Storie di re Artù* (sull'archivolto) e alcune scene riprese da favole con animali dai bestiari . La Porta della Pescheria si apre a nord, lungo la via Emilia, e proprio a settentrione, secondo un'antica consuetudine, è ubicata la porta del pellegrino. Lungo gli stipiti il ciclo dei Mesi presenta per lo più figure di contadini intenti nelle loro attività .

Il Palazzo ducale



LE ORIGINI E LA CREAZIONE DEL PALAZZO

- L'attuale palazzo sorge sul luogo un tempo occupato dal castello fatto erigere nel 1291 da Obizzo d'Este, marchese di Ferrara. Qui confluivano i vari canali modenesi che, scorrendo da sud verso il Po, si univano nel fossato della fortezza e ne uscivano uniti dal retro, lungo l'attuale viale Vittorio Emanuele II.

Posizione

Modena capitale

- Modena nel 1598 divenne capitale del ducato estense e il duca Cesare d'Este si sistemò nel castello, che apparve inadatto alle esigenze di una corte europea.

- Pertanto suo nipote, duca Francesco I d'Este, fece realizzare un nuovo palazzo a partire dal 1634 su progetto dell'architetto Bartolomeo Avanzini, con i contributi di Gian Lorenzo Bernini, Francesco Borromini e Gaspare Vigarani.

Realizzazione

Il teatro Storchi



STORIA DEL TEATRO STORCHI

Nella seconda metà del secolo XIX, dopo la demolizione delle arene provvisorie costruite sui baluardi della città e l'incendio del Teatro Aliprandi (1881), a Modena mancò un edificio teatrale destinato a spettacoli popolari e d'evasione.



Gaetano Storchi fece costruire l'omonimo teatro realizzato dall'architetto Vincenzo Maestri. Lo Storchi sorse su un terreno della nuova area edificabile ricavata con la costruzione della barriera Garibaldi (1884), a seguito dell'abbattimento di porta Bologna (1882).

Urbanistica

L'urbanistica è la scienza di teoria dell'insediamento urbano. Nasce nel IX secolo nelle città per prime interessate alla rivoluzione industriale.

L'urbanistica può essere divisa in tre orientamenti:

Progressista

- al futuro, città meccanizzata non si può cambiare.

Culturalista

- al passato, avverso al modello progressista.

Naturalista

- nasce negli Stati Uniti da Wright, modello anti urbano.

Urbanistica: i due principi ideologici di questo modello

1

- L'agglomerato urbano prende il sopravvento sugli individui.

2

- Il concetto culturale di città prevale sulla nozione materiale.

Le peculiarità della città industriale culturalista

La città assume limiti precisi, circoscritta da una parte verde per impedirne ogni contatto con altri agglomerati. L' ampliamento, quindi, è possibile solo costruendo nuovi centri distanziati tra loro e circondati dal verde.

Ogni città perciò occupa uno spazio ben definito e differenziato.

Howard

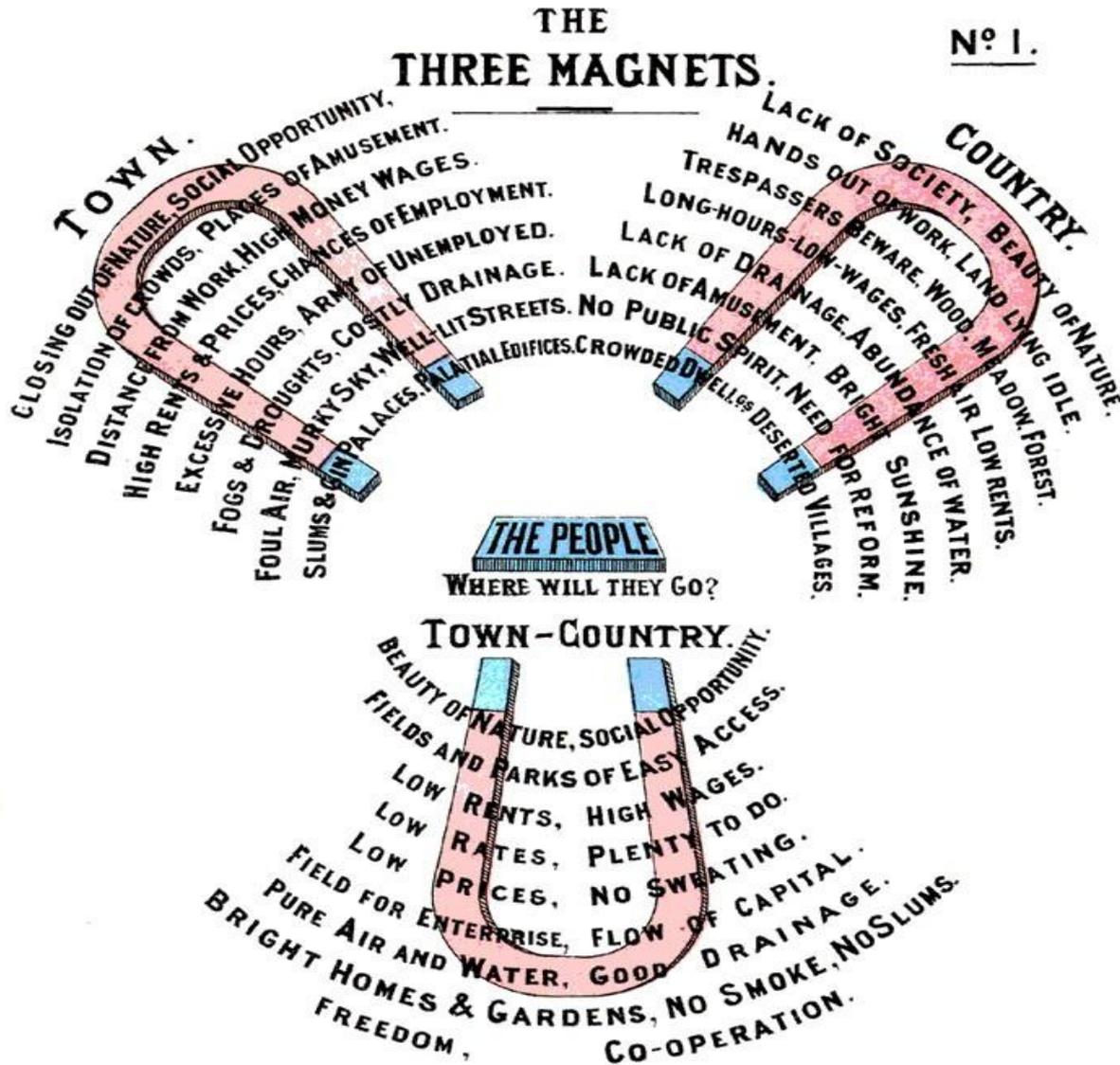
Howard, socialista e padre spirituale delle città giardino è spinto da considerazioni politico-sociali.

