

**PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE PAESAGGISTICA DEGLI AMBITI EXTRA-URBANI
DEI TERRITORI COMUNALI DI CASTEL SAN PIETRO, DOZZA E IMOLA
ATTRAVERSATI DALLA S.S. 9 VIA EMILIA**



LUGLIO 2010



Progettisti:

_prof. arch. Felicia Bottino;
_prof. arch. Daniele Pini;
_arch. Filippo Boschi;
_dott. Valentina Ridolfi;
_arch. Sara Vespignani;
_arch. Matteo Zamagni;
_arch. Anna Trazzi;
_dott. Simona Rotteglia

Tavolo Tecnico-Istituzionale

REFERENTI REGIONE EMILIA ROMAGNA
_dott. Giancarlo Poli (Responsabile)
_dott. Vittoria Montaletti (Referente Tecnico)

NUOVO CIRCONDARIO DI IMOLA
_Franco Lorenzi (Presidente)
_Arch. Franco Capra (Resp. del procedimento)

COMUNE DI IMOLA
_Daniele Manca (Sindaco)
_Ing. Fulvio Bartoli

COMUNE DI CASTEL SAN PIETRO TERME
_Sara Brunori (Sindaco)
_Arch. Ivano Serrantoni (Referente Tecnico)

COMUNE DI DOZZA
_Antonio Borghi (Sindaco)
_Ing. Susanna Bettini (Referente Tecnico)

INDICE

PREMESSA

INTRODUZIONE

LA DOMANDA DI PROGETTO

0_1_IL NUOVO RUOLO DELLA VIA EMILIA RICONOSCIUTO DALL'ADEGUAMENTO DEL PTPR	6
0_2_“LINEE GUIDA PER LA VALORIZZAZIONE PAESISTICO AMBIENTALE DEL SISTEMA REGIONALE DELLA VIA EMILIA”.	6
0_3_IL RUOLO DELLA VIA EMILIA NEL DOCUMENTO PRELIMINARE DEL PSC DEL CIRCONDARIO IMOLESE	7

CARATTERIZZAZIONE E QUALIFICAZIONE

1_LA VIA EMILIA: UNA STRADA E UN SISTEMA TERRITORIALE COMPLESSO	10
2_LETTURA DELL'AMBITO E DEL CONTESTO	12
2_1_IL SISTEMA TERRITORIALE DELLA MOBILITA' E LE PREVISIONI IN CORSO DI DEFINIZIONE	12
2_2_DESCRIZIONE PERCETTIVA DELLA VIA EMILIA	15
2_3_GLI ELEMENTI STRUTTURANTI IL PAESAGGIO APERTO	34
2_4_LE QUATTRO SITUAZIONI URBANE: INTERPRETAZIONE E PREVISIONI DI PIANO.	44
2_5_1_OSTERIA GRANDE	
2_5_2_CASTEL SAN PIETRO TERME	
2_5_3_TOSCANELLA DI DOZZA	
2_5_4_IMOLA	
2_5_INDIVIDUAZIONE DELL'AMBITO DELLA VIA EMILIA: TRE CONTESTI E DUE SITUAZIONI	72
2_6_LA VIA EMILIA NELLA PERCEZIONE DEGLI ABITANTI: IPOTESI DI LAVORO	74

TENDENZE EVOLUTIVE, DINAMICHE IN CORSO E SCENARI DI PROGETTO

3_1_SINTESI DELLE PRINCIPALI TRASFORMAZIONI	78
3_2_GLI SCENARI OPPOSTI	79
3_3_SCENARI DI ASSETTO INFRASTRUTTURALE	83

PROGETTO E LINEE GUIDA

4_OBIETTIVI E PRINCIPI STRATEGICI DEL RIDISEGNO URBANO E TERRITORIALE	87
4_1_PRINCIPI GENERALI	87
4_2_AMBITO DELLA VIA EMILIA E OBIETTIVI DI QUALITÀ	89
4_3_INDIRIZZI PER LO SVILUPPO TERRITORIALE ED URBANO	90

5_MASTER PLAN GENERALE E MASTERPLAN DELLE SITUAZIONI URBANE	91
5_1_MASTER PLAN GENERALE	91
5_1_1_RETE TERRITORIALE DA VALORIZZARE	93
5_2_MASTER PLAN URBANI	94
5_2_1_OSTERIA GRANDE	
5_2_2_CASTEL SAN PIETRO TERME	
5_2_3_TOSCANELLA DI DOZZA	
5_2_4_IMOLA (TRATTO DEL PIRATELLO)	
6_INDIRIZZI E LINEE GUIDA PER IL RIDISEGNO DELLA VIA EMILIA E DEI SUOI BORDI	98
6_1_CONTESTO URBANO	98
6_1_1_CONTESTO URBANO: INGRESSI E MARGINI	98
6_1_2_CONTESTO URBANO: TRATTI INTERNI	99
6_2_CONTESTO EXTRA-URBANO	102

ALLEGATI

TAVOLA DEL MASTERPLAN

CARATTERIZZAZIONE E QUALIFICAZIONE

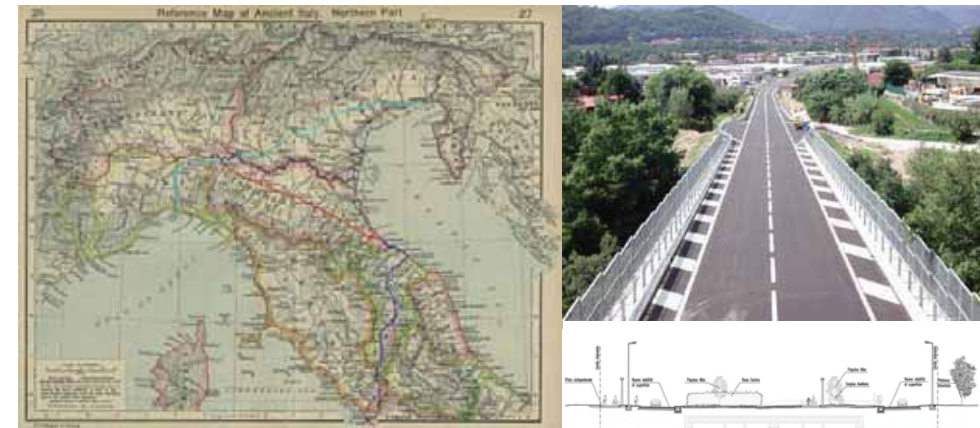
1_LA VIA EMILIA: UNA STRADA E UN SISTEMA TERRITORIALE COMPLESSO

La strada: elemento multiforme e multiscalare

Ripensare la Via Emilia significa innanzitutto comprendere il significato plurimo che hanno le strade e in particolare una strada-sistema come la via Emilia.

La strada è uno degli elementi fondamentali di qualsiasi insediamento urbano. Le strade sono utilizzate per "misurare il territorio, per suddividerlo, per significare le differenze tra le sue parti e il carattere di ognuna, per porre delle distanze tra le cose, tra gli oggetti architettonici, le attività ed i loro soggetti, per definire allineamenti, regole d'ordine e le loro eccezioni, per rappresentare il potere e la gerarchia, per separare, stabilire limiti e mediazioni, tra l'interno e l'esterno, il sopra e il sotto, il privato e il pubblico, ciò che si può o vuole mostrare e ciò che si nasconde; oppure per collegare, per mettere in comunicazione tra loro territori, popolazioni e società, per attivare od imporrescambi, per rendere accessibili risorse umane emateriali, sfruttare loro giacimenti, rendere edificabile e valorizzare uno specifico luogo o terreno, deviare un flusso di traffico, attirarlo, consentire la sosta e la circolazione, delle persone e delle merci, lo scambio delle cose e delle idee".

La strada, nelle sue varianti tecniche, formali e simboliche, appare come uno degli elementi urbani più multiformi, variando da manufatto altamente specialistico a spazio estremamente vago. Sebbene una impostazione funzionalista, sostenuta dall'urbanistica dello zoning, abbia attribuito alla strada il valore pre-



Multiscalarità della strada: da percorso a manufatto specialistico

valente, se non esclusivo, di elemento per la percorrenza automobilistica, la strada è soprattutto un elemento relazionale. In ambito urbano la strada esplicita la sua dimensione relazionale in quanto soprattutto spazio pubblico; anzi la strada è lo spazio pubblico per eccellenza, sia perché costituisce la maggior parte del suolo pubblico² sia perché presente e diffusa all'interno di ogni insediamento.

La strada è sempre più un luogo fondamentale dell'uomo che abita 'en passant'. In questo senso la strada è anche il luogo da cui si legge il territorio, ovvero il paesaggio che si fruisce dalla strada oltreché la strada come oggetto nel e del paesaggio.

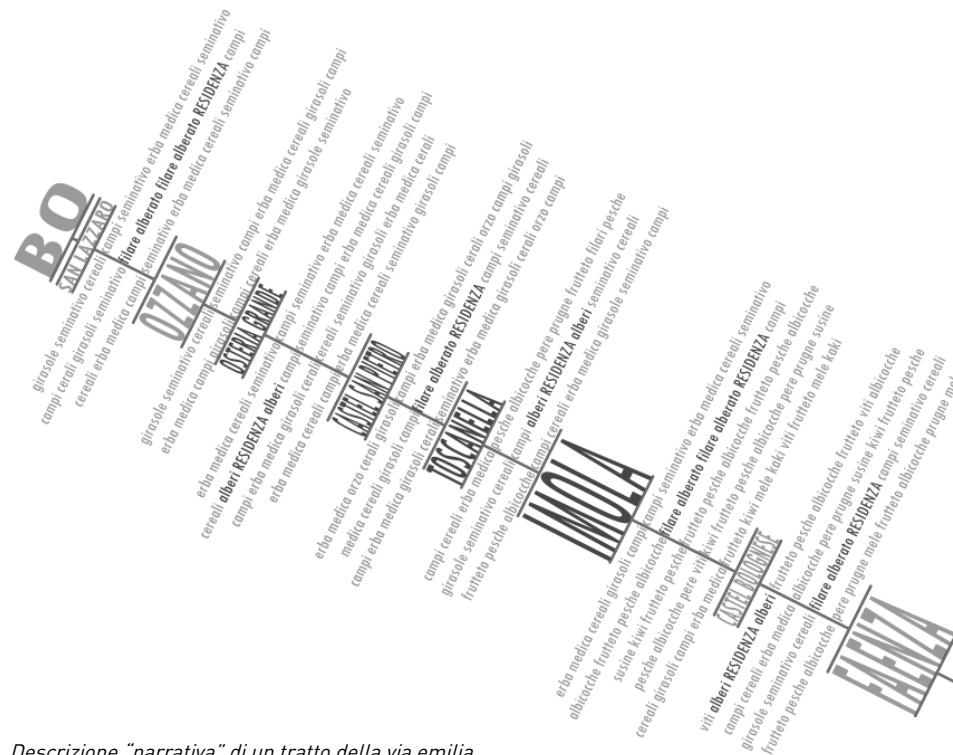
La percezione dipende anche dalle modalità di movimento veloci o lente, dall'automobile o a piedi o in bicicletta.

La dimensione relazionale della strada con lo spazio aperto, con gli ampi paesaggi agricoli, assume un valore particolare per il tratto di via Emilia oggetto dello studio, dove si alternano secondo una sequenza ritmica tratti urbani e tratti di campagna ancora ben strutturati.

Se poi pensiamo alla strada come percorso allora capiamo il significato di narrazione che la via Emilia ha nel raccontare un intero territorio. Un territorio in forte evoluzione che ha nella via Emilia uno dei suoi elementi di struttura, elemento lineare di snodo e di ricucitura fra la pianura e la montagna.



Immagini della Via Emilia: diversità del manufatto e dell'uso



Descrizione "narrativa" di un tratto della via emilia

¹ Secchi B., "Lo spessore della strada", in Casabella n. 553/554 - Sulla Strada, 1989.

² La strada occupa superfici considerevoli del territorio urbanizzato (in alcune città statunitensi si arriva fino al 30% dell'area insediata).

1_2_ Un sistema territoriale complesso.

La Via Aemilia venne costruita tra il 189 e il 187 a.C. per congiungere Rimini con Piacenza, in quel periodo circondata dai Galli Boi, fino poi a raggiungere Milano alcuni decenni dopo. Il suo sviluppo avvenne nel punto in cui gli Appennini toccavano la Pianura Padana, in alcuni tratti mantenendo una certa distanza dalla pedecollina, mentre in altri correndo tangente ai rilievi orografici. Per diversi secoli la via Emilia poteva essere descritta come una linea di demarcazione fra gli insediamenti vallivi di montagna e la pianura da colonizzare, una via di comunicazione strategica, una armatura territoriale costituita dalla strada e dall'insieme dei centri urbani, ancora sviluppati all'interno delle cerchie murarie. Oltre vi era la campagna con i suoi complessi rurali e i suoi elementi ordinatori, fra cui certamente il tracciato della via Emilia.

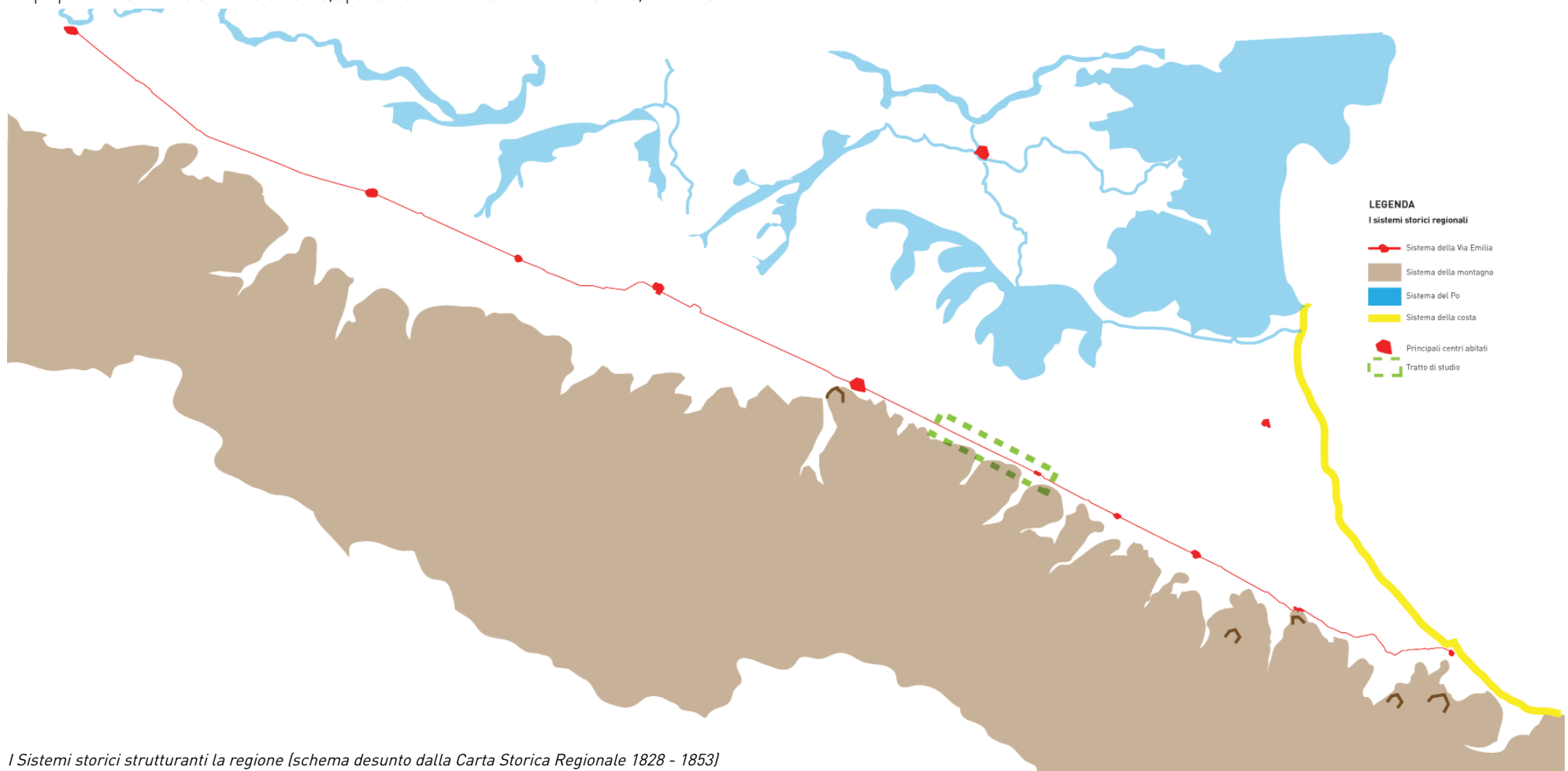
Di fatto la via Emilia era un elemento lineare, un percorso prima ancora che una strada.

Oggi la Via Emilia non è più identificabile con il solo tracciato romano e le sue successive modificazioni. Ma proprio la sua valenza strutturale è stata, specialmente nel corso dell'ultimo secolo, confermata e ha

portato a progressivi ispessimenti, urbani ed infrastrutturali, che oggi fanno sì che il sistema della via Emilia sia piuttosto identificabile come un corridoio territoriale di ampiezza variabile. Lungo questa arteria di collegamento vediamo oggi la presenza di centri urbani di varie dimensioni, con caratteristiche distinte, ma tutti legati alla via Emilia ed al suo successivo "ispessimento". Infatti si è venuto a creare un sistema, originato dalla via Emilia, che ha ribadito la direzionalità di questa importantissima direttrice di sviluppo culturale ed economico, formando così un corridoio infrastrutturale. La ferrovia prima e l'autostrada dopo hanno rimarcato questa linea, correndo parallele ad essa.

In questa profonda trasformazione, è mutato notevolmente il valore di fondo della strada, complessa, varia e stratificata che ha oggi la via Emilia e che non è riconducibile ad una unica definizione tipologica.

Anzi si tratta di un sistema che spesso tende a "negare" l'elemento originatore e ordinatore. La via Emilia in senso stretto infatti è oggi una strada equiparabile ad una banale arteria di traffico, confusa fra le molteplici strade della periferia e della conurbazione in continua espansione e che solo in alcuni rari casi continua ad essere percepita come elemento strutturante urbano e territoriale.



I Sistemi storici strutturanti la regione (schema desunto dalla Carta Storica Regionale 1828 - 1853)

2_LETTURA DELL' AMBITO E DEL CONTESTO

2_1_Il sistema territoriale delle mobilità e le previsioni

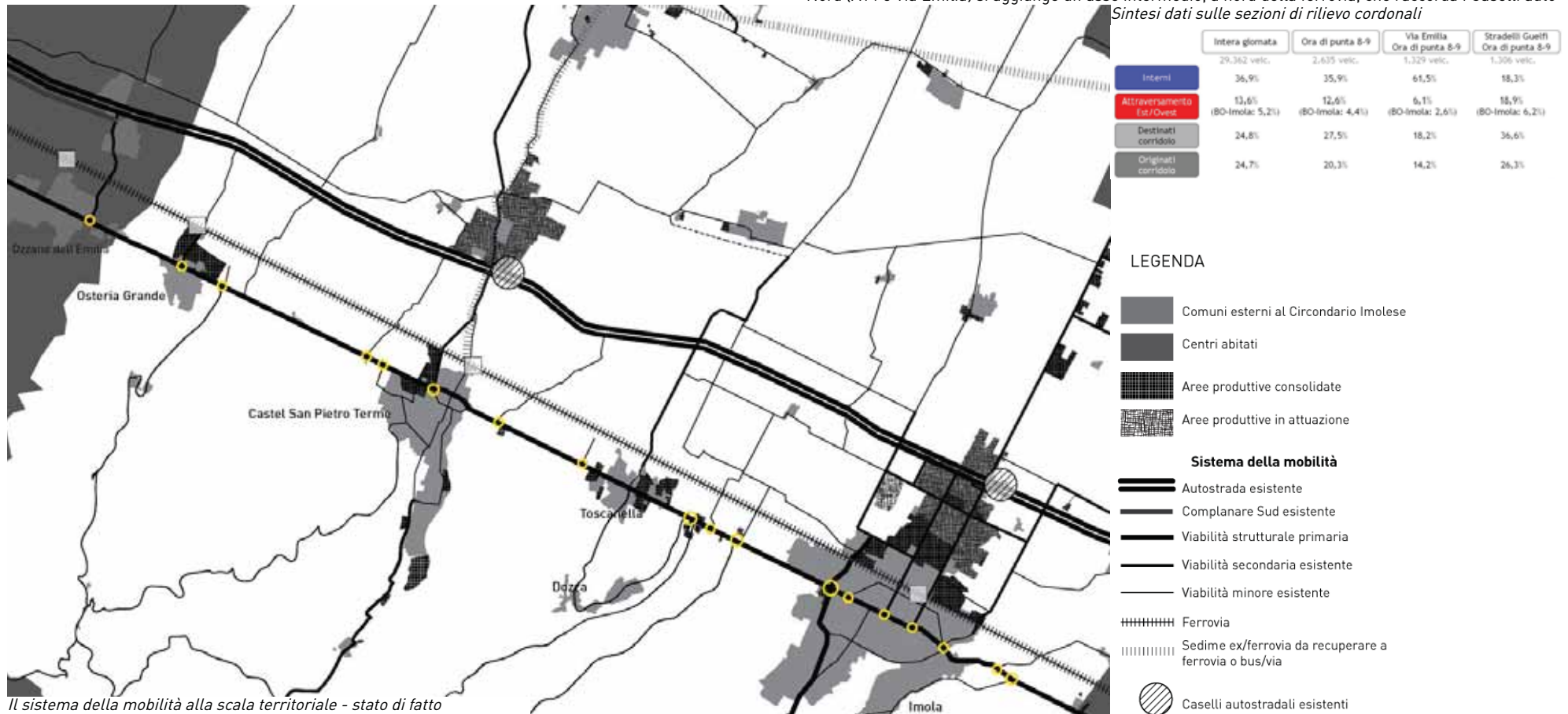
La via Emilia oggi, nei territori interessati, svolge un ruolo fondamentale all'interno di quello che viene definito il corridoio infrastrutturale della mobilità della pianura est della Provincia di Bologna.