Il suo modello sono le **Garden Cities** del 1902 sviluppate con due motivi ben specifici: arginare l' affollamento delle città e salvaguardare la campagna dall' abbandono, perciò unire gli agi e le comodità cittadine con gli aspetti salubri campagnoli.



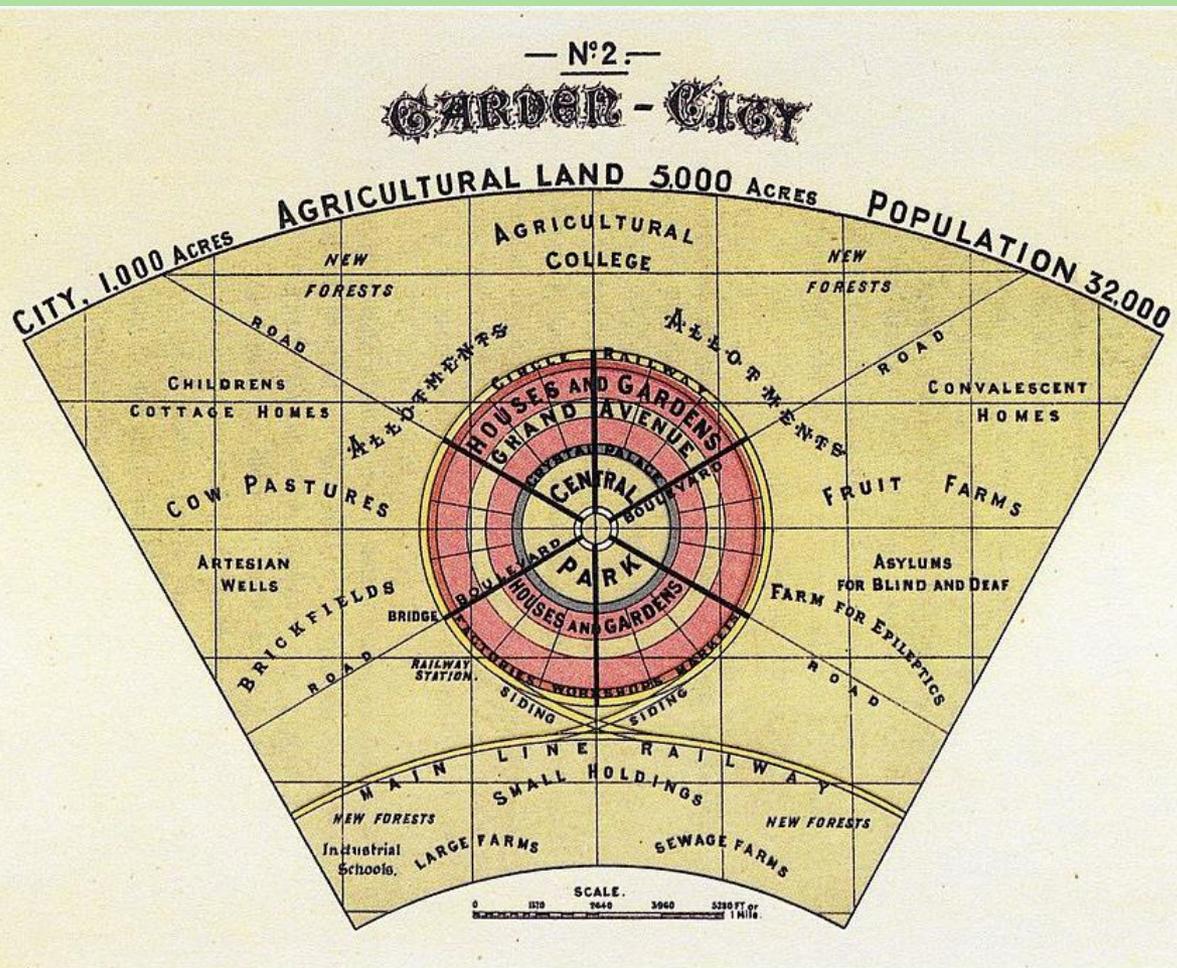
L' idea è quella di realizzare piccoli centri con residenze, circondate dal verde, zone produttive ed amministrative collegate tra loro da reti stradali.