La via Emilia infatti in questo tratto si trova ad assolvere ancora a diverse funzioni di trasporto, accogliendo i diversi flussi, sia di attraversamento (numericamente limitati ma significativi) e quelli interni al Circondario Imolese. I dati e le analisi, contenute nella *Relazione dello Studio di fattibilità trasportistico corridoio Imola-Bologna*, redatto da TPS per la Provincia di Bologna nell'Aprile 2009, restituiscono chiaramente e sinteticamente lo stato della mobilità all'interno del corridoio. Il suddetto studio infatti evidenzia che "la maggior aliquota di spostamenti è quella interna al corridoio (poco meno del 40%); una percentuale abbastanza elevata è anche quella di scambio fra Bologna ed il corridoio (circa 20%); percentuali più basse, ma ancora significative sono quella di attraversamento del corridoio e quella di scambio fra l'area a nord del corridoio ed il corridoio stesso (rispettivamente 13% e 12% circa); decisamente più basse sono le per-

tuali di scambio tra Imola ed il corridoio (circa 5,5%) quelle di scambio con l'area a sud del corridoio (circa 1%) e quelle di attraversamento parziale del corridoio (circa 4% da/verso nord e circa 0,5% da/verso sud)". Interessanti sono anche le ripartizioni dei dati di traffico sui principali sistemi infrastrutturali locali, da cui si evince anche il ruolo portante della Via Emilia, gravata da numerosi passaggi carrabili sia per spostamenti O/D sulla stessa strada consolare sia per gli spostamenti nord-sud, interessando la statale per tratti.

Gli scenari infrastrutturali previsti sono legati agli interventi programmati sulla rete autostradale. In particolare influiranno sul corridoio nord la realizzazione del Passante Nord e ancor più le opere di potenziamento della A14. La Convenzione stipulata nel 2008 tra ANAS e Società Autostrade fissa gli elementi progettuali della rete stradale che costituiscono delle invarianti: la realizzazione della 4ª corsia autostradale nel tratto compreso tra il casello di Imola e il punto di inizio della complanare sud, in località Ponte Rizzoli; il completamento della complanare nord tra Ponte Rizzoli e San Lazzaro. A questi interventi sulla A14, si aggiunge la previsione di un nuovo casello di Dozza. Mentre il progetto del Passante Nord prevede l'apertura di un nuovo svincolo autostradale a Ponte Rizzoli.

Il Documento Preliminare disegna uno scenario di lungo termine in cui ai due assi principali del corridoio Nord (A14 e Via Emilia) si aggiunge un asse intermedio, a nord della ferrovia, che raccorda i Caselli auto-

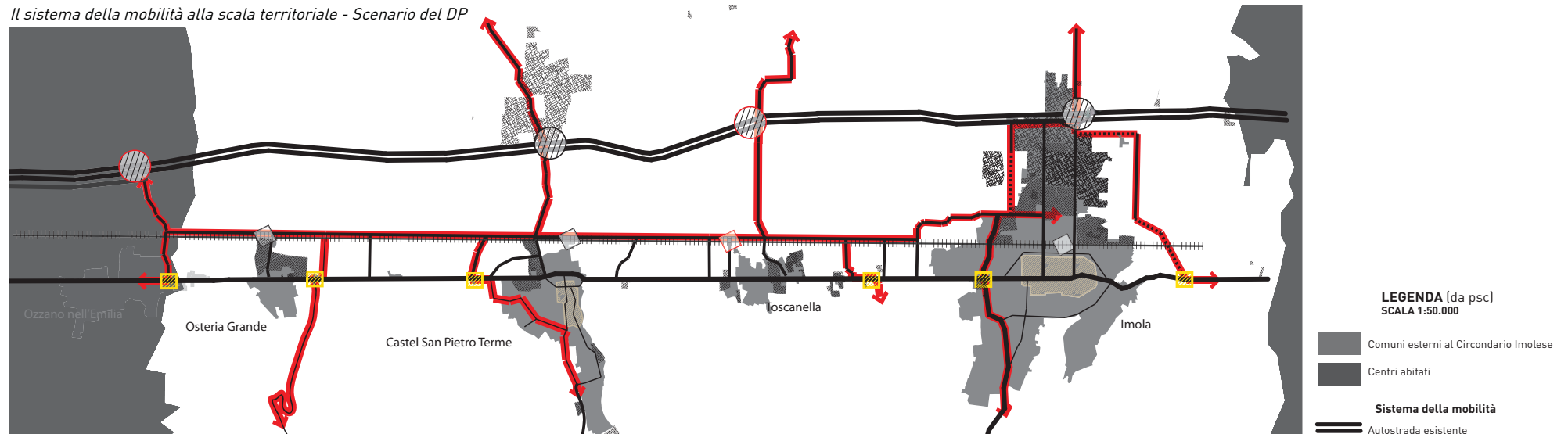


Il sistema della mobilità alla scala territoriale - stato di fatto

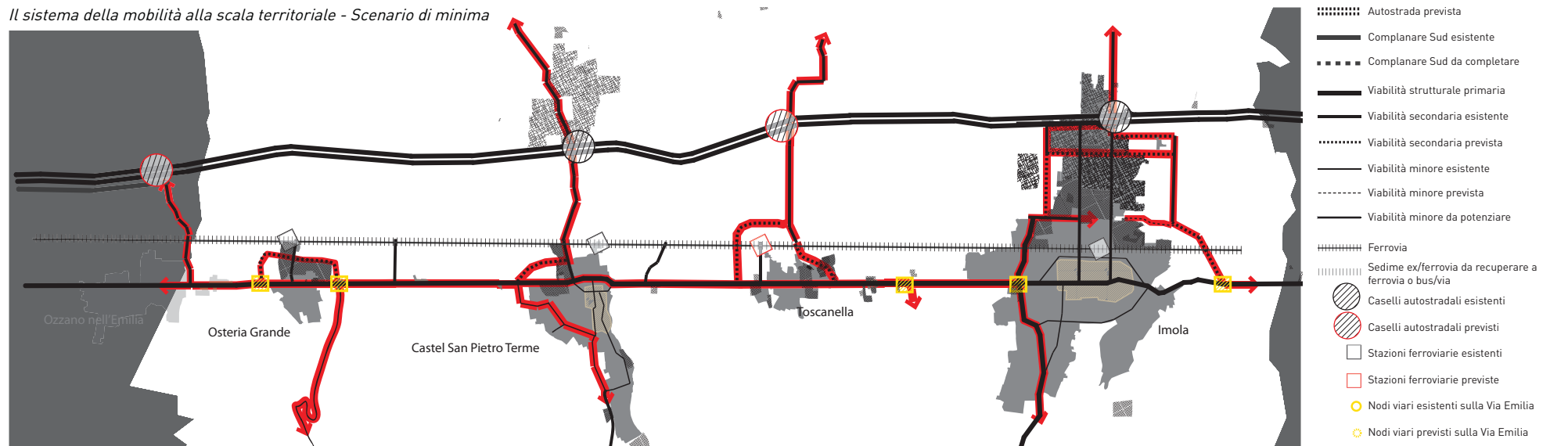
stradali e il territorio a Nord del Circondario con il sistema della via Emilia, attraverso un pettine di strade di connessione. In questo scenario il nuovo asse fungerebbe da strada di gronda della Via Emilia, consentendo alla stessa di veder diminuire i flussi di traffico e ponendo le basi operative per un suo ridisegno verso una strada a scorrimento più lento. Accanto a questo scenario di lungo termine, si viene però definendo anche uno scenario di breve termine in cui vengono realizzate per prime le opere stradali di raccordo nord-sud. In questo scenario la Via Emilia

continua ad esercitare il suo ruolo fondamentale di infrastruttura di mobilità per il corridoio imolese. Lo scenario futuro della mobilità, disegnato dal Documento Preliminare del Piano circondariale, prevede anche un potenziamento del sistema Ferroviario Metropolitano con la nuova stazione di Dozza. Inoltre vengono previste diverse piste ciclabili che interessano il tracciato della Via Emilia.

Il sistema della mobilità alla scala territoriale - Scenario del DP



Il sistema della mobilità alla scala territoriale - Scenario di minima



2_2_Descrizione percettiva della Via Emilia.

La prima lettura che abbiamo del paesaggio non è né funzionale né morfologica ma è essenzialmente percettiva. È quello che vediamo con il nostro sguardo da fruitore delle strade a diverse velocità (automobilista, pedone o ciclista) che costruisce la nostra immagine del paesaggio.

Attraverso quindi una rilettura fotografica si sono evidenziati alcuni temi ed elementi che costituiscono alcuni caratteri fondamentali di questo paesaggio.

Il paesaggio della via Emilia in questo tratto non è però confinato ai suoi bordi stradali e al suo immediato intorno, ma spazia entro i limiti della nostra visuale che viene di volta in volta arrestata da rilievi naturali od artificiali o da barriere edilizie o vegetazionali.

Schematicamente il tratto di via Emilia in questione è definito da visuali profonde e brevi che si alternano in una sequenza ritmica. Le visuali aperte sono definite soprattutto dal rilevato ferroviario, verso la pianura, e dall'altro lato dalla quinta collinare, dove i crinali più alti costituiscono i terminali della visuale.

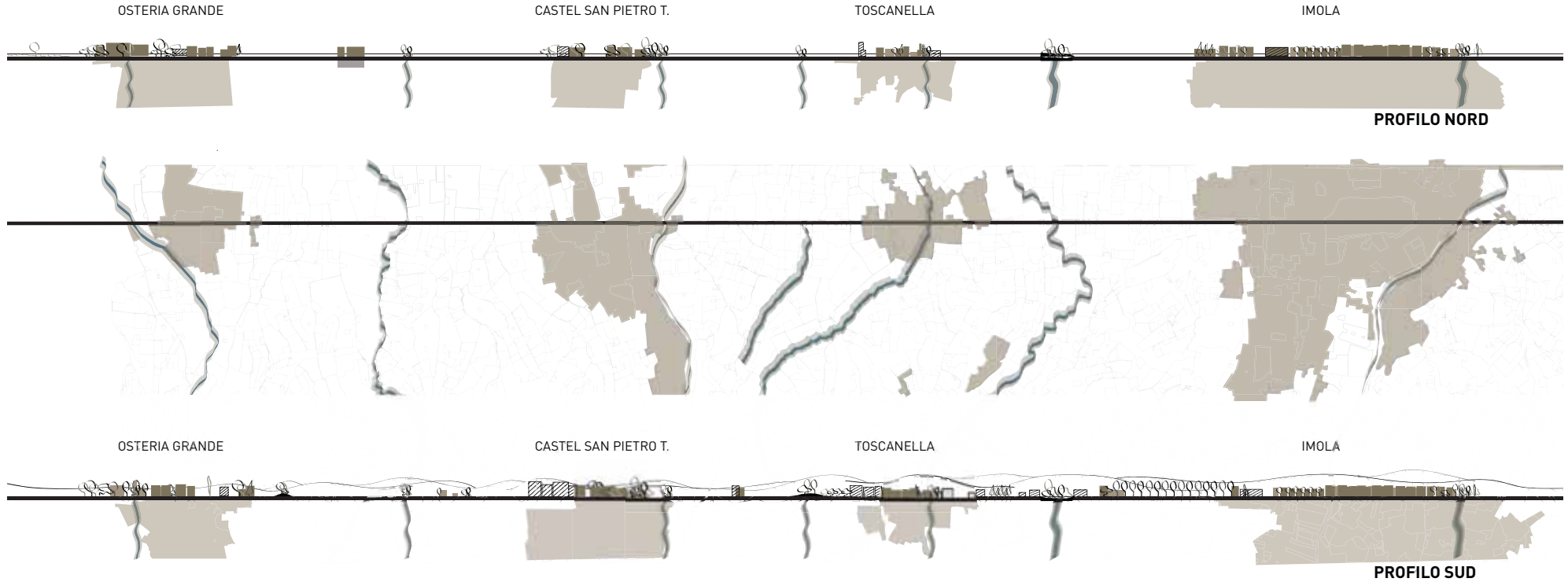
Nei tratti chiusi invece sono soprattutto le quinte edificate a costituire la scena della Via Emilia, presentando situazioni differenti a seconda dei tessuti attraversati.

All'interno di questa duplice situazione (visuali aperte nei tratti di campagna e visuali chiuse nei tratti urbani) si è costruita una chiave di lettura del paesaggio della via Emilia per temi, diseguito descritti in forma iconografica con un breve testo didascalico.

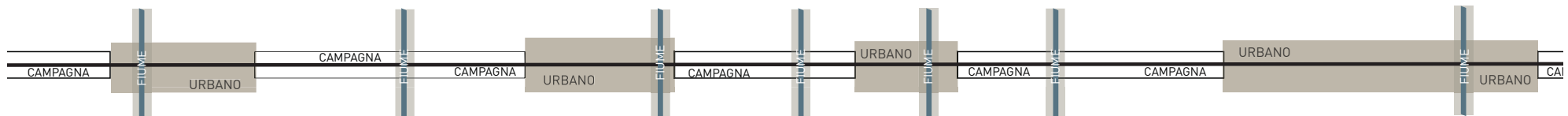


Schema delle visuali aperte e chiuse , corrispondenti agli attraversamenti urbani e alla campagna

PROFILI DELLA VIA EMILIA



IL RITMO DELLA VIA EMILIA



Campagna e tratti aperti

I tratti aperti della Via Emilia, attraversano una campagna ancora abbastanza integra nei suoi caratteri rurali fondamentali. I paesaggi culturali, dove da ovest ad est i seminativi lasciano il passo a frutteti e vigneti, dipingono ancora fondali cangianti a seconda delle stagioni. Fanno da contrappunto alle estensioni agricole, filari alberati che segnano corsi d'acqua o antropizzazioni storiche e meno storiche di questo territorio. Oltre ai filari, la campagna è punteggiata da macchie alberate che proteggono i complessi edilizi rurali di maggior pregio così come alcuni insediamenti più recenti.



Morfologia



Alberature



Coltivazioni

I tratti aperti sono anche caratterizzati da un particolare andamento morfologico del terreno che segna l'orizzonte visivo del fruitore. La Via Emilia lambisce trasversalmente le ultime pendici collinari e si adatta con un andamento altimetrico flessuoso rincorrendo rilievi e depressioni del terreno. Le colline poi costituiscono la quinta visiva che accompagna tutto lo sviluppo della strada consolare sul lato sud.



Edifici e manufatti rurali

Lungo la via Emilia si incontrano diversi segni della antropizzazione rurale del territorio che denotano anche la ricchezza di questo territorio. Si alternano edilizia rurale di pregio a ville storiche che si affacciano sulla Via consolare con i viali di accesso punteggiati da cancellate.

A questo patrimonio storico si è aggiunto una edilizia rurale recente non sempre capace di rapportarsi

correttamente al territorio e al paesaggio circostante



Edifici, manufatti e vegetazione non rurali e incongrui

Il corso della via Emilia è però anche segnato da una moltitudine crescente di edifici e manufatti ad uso non rurale e a volte del tutto incongrui.

Non è solo il caso dell'edilizia abitativa che ha perso rapporto con la campagna e che cerca comunque, nei casi migliori di riproporre schemi insediativi rurali ma è anche e soprattutto il caso di una serie di attività , piccoli capannoni, distributori, autolavaggi,...che segnano in maniera discordante il paesaggio

rurale facendolo piuttosto avvicinare ad una anonima periferia urbana.

Anche gli elementi vegetazionali, a volte, appaiono manifestamente incongrui. E' il caso dei numerosi filari di aghiformi che costeggiano la Via Emilia che nel tentativo di nascondere alla vista anonimi capannoni denunciano ancor più la dissonanza dell'intervento.



Abitazioni "urbane" in campagna



Attività dissonanti



Schermature con specie incongrue o insufficienti



Attraversamenti d'acqua

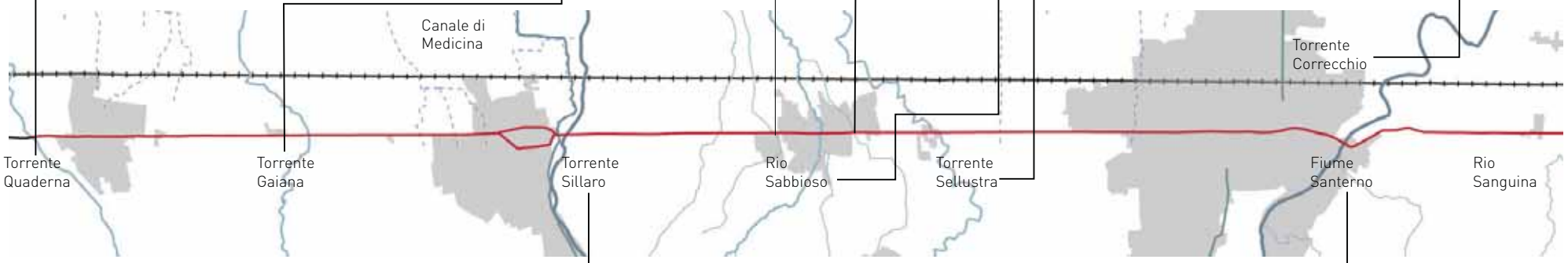
Gli attraversamenti d'acqua ritmano il percorso della via Emilia. Si tratta però quasi sempre di corsi d'acqua di portata limitata, con l'eccezione del Torrente Sillaro e del santerno. Questi sono gli unici casi in cui chi percorre la Via Emilia (specialmente in auto) può vedere la presenza dell'acqua. In tutti gli altri casi a denunciare l'attraversamento del corso d'acqua in ambito rurale sono altri elementi: la vegetazione, innanzitutto, folta, con sviluppo lineare perpendicolare alla Via Emilia e dai caratteri di vegetazione riparia che si staglia su un orizzonte agricolo. Ma anche la modellazione del territorio con improvvisi avvallamenti e rialzi segnala la presenza dell'elemento d'acqua. In ambito urbano, invece, con l'eccezione del santerno e del sillaro, gli altri corsi, minuti, tendono ad essere sovrastati dall'urbanizzazione più o meno recente. Si possono così distinguere tre tipologie di corsi d'acqua: quelli principali (Santerno e Sillaro) che assumono dimensioni e sezioni rilevanti tanto da poter diventare parchi urbani. Quelli secondari in ambito agricolo che continuano a costituire un elemento distintivo del paesaggio e un riferimento per chi percorre la Via Emilia. Infine i corsi d'acqua minori in ambito urbano che invece tendono ad essere negletti allo sguardo.



CORSI D'ACQUA IN AMBITO URBANO



CORSI D'ACQUA IN AMBITO RURALE



CORSI D'ACQUA PRINCIPALI

Accessi

Gli ingressi dei paesi e delle città, lungo questo tratto della Via Emilia (così come per gran parte della regione e dell'Italia) appaiono del tutto anonimi ed indifferenziati. Fa eccezione l'ingresso ovest di Imola dove il complesso monumentale del Piratello con il suo grande viale alberato rappresenta un elemento distintivo e allo stesso tempo una interessante soluzione paesaggistica poche dalla campagna introduce alla città.

Le restanti "porte" di ingresso però non presentano alcuna attenzione progettuale, ma piuttosto sono spesso interessate da sistemazioni indistinte e affastellate, dove cartellonistica varia si somma ad attività variegate.



Tratti urbani

I tratti urbani della via Emilia presentano situazioni molto diverse a seconda dei tipi di tessuti che attraversa e della loro epoca. Si va dal caso dei centri storici, dove la Via Emilia ha la sua massima definizione (le qualità urbanistica) ai tessuti urbani recenti in cui l'edificato si allontana dalla strada lasciando vuoti

colmati diversamente e ognuno secondo logiche proprie. Il risultato è quello di assoluta disomogeneità e di scarsa qualità della strada che sembra più assomigliare ad una anonima strada di periferia.



Edifici dismessi e aree dismettibili

Lungo la Via Emilia sono sorti nel tempo numerose attività produttive; anzi la Via Emilia stessa è stata nel secondo dopoguerra una delle poche infrastrutture di rango nazionale e che ha innescato e supportato lo sviluppo industriale. Le aree produttive si sono collocate lungo la Via Emilia a quelli che erano allora i bordi dell'abitato e con questa logica sono cresciute fino ai tempi recenti. Oggi in alcuni casi si assiste a

processi di dismissione o ancor più frequentemente a fenomeni di forte incompatibilità ambientale fra le attività produttive e le limitrofe aree residenziali.



Bordi e sistemazioni stradali

I bordi stradali urbani ed extraurbani sono caratterizzati da una elevata disomogeneità: Una estrema differenziazione che interessa sia le soluzioni, sia gli usi, sia i materiali impiegati. Questo mancata definizione chiara del bordo stradale conferisce un senso di smarrimento, dove spesso non si comprende dove

URBANI



finisca la strada ed inizi qualcos'altro. Diversamente vi sono alcuni, brevi, tratti in cui la chiara definizione del bordo stradale e dei suoi margini conferisce alla strada un proprio carattere distintivo.