GARDEN-CITIES 1902



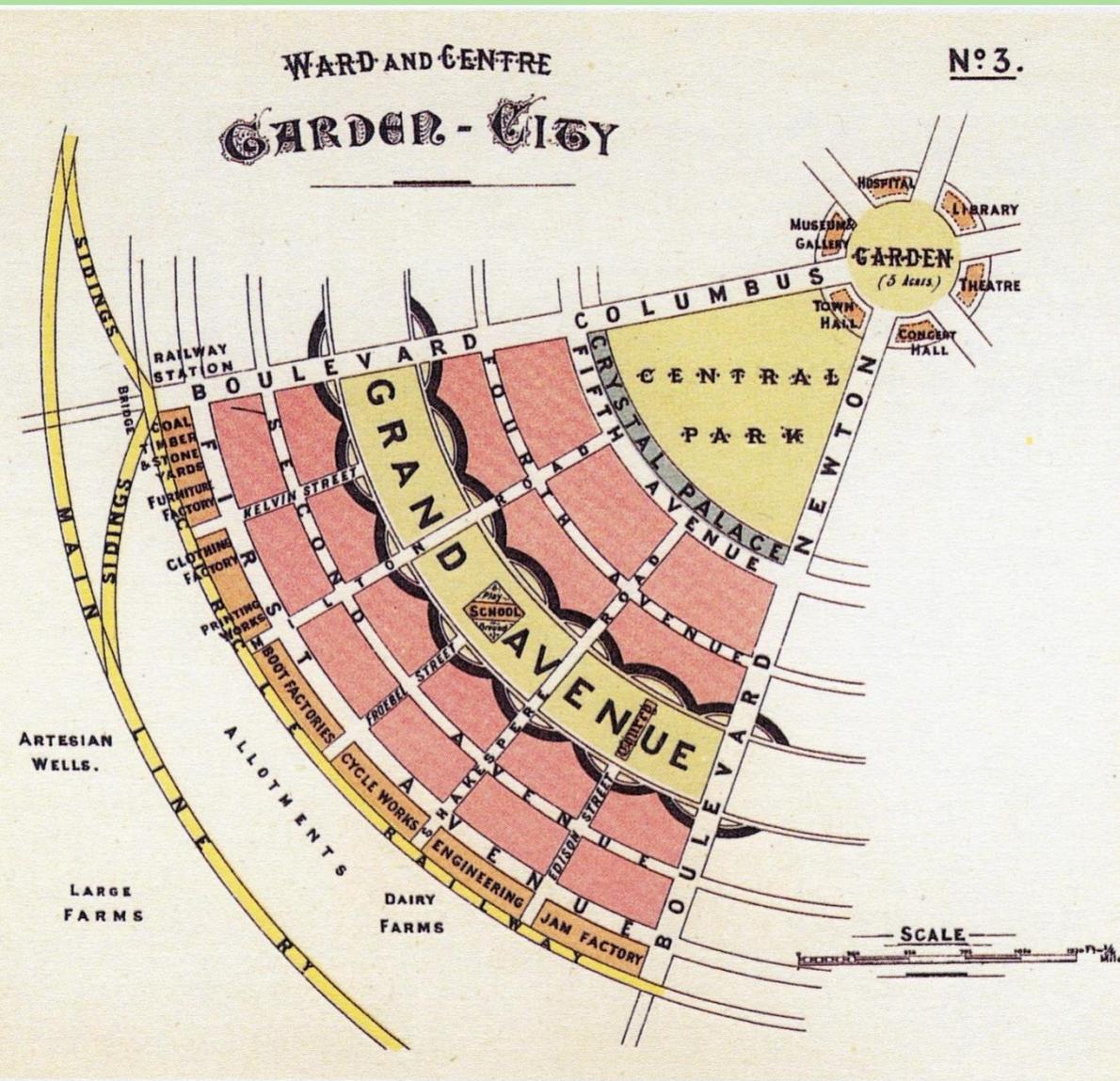
La teoria illustrata delle Tre Calamite descrive i vantaggi e gli svantaggi di città e campagna. La città giardino è immersa nel rigoglio della campagna e si delinea come città satellite posta a distanza dal centro urbano vero e proprio.