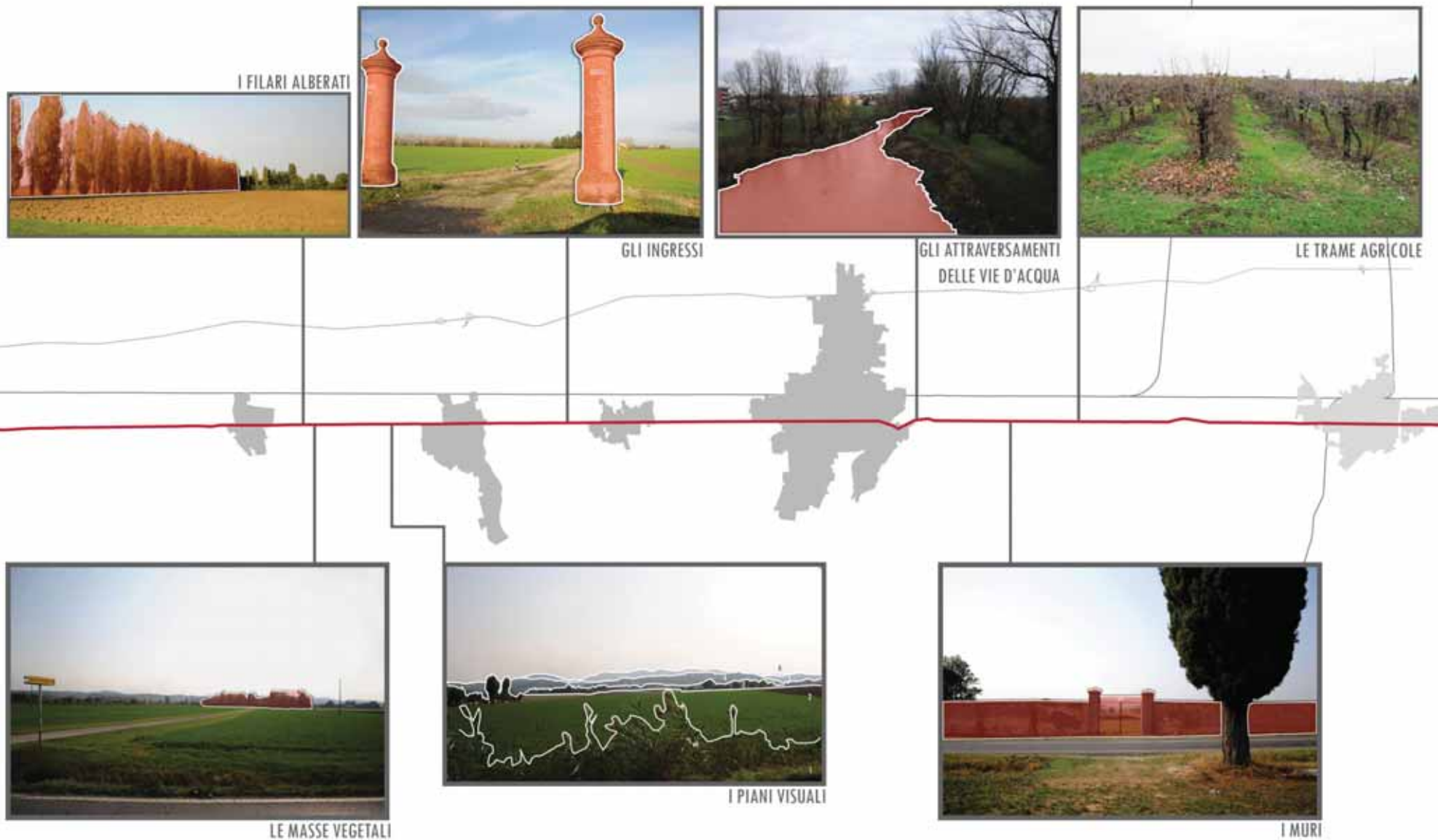
EXTRA-URBANI



Segnaletica e cartellonistica

La cartellonistica e la segnaletica è lungo la via emilia assolutamente caotica e disorientante, qancor più che in altre situazioni urbane ed extraurbane. Si sommano infatti in un disordine assoluto le funzioni di arteria di traffico principale (con tutte le indicazioni stradali e turistiche del caso) e di asse commerciale, vetrina espositiva diretta ed indiretta, di dove una cartellonistica dilagante riempie la visuale del fruitore.





I TEMI DEL PAESAGGIO AGRARIO



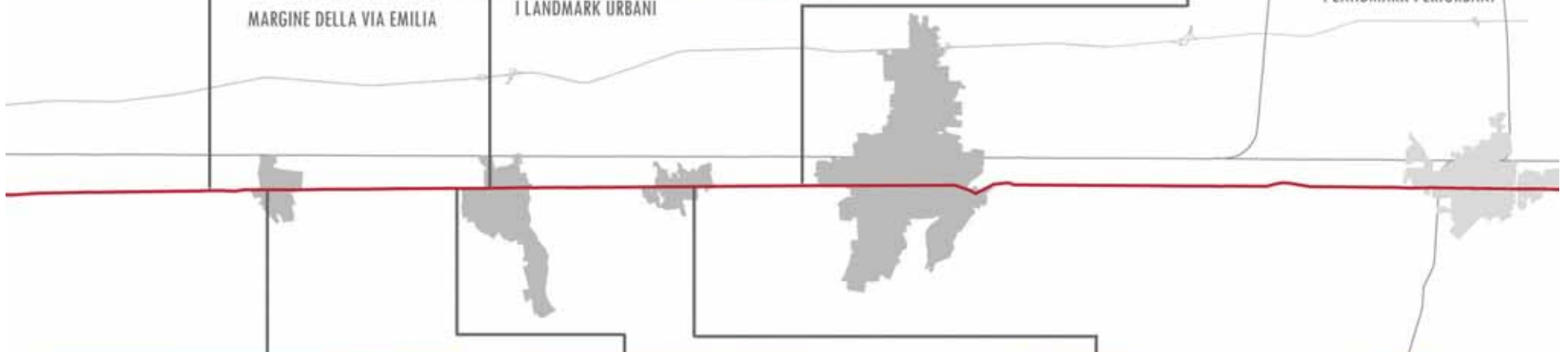
I PARCHEGGI A
MARGINE DELLA VIA EMILIA



I LANDMARK URBANI



I LANDMARK PERIURBANI



I MARGINI DEL CENTRO STORICO



I MARGINI URBANI



LE ATTIVITA' E I LANDMARK URBANI

I TEMI DEL PAESAGGIO URBANO

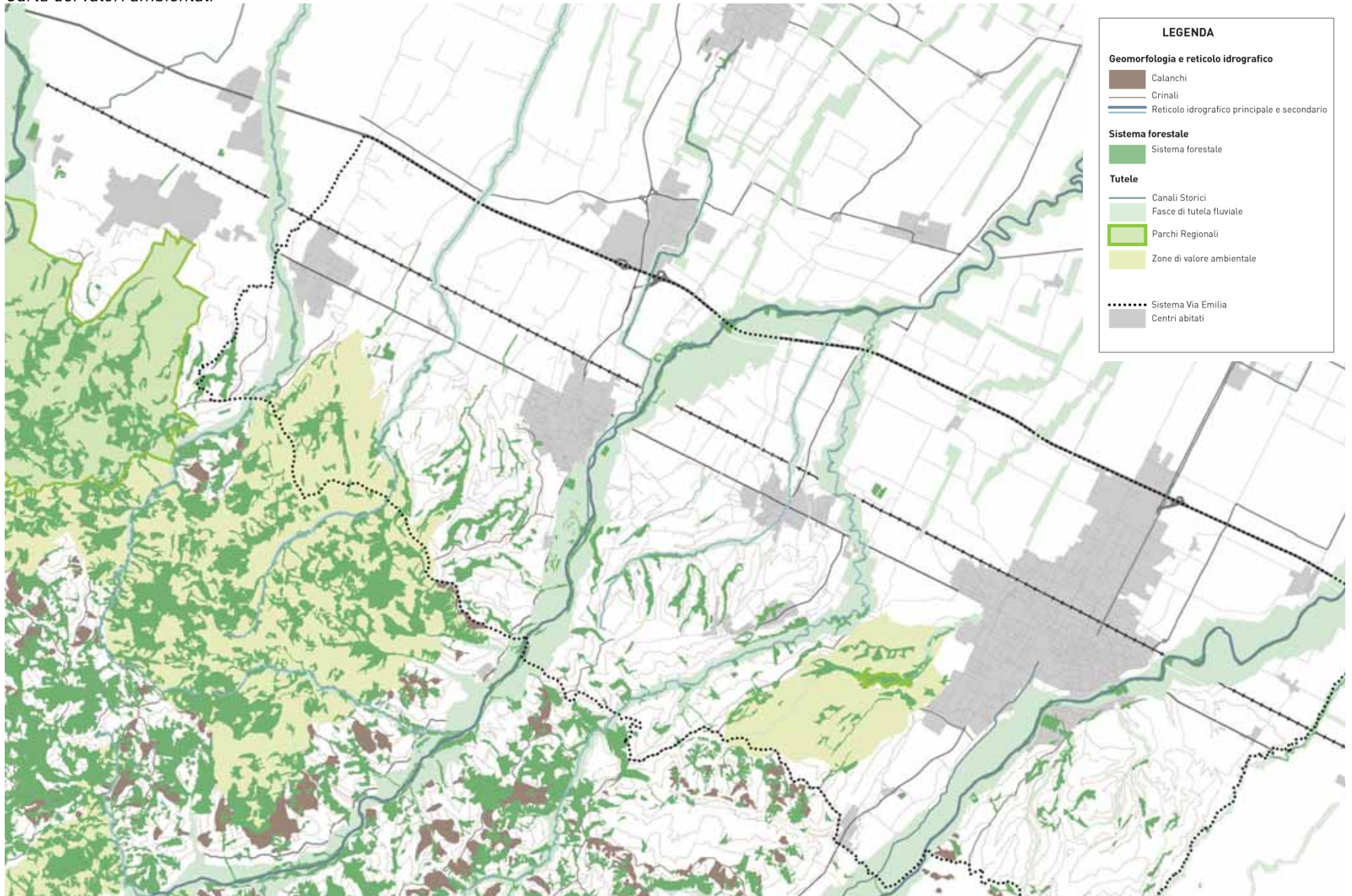
2_3_Gli elementi strutturanti il paesaggio aperto

Gli elementi che costituiscono il sistema del paesaggio aperto sono segni talvolta di difficile percezione, ma la cui presenza è stata matrice per la formazione e/o l'identità degli ambiti paesaggistici che ora caratterizzano la nostra area oggetto di studio. Più in generale si può evidenziare la presenza di una fitta rete di valori ambientali che già all'origine resero attrattivo il nostro territorio e che, proprio grazie alle loro presenza, favorirono l'insediamento in questi luoghi, generando valori storico culturali di grande pregio. Per semplicità abbiamo suddiviso gli elementi di matrice ambientale e naturalistica, descritti nell'omonimo capitolo, da quelli la cui genesi è stata determinata da un'azione antropica, definiti, appunto, storico-culturali. Di entrambi sono stati ulteriormente analizzati vari aspetti, tra cui, ad esempio:

- il sistema idrico, composto dall'attraversamento della via Emilia da parte delle vie d'acqua e dalla riconoscibilità di queste ultime, come anche dall'importanza ecologica delle fasce ripariali;
- le trame agricole che ordiscono il paesaggio, ordinandolo;
- gli elementi puntuali che, affacciandosi lungo la via Emilia, le conferiscono valore, siano essi importanti complessi quali il Piratello presso Imola, o piccoli segni, come edicole, ingressi o cippi, o anche solo alberi isolati o edifici rurali di pregio;
- le grandi aree quali i parchi, le zone centuriate o le aree archeologiche;
- i percorsi storici che, correndo trasversalmente alla via Emilia, hanno contribuito al collegamento tra gli Appennini e la Pianura, tra sud e nord, mantenendo, attraverso queste ricuciture, l'unità di un territorio spesso negata dalla sua stessa orografia;

E' importante notare in che modo, nel corso del tempo, si sia venuto a costituire come un controcanto ideale alle risorse naturali, ovvero il patrimonio storico e culturale creato dalle mani degli uomini che in queste terre posero la loro dimora. La lenta stratificazione vede già nelle ricchezze archeologiche le prime presenze lungo la via Emilia, poi rafforzate dalla centuriazione che ancora interessa una parte estesa delle campagne oggetto di studio. L'azione graduale e costante degli abitanti di questo territorio ha contribuito nel corso dei secoli a disegnarlo e plasmarlo insieme alla natura, fino a creare il complesso mosaico antropico-naturale di cui ora è costituito. Per poter governare meglio la terra, l'uomo si è insediato duramente in essa stabilendo la sua residenza lungo percorsi ora definiti storici. L'edilizia rurale che nel tempo ha punteggiato le colline e le pianure rappresenta ora un patrimonio vario e diffuso che caratterizza fortemente l'identità regionale. E' un patrimonio non di grandi palazzi nobiliari o di numerosi castelli, ma principalmente costituito da edificato rurale, appunto, generalmente composto dalla residenza del contadino e dalle strutture a servizio dell'agricoltura, siano esse ricoveri per attrezzi e macchine o piccole stalle o pollai, a seconda della zona. Certo, non mancano castelli e rocche anche nello specifico del territorio imolese, come più in generale nella nostra regione dove ogni città si stringeva attorno le sue mura, spesso di mattoni, per poter adeguatamente contrastare gli attacchi nemici. Ma non è di questo patrimonio che parliamo, bensì di quello "quotidiano", popolare e ben più diffuso, in quanto, a livello numerico, esso è di gran lunga preponderante rispetto agli esempi, quasi tutti urbani, di palazzi e castelli di valore.

In sintesi, il patrimonio autentico è questo connubio inscindibile tra un territorio che da sempre ha offerto le sue ricchezze ambientali, costituite da boschi, acque e suoli e le risorse che vi ha saputo ricavare l'azione dell'uomo, disegnando in questo modo il paesaggio unico che contraddistingue la via Emilia.



Dal patrimonio ambientale a quello storico-culturale.

Gli elementi preesistenti: trame, percorsi, manufatti.

Il già ricco patrimonio ambientale, documentato nella relativa carta, viene ad essere incrementato in maniera consistente da quello storico culturale, che, come quello naturalistico, caratterizza un po' tutta l'area oggetto di studio, sebbene con aspetti di origine e identità molto diverse tra loro.

Infatti, seguendo l'ordine cronologico, possiamo immediatamente notare la fitta presenza di zone archeologiche che costeggiano la via Emilia, affacciandosi su di essa, molte delle quali ancora in attesa di essere portate del tutto alla luce, come ad esempio la vasta area tra Osteria Grande e Ozzano. Scavi di tale ampiezza hanno l'opportunità di dare un'immagine ed una identità ben precise al territorio nel quale si collocano. In questo senso sarebbe importante dare loro la conveniente visibilità anche a chi dovesse solo attraversare quelle terre diretto altrove, per potergli dare l'opportunità di tornare, magari attirato proprio da queste ricchezze così diffuse.

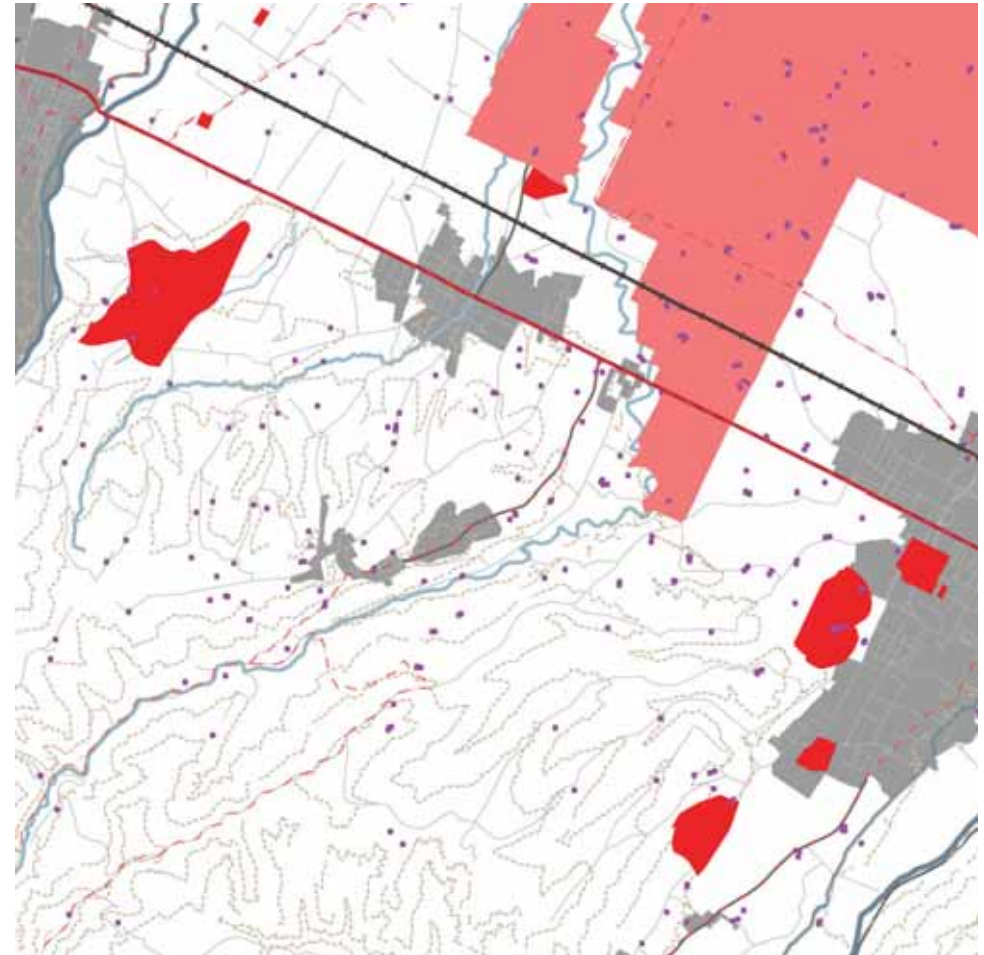
La riconoscibilità di cui si parla sarebbe esplicitata non solo da segnaletica informativa, ma proprio da segni e orditi verdi che possano adeguatamente sottolineare i manufatti nascosti, ricalcando ad esempio le direzioni dei sedimi e dei profili preesistenti, per ridare, ove possibile, un volume a ciò che, sepolto dal tempo, non ne ha più.

Un'azione di questo genere sarebbe auspicabile anche a supporto delle trame della centuriazione, la cui memoria ancora si conserva in vaste porzioni di territorio che si collocano a valle delle città di Imola e Toscanella di Dozza. La centuriazione ha interessato principalmente le terre che si collocavano a valle della via Emilia, più pianeggianti e di conseguenza più facili da lavorare per l'agricoltura, specie con i mezzi di cui si poteva disporre a quel tempo.

Infine, ennesimo elemento di pregio che viene considerato è l'edilizia rurale che, con i suoi manufatti diffusi, imprime al contesto in cui si colloca un'identità molto forte e di certo estremamente riconoscibile. Le case coloniche con il complesso di strutture a servizio della vita agricola hanno stabilito per lungo tempo l'ordine di un'economia tutta familiare, che ha scandito le vite di molte generazioni. Oggi, talvolta sono ancora abitate ed adibite ad un uso non dissimile, seppur adattato ai tempi; ma, molto più spesso, sono oggetto di trasformazioni che ne snaturano completamente la tipologia o i caratteri morfologici maggiormente identitari, senza un effettivo miglioramento degli spazi in ordine delle mutate condizioni di vita. Quello che si sta cercando di preservare non è tanto un vuoto "contenitore", con la pretesa di congelare un passato tanto apprezzato ma che ormai non c'è più, quanto i caratteri che per secoli hanno contraddistinto un territorio, il nostro, manifestandosi in molti modi, dai tipi e modi di coltivazione alla stessa edilizia rurale. Spesso in nome di una modernità solo nominale e non sostanziale si sono cancellati segni che per lungo tempo hanno disegnato l'intorno, e che traevano la loro origine da ragioni pratiche di miglior governo delle acque, ad esempio, o da storici movimenti del terreno.

Le strade storiche hanno mantenuto scorci insoliti e di certo costituiscono rotte poco battute dai più, ma possono chiaramente tornare ad essere una grande risorsa se adeguatamente messe in rete e utilizzate per creare degli itinerari ad hoc, percorsi tematici che possano fornire punti di vista nuovi anche a chi crede di conoscere già bene queste zone. Il patrimonio, sia ambientale che storico culturale, sarebbe molto più vicino e raggiungibile se visitato grazie a itinerari che ripercorrono, appunto, queste strade storiche perché il traffico commerciale e logistico rimarrebbe distante da queste rotte, anche per motivi infrastrutturali. Inoltre, immersi totalmente nel loro contesto, lontani da alcune realtà che purtroppo hanno stravolto il paesaggio originario, i beni sia naturali che costruiti dall'uomo possono spiccare in quell'equilibrio fragile che è il panorama del nostro territorio.

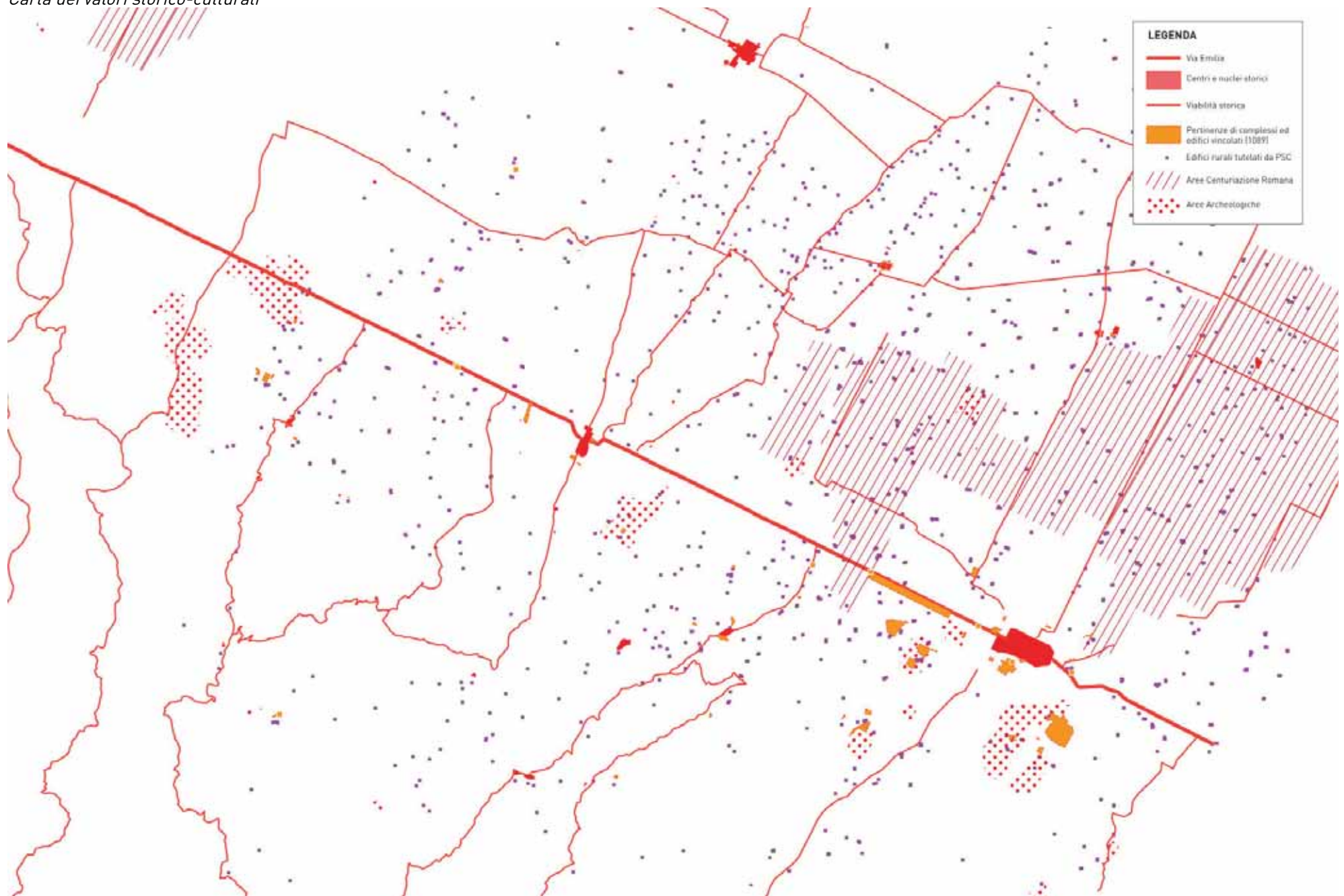
La carta che segue vuole rappresentare questi tre valori ben precisi: le aree archeologiche, la centuriazione e l'edilizia rurale considerando che una loro puntuale mappatura è il primo passo verso una loro salvaguardia perché possiamo conservare solo ciò che conosciamo. Spesso invece un valore rimane sconosciuto anche se è proprio al nostro fianco, solo per mancanza di informazione. Si vuole dunque iniziare dall'informazione sia dei cittadini che di coloro che dovessero fruire solo temporalmente di questo ricchissimo territorio, per portare di nuovo in luce alcuni aspetti secondari e minori che però hanno costituito la spina portante della nostra regione, assieme alla via Emilia.