La struttura della città



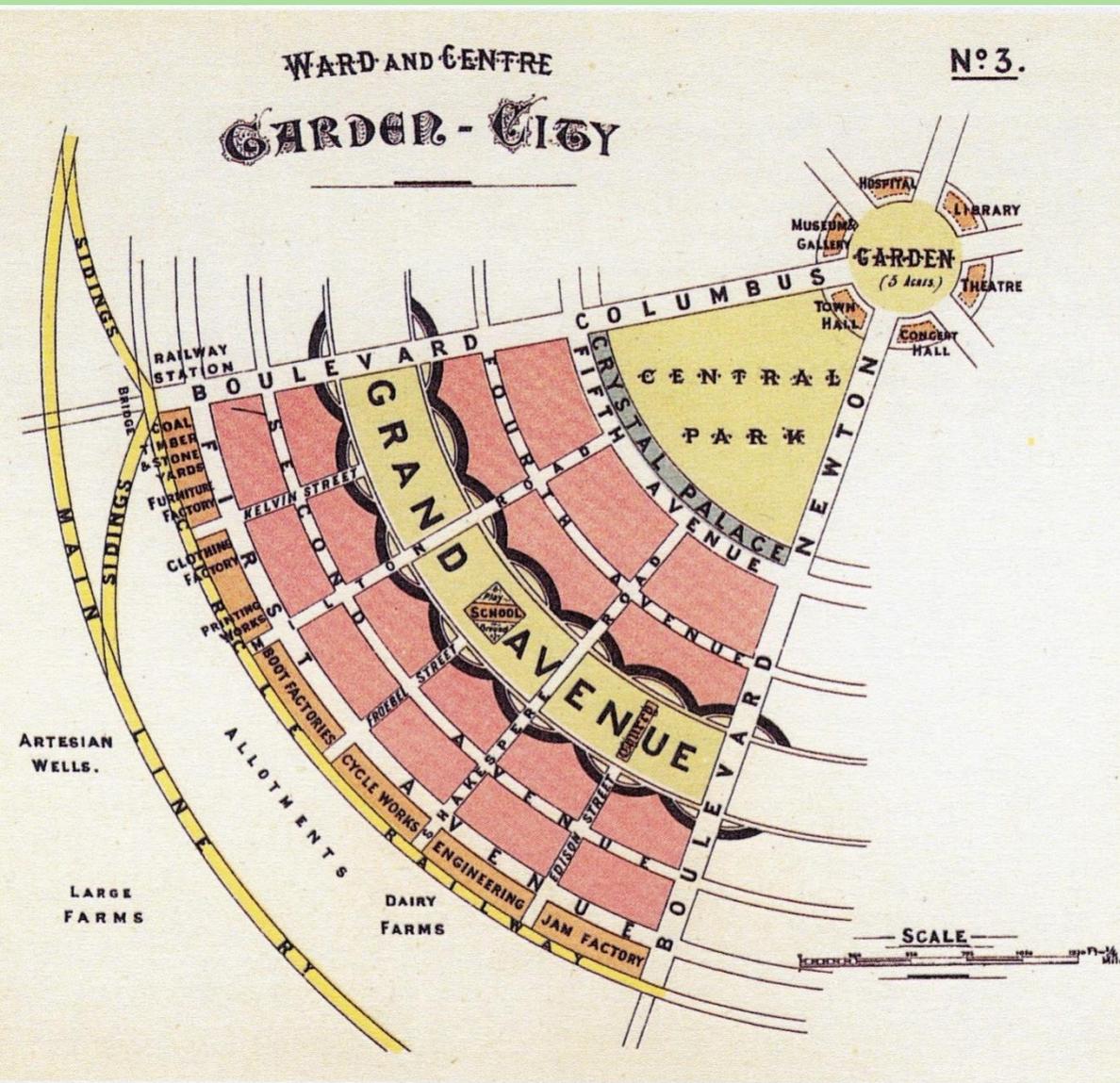
La città è a forma circolare, divisa da sei viali che l'attraversano radialmente dividendola in sei identici settori. Il centro è sistemato a giardino e intorno ad esso hanno origine gli edifici pubblici, mentre la parte esterna è adibita a parco pubblico. Intorno al parco si propaga una larga galleria di vetro adibita a centro commerciale, mercato e giardino invernale.

Il grande viale



Il **Grande Viale** divide la parte esterna della città al centro in due fasce anulari concentriche e costituisce un parco pubblico a servizio delle abitazioni periferiche, si collocano sei aree (una per settore) occupate da scuole e chiese, poi le abitazioni che fronteggiano il viale si moltiplicano divenendo 12 (una per settore).