Il patrimonio storico-culturale

Qui in dettaglio si può vedere come, attorno all'ambito della via Emilia, gravita tutto un ricchissimo patrimonio formato da elementi assai diversi tra loro. In particolare, si noti la diffusione massiccia dell'edilizia rurale di pregio, segnata in viola, che costella tutto il territorio in maniera ampia e sparsa, caratterizzando fortemente il paesaggio nel quale si colloca.

Carta dei valori storico-culturali



Dal patrimonio territoriale nel suo complesso ai segni minori nel nostro paesaggio

Alcuni elementi fragili e piccoli segni fanno parte del nostro paesaggio, talvolta a nostra insaputa. Occupano una regione di spazio e di visuale minime, ma contribuiscono a comporre l'identità di un luogo, nonostante le loro ridotte dimensioni. Quello che davvero costituisce la loro grande risorsa è la proporzione che hanno nei confronti del contesto che, libero da ogni altro segno, riesce a conferirgli quel minimo salto di scala di cui hanno bisogno per spiccare rispetto alle campagne e alle aree libere circostanti. Sono testimonianze di tradizioni e di usi che spesso non ci appartengono più, in quanto risultato di "modus vivendi" oggi cessati. Il tempo che ci divide da quelle generazioni non è poi molto, specie poi se pensiamo che quei "costumi" si sono ripetuti per secoli, sedimentandosi e diventando parte integrante del territorio. E' solo nei tempi recenti che questa frattura e questo scollamento con quei mestieri e quei cicli di vita non ci consente di leggere e di poter interpretare i segni che ci sono stati lasciati, a memoria di un equilibrio che faceva eco a quello ancestrale del ciclico ripetersi delle stagioni e a ritmi in linea con la terra, con il suo naturale riposo ed il suo sapiente ritorno.

Lontani dalle città e dai luoghi dei gesti simbolici che rappresentassero questo o quel potere, nelle campagne i segni sono figli di una funzione e, se sono cambiati nel tempo, è stato solo per ingentilirne la forma, non tanto il contenuto. L'ingresso serviva per entrare e per individuare ciò che stava dentro da ciò che era fuori, in sostanza un emblema di appartenenza e di possesso. Le residenze erano complessi che inglobavano le funzioni produttive e queste ultime nelle residenze vedevano rispecchiata direttamente la materializzazione della capacità agricola (e quindi della ricchezza) di questo o quel casato o semplice famiglia.

Vi erano luoghi creati per assolvere a specifiche funzioni, solitamente collettive o comunque di testimonianza per la collettività, che facevano parte della vita di ogni giorno, della vita minore, se così vogliamo dire, senza che questo, però, costituisca un giudizio di valore. Luoghi, quindi, di cui non si celebrava la fama se non, talvolta, a livello popolare, ma che hanno magari rappresentato la tappa quotidiana di molte persone, che qui si fermavano a pregare un momento, o che là passavano per entrare a casa del "padrone" per iniziare la giornata o anche soltanto sostavano presso quel cippo piuttosto che presso un altro. Questi segni, del tutto minori e poveri, fin nel materiale, rispetto ad altri, risaltavano nei confronti del contesto per ragioni di prospettiva. Una prospettiva personale, in quanto parte della quotidianità individuale che le conferiva un'importanza del tutto soggettiva, data dai motivi della frequentazione. Ed una prospettiva territoriale che, di fronte ad un paesaggio costituito quasi integralmente da trame agricole punteggiate qua e là da episodi residenziali-produttivi, divenivano elementi degni di nota, che emergevano dal contesto circostante. L'intrecciarsi dei percorsi che, invisibili, portavano dall'uno all'altro segno sono scomparsi, spesso, insieme alla memoria di chi li percorreva, lasciandoci impoveriti degli strumenti per interpretare alle volte alcuni tracciati dei catasti storici.

Ora, questi segni possono essere cancellati con grande facilità in quanto molto fragili. Infatti, essi non dipendono solo dalla loro mera conservazione, poiché non basta proteggerli come oggetti per preservarli come segni: è necessario salvaguardare anche tutto il delicato equilibrio di proporzioni nelle quali si iscrive la loro presenza per poter effettivamente tutelare la complessità del paesaggio di cui sono parte integrante. Analogamente, rispetto a quanto già da lungo tempo teorizzato e verificato per la conservazione dei centri storici dove, per una salvaguardia adeguata, non era sufficiente vincolare solo i monumenti di riconosciuto valore artistico ma era necessario anche porre l'accento sui tessuti urbani e sulle tipologie edilizie, qui il valore di tale patrimonio paesaggistico sta nella composizione del suo multiforme mosaico, formato dal prezioso equilibrio degli elementi che lo costituiscono.

E' la proporzione tra le parti, oltre che le parti in sé e per sé, a rappresentare la risorsa da preservare.

Mutuando un altro parallelismo, questa volta dall'ambito agro-alimentare, si può dire che, anche in questo caso, vada garantita la filiera in tutti i suoi passaggi.

Quello che vale per la scala locale, con i piccoli tratti che divengono segni, vale per quella territoriale, in cui le varie tessere musive disegnano un quadro più ampio e complesso, molto più ricco grazie alle sue diversità. Quindi, se partiamo da quelle aree che si affacciano sulla via Emilia per comprendere (sia nel senso di capire che di includere) gli sviluppi su scala più ampia, arriviamo a comprendere trasversalmente sia la bassa Pianura sia l'alto Appennino, con porzioni di territorio che seguono spesso lo scorrere delle acque, da monte a valle.



La persistenza dei segni minori

Un ingresso storico che si affaccia sulla via Emilia, nel tratto che va da Toscanella di Dozza a Castel San Pietro Terme

2_4_3_Toscanello

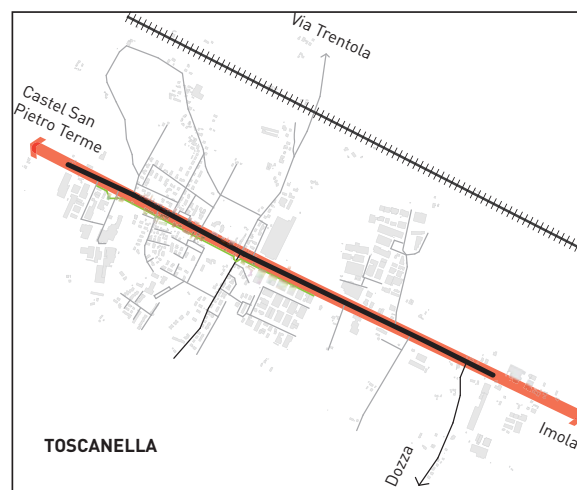
La peculiarità di Toscanella è costituita dal suo sviluppo a chiara matrice lineare sulla via Emilia. Questa caratteristica si riflette anche sul suo impianto viario, che ha come unica altra strada rilevante via Nuova Sabbioso, che la collega a Dozza. La previsione di costruire una stazione ferroviaria e un nuovo casello autostradale, cambierà però radicalmente il sistema della mobilità: si potenzierà dunque il viale che condurrà alla stazione e via Di Mezzo che diventerà la strada preferenziale per raggiungere il nuovo casello, con un tratto di nuova costruzione per collegarla alla via Emilia.

Il sistema insediativo di Toscanella si sintetizza in una sostanziale tripartizione del territorio urbanizzato: all'estremità ovest si trovano le grandi aree commerciali, nella parte centrale e a ridosso del fiume che attraversa l'abitato si è sviluppata la zona a prevalenza residenziale e dei servizi, mentre le aree produttive si concentrano nella parte orientale, a cavallo della via Emilia. Nelle previsioni di espansione del territorio urbanizzato contenute nel Documento Preliminare, si ipotizzano grandi zone di servizi a Nord, fino a toccare la ferrovia, e qualche nuova area residenziale a nord-ovest, che andrebbe a creare un nuovo affaccio urbano sulla via Emilia.

L'analisi morfologico-funzionale di Toscanella rileva una situazione molto diversa rispetto alle precedenti. Lo spazio cittadino centrale è stato oggetto di una recente riqualificazione, che ha portato ad una definizione dei bordi strada, dei marciapiedi e delle piste ciclabili che corrono fino al limite orientale del costruito. I fronti commerciali principali, si affacciano quindi su spazi pubblici ridisegnati, che hanno reso necessario trovare spazi di sosta non direttamente sulla Via Emilia, ma nelle sue immediate vicinanze. All'ingresso ovest della città si registra comunque la presenza di un certo numero di bordi strada indefiniti e di numerosi piazzali per le aree produttive nonché il grande centro commerciale.