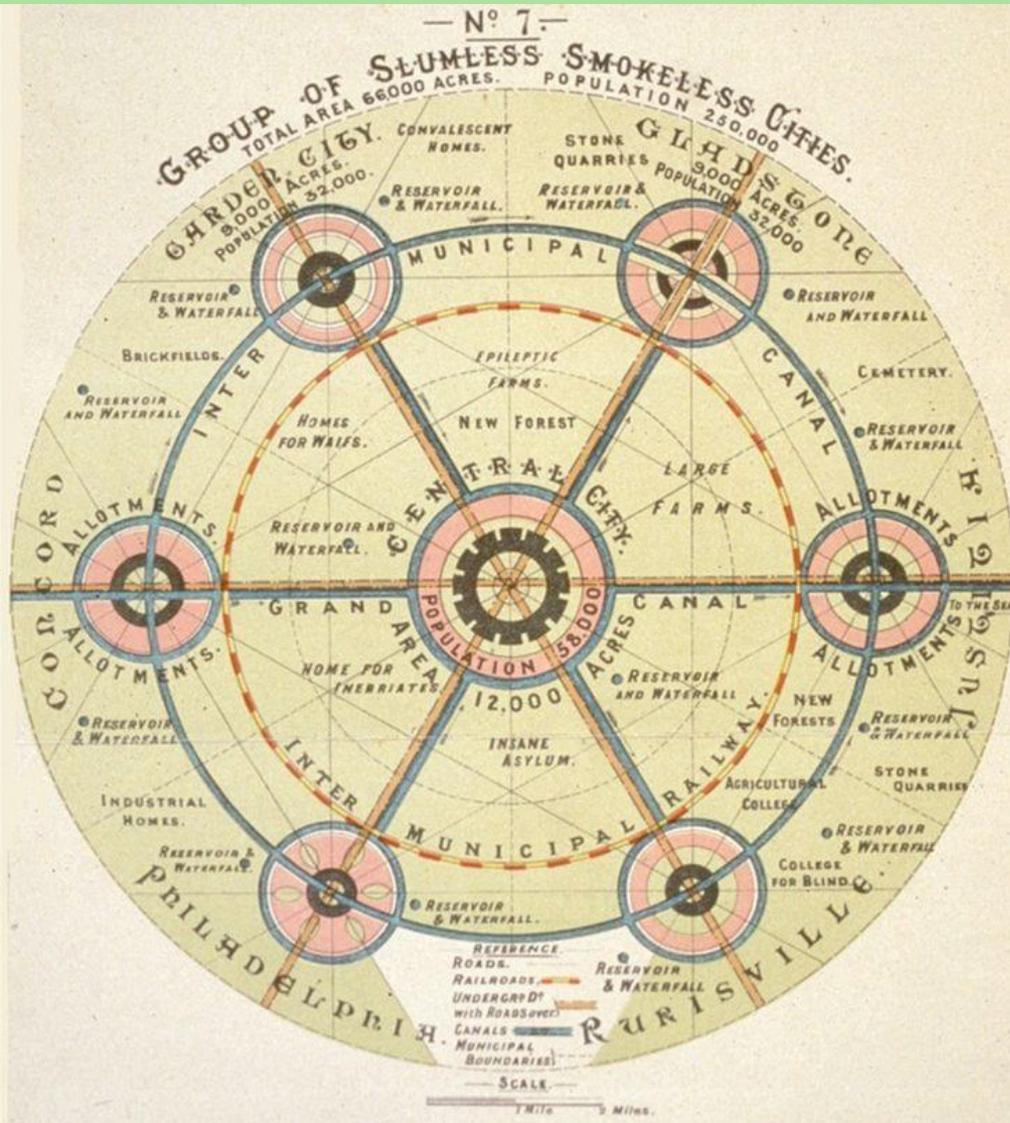
L'anello esterno



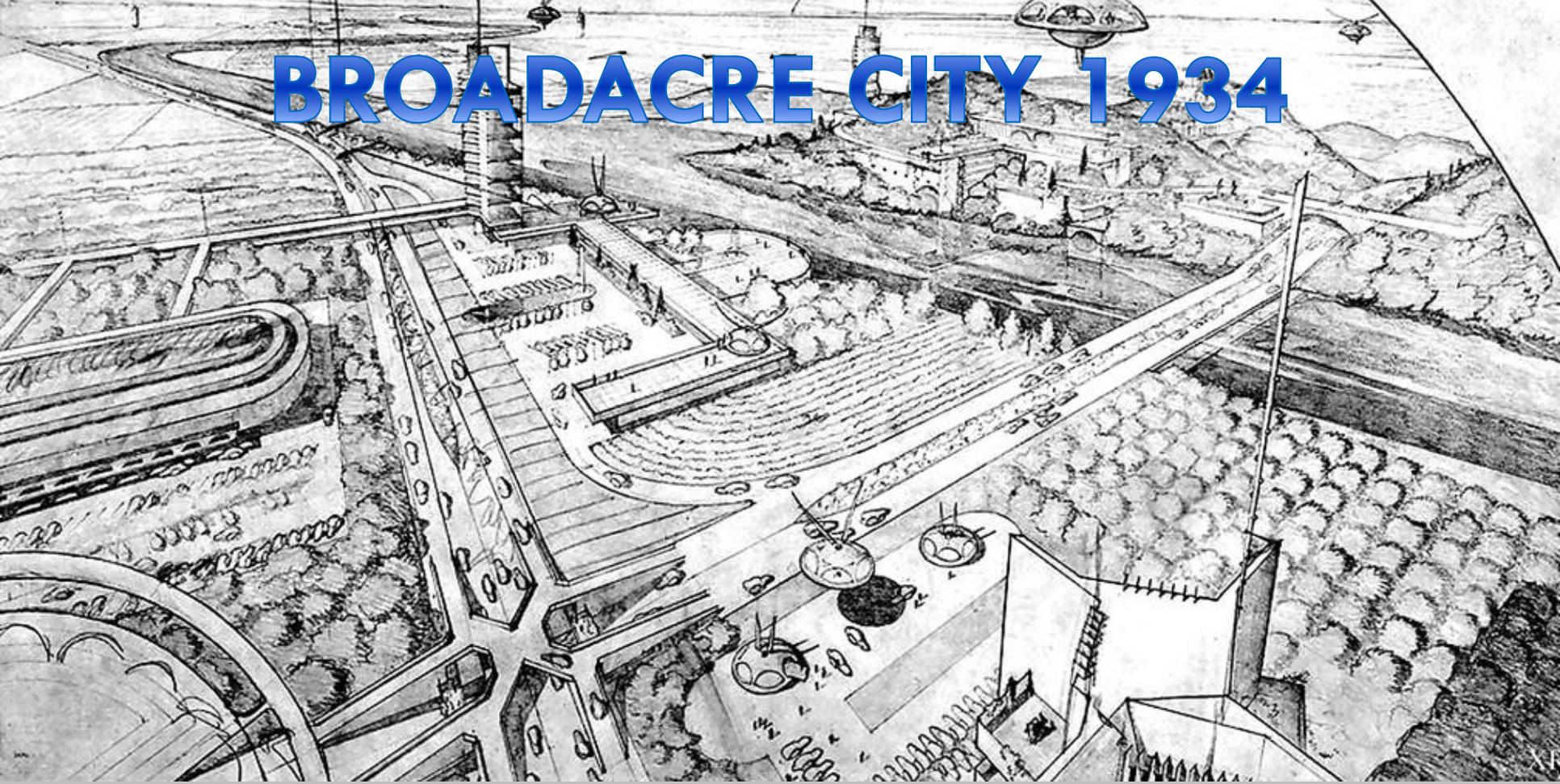
Sull'anello esterno si trovano fabbriche, depositi serviti dal primo dei cinque viali e da una linea ferroviaria secondaria collegata a quella principale. Strade radiali collegano i cinque viali anulari, mentre strade secondarie collegano il Grande Viale con la fascia ferroviaria.

Lo sviluppo delle Garden Cities

Raggiunta la massima espansione, le Garden Cities non possono più espandersi, perciò si dovrà edificare un'altra città posta ad una giusta distanza costruita con gli stessi canoni. Ogni Garden Cities sarà collegata alle altre e al centro urbano con reti di trasporto pubblico.



BROADACRE CITY 1934



Wright propone un progetto antiurbano, Le Broadacre City, per decentrare le città sovraffollate in nuovi centri di campagna. In questo tipo di city le funzioni urbane sono diffuse, ridotte in un ambito naturale continuo; gli alloggi individuali hanno alcuni acri per l'agricoltura e il tempo libero. La città tradizionale si riduce al solo luogo di lavoro mentre la vita sociale si svolge in centri sparsi per il territorio. Gli edifici si caratterizzano per varietà e particolarità e inaugurano un nuovo concetto di architettura. Il progetto ha due tipologie residenziali: case unifamiliari e cooperative di appartamenti in edifici a torre. Le torri costituiscono punti di riferimento visuali nel territorio costituito soprattutto da edifici bassi.

Seconda tavola

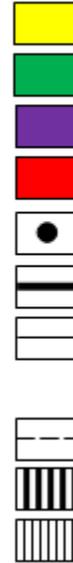


Per realizzare la seconda tavola abbiamo utilizzato come punto di partenza la prima tavola ed abbiamo notato le problematiche relative al collegamento tra le varie zone della città di Modena. Per la simbologia abbiamo adoperato la stessa della tavola 1. L'idea della città futura rimane in un'ottica utopistica e non è quindi necessario che tali modifiche possano effettivamente realizzarsi.

Legenda e cartiglio

LEGENDA

- Quartieri residenziali
- Zone verdi
- Zone industriali
- Nodi come affluenze
- Nodi come intersezioni
- Percorso spesso (strada principale)
- Percorso sottile (tratto di una strada principale che perde la sua importanza)
- Percorso tratteggiato (strada secondaria)
- Tratteggio verticale spesso (stazione principale)
- Tratteggio verticale sottile (stazione piccola)



LICEO SCIENTIFICO A. TASSONI

a.s. 2017/2018

LA CITTÀ MODERNA: URBANISTICA E ARCHITETTURA A MODENA



TAV 2

*L'immagine di Modena
futura: progettazione*

Classe 5° F

Componenti del gruppo:

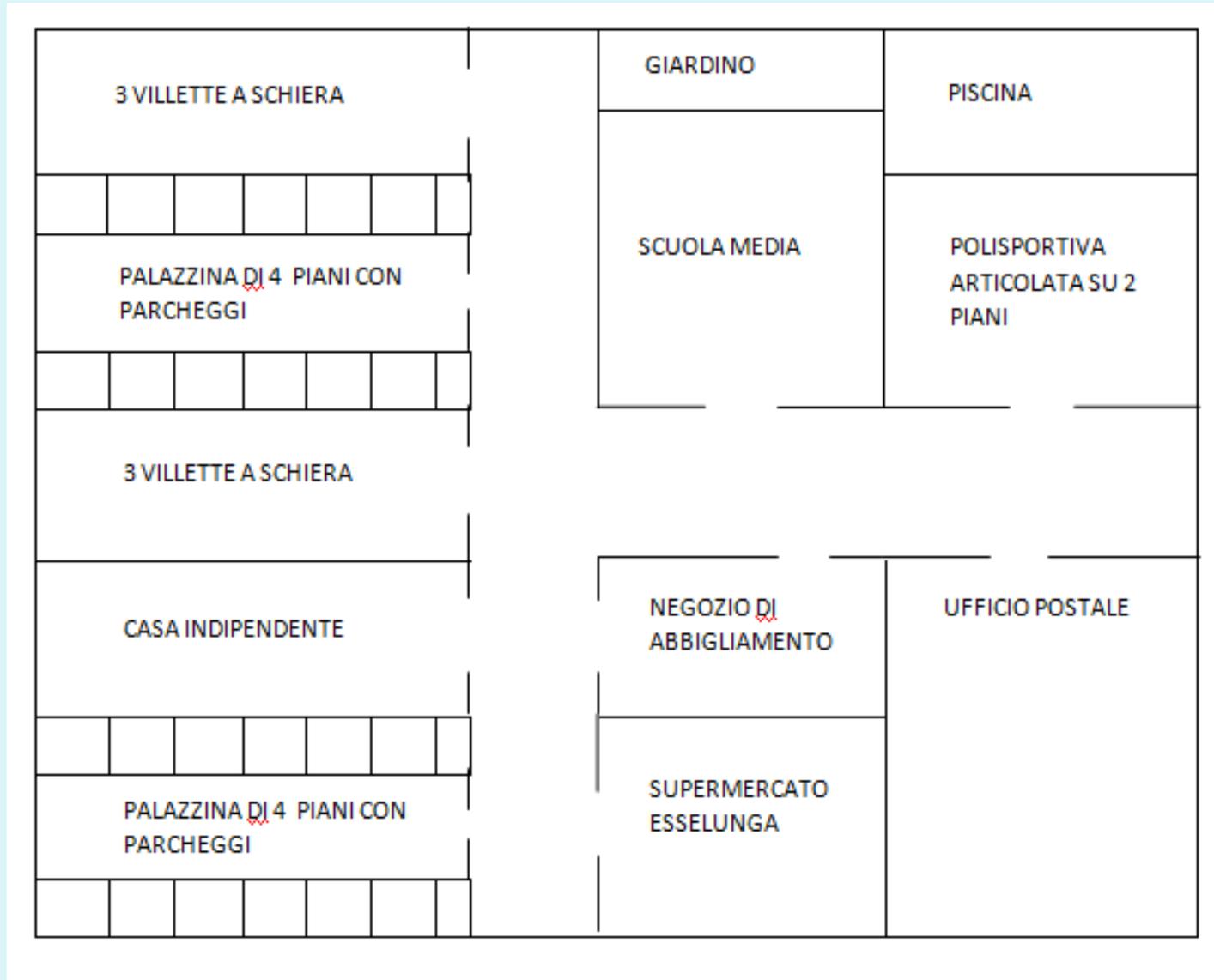
- Corno Giovanni
- Rampino Francesca

Abbiamo valutato il quartiere Sacca ed apportato modifiche nell'organizzazione delle strutture.

Abbiamo inserito nel nuovo quartiere due palazzine residenziali, ciascuna avente quattro piani e dotate di parcheggi, una casa indipendente e sei villette a schiera. Il quartiere presenta inoltre un ampio supermercato, un ufficio postale ed un negozio di abbigliamento.

Per quanto concerne l'ambito scolastico e sportivo, abbiamo aggiunto una scuola media dotata di giardino di proprietà ed una polisportiva a due piani con piscina, sala pesi e sauna. Il quartiere risulta così abbastanza autosufficiente e rimane comunque in collegamento con le altre zone della città grazie ai percorsi di Via Cialdini e di Viale Italia (vedere schema seguente).

Quartiere residenziale Sacca



Abbiamo poi preso in considerazione il Direzionale 70 ed abbiamo deciso di mantenere le attività commerciali già presenti, tra cui il supermercato COOP e la stazione radio.

Tuttavia, per le qualità estetiche e con la finalità di rendere la zona più attrattiva, abbiamo sostituito gli edifici già presenti con altri più innovativi, moderni e con spese di manutenzione inferiori. Per la centralità del ruolo che svolge, il Direzionale 70 si può considerare quindi come un nodo.

Abbiamo deciso inoltre di ampliare il quartiere del Villaggio Zeta, per rendere tale zona più rilevante. Successivamente si è deciso di spostare l'area industriale Torrazzi al di fuori della tangenziale, per migliorare la qualità dell'aria e, di conseguenza, la vita dei cittadini.

Considerando infine il Polo Leonardo, abbiamo deciso di aggiungere attività commerciali ed economiche per attribuirgli un ruolo più centrale nel contesto modenese.

Tavola 1

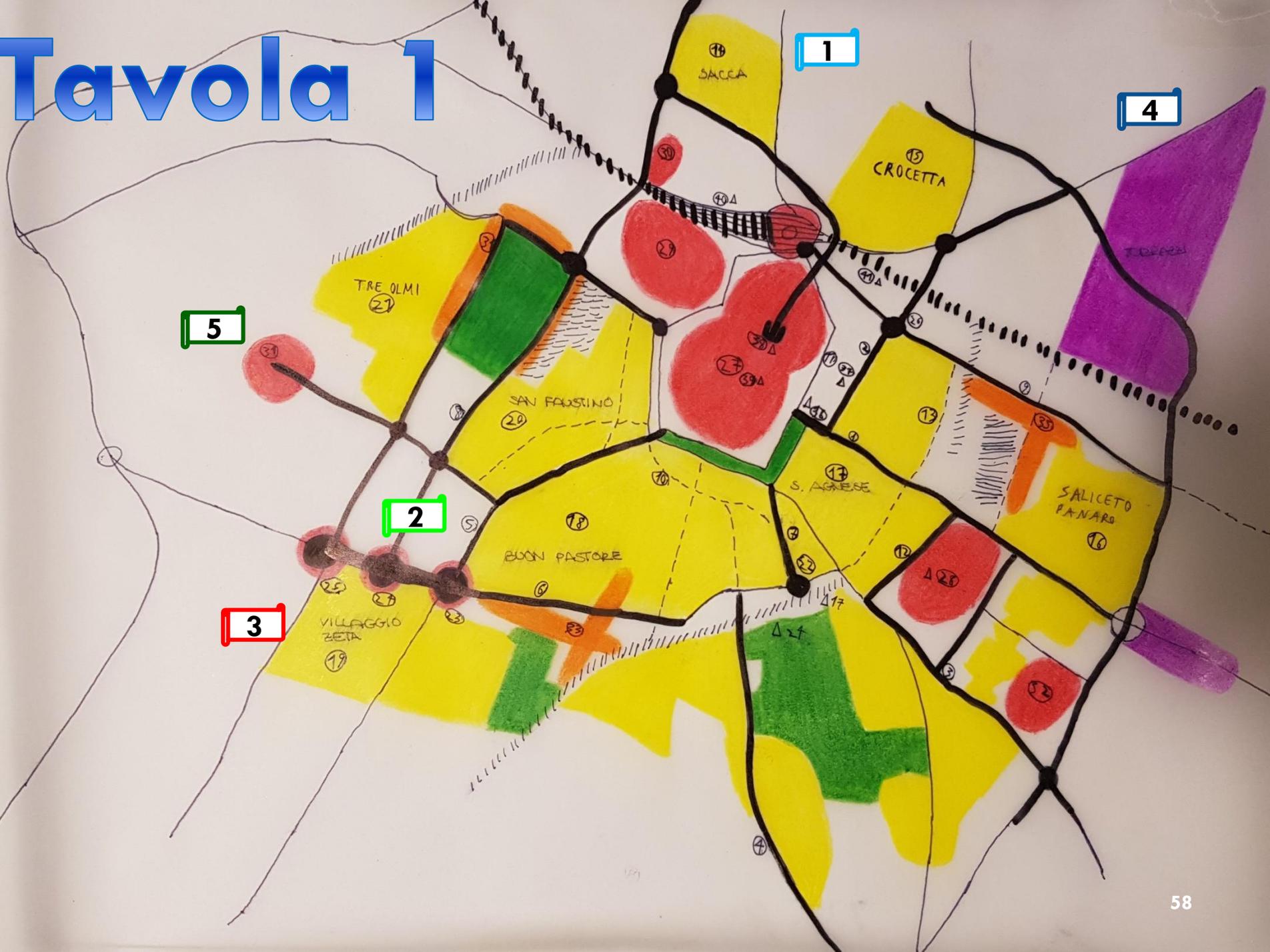


Tavola 2