A_ Il sistema della MOBILITA'

SITUAZIONE ATTUALE

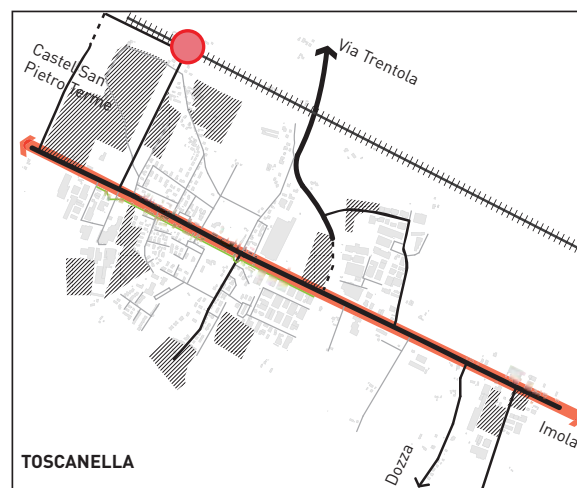


LEGENDA

Sistema della mobilità urbana

- Via Emilia
- Viabilità principale
- Viabilità minore
- Piste ciclabili
- Ferrovia
- Stazioni ferroviarie esistenti
- ▨ Centri Storici

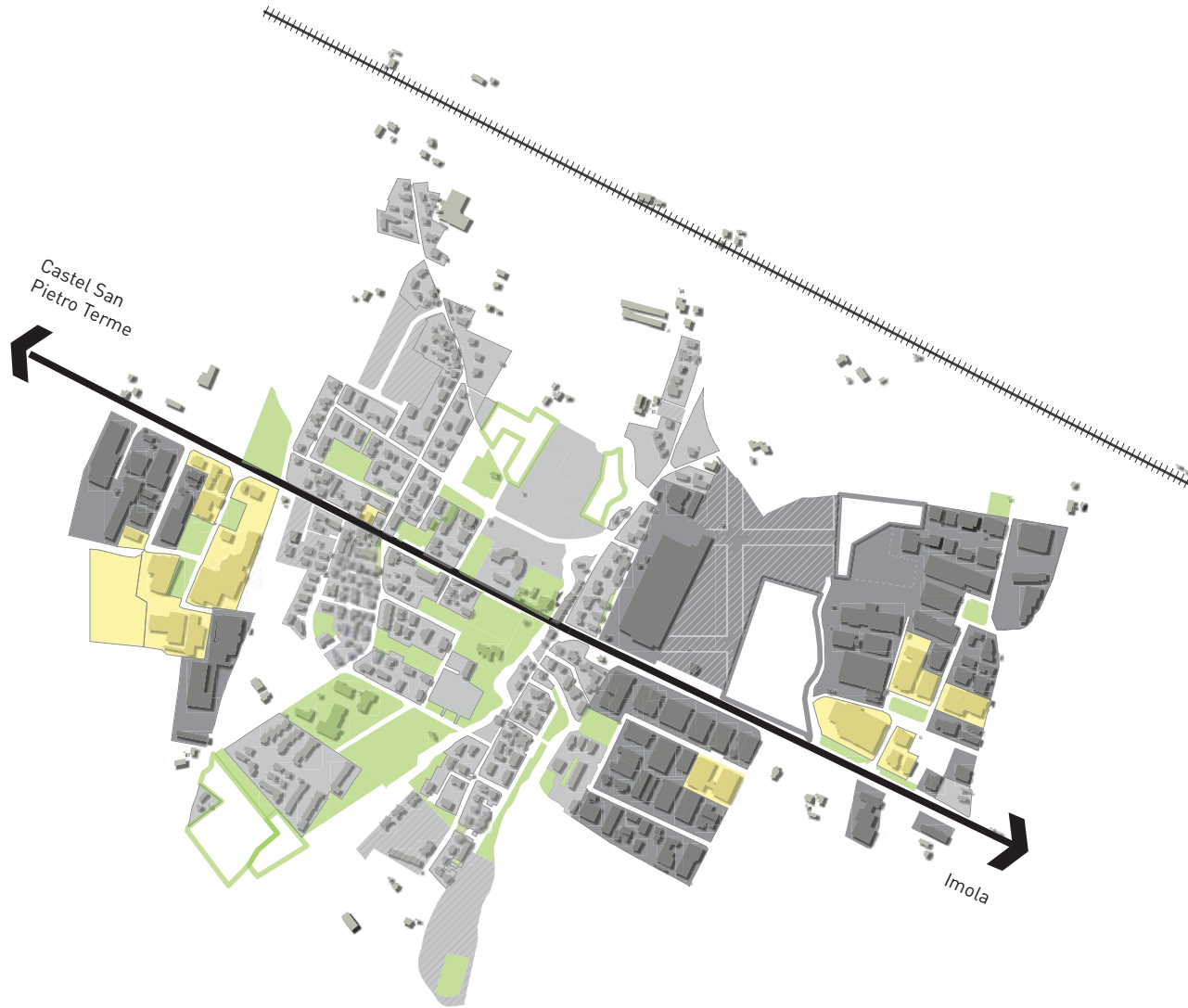
PREVISIONI



LEGENDA

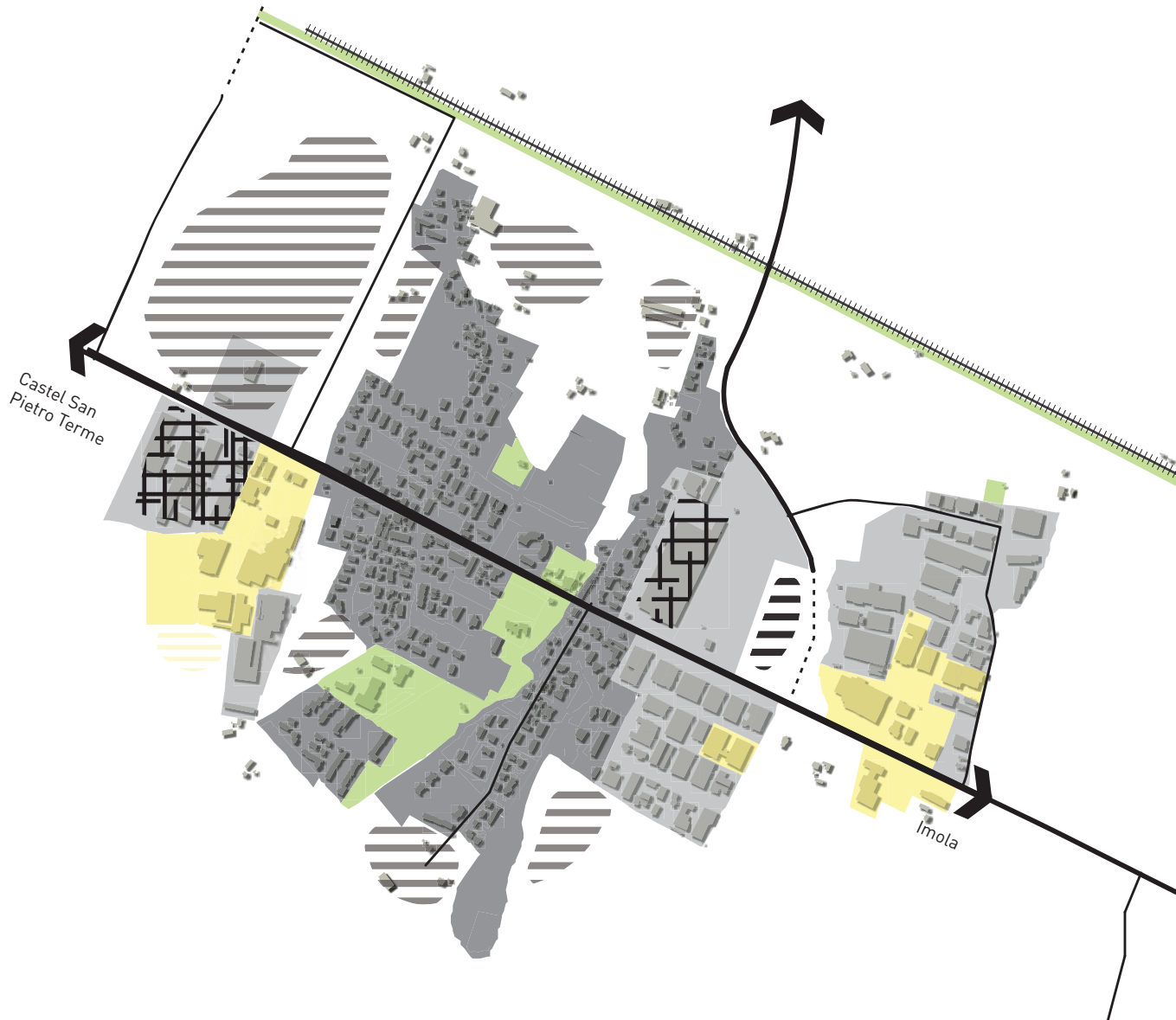
Sistema della mobilità urbana

- Via Emilia
- Viabilità principale
- Viabilità minore
- Viabilità di progetto
- Piste ciclabili
- - - - - Piste ciclabili di progetto
- Ferrovia
- Stazioni ferroviarie esistenti
- Stazioni ferroviarie previste
- ▨ Centri Storici
- ▨ Ambiti di espansione



- Zone residenziali consolidate
- Zone di espansione prevalentemente residenziale attuate o in corso di attuazione (dal 2000 al 2008)
- Zone di espansione a prevalente destinazione residenziale non attuate
- Zone a prevalente destinazione produttiva/terziaria consolidate
- Zone di espansione prevalentemente produttiva/terziaria attuate o in corso di attuazione (dal 2000 al 2008)
- Zone a prevalente destinazione produttiva/terziaria non attuate
- Zone di espansione prevalentemente commerciali attuate o in corso di attuazione
- Zone a prevalente destinazione commerciale non attuate
- Servizi di base o di interesse generale previsti dal PRG vigente attuari o in corso di attuazione
- Servizi di base non attuati
- Perimetro zona A (centro storico)

PREVISIONI : gli ambiti di espansione previsti dal Documento Preliminare



- Ambiti consolidati, attuati o in corso di attuazione
- Ambiti urbanizzabili a destinazione prevalentemente residenziale
- Ambiti urbanizzabili a destinazione prevalentemente produttiva/terziaria
- Ambiti urbanizzabili a destinazione prevalentemente di servizi di base o di interesse generale
- Ambiti urbanizzabili a destinazione prevalentemente commerciale
- Ambiti di riqualificazione
- Bordi urbani

SCHEMA MORFOLOGICO FUNZIONALE



SEZIONI STRADALI

SEZIONE 1



SEZIONE 2



SEZIONE 3

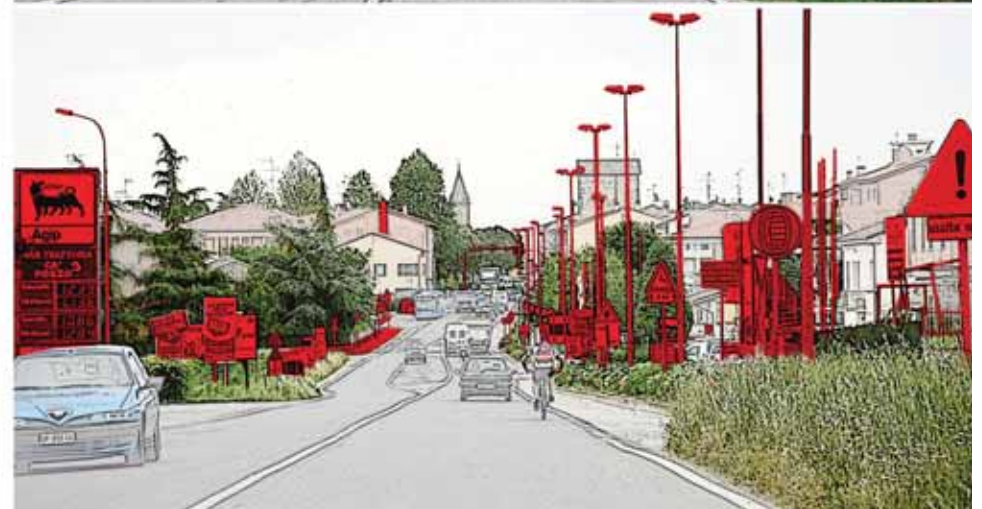
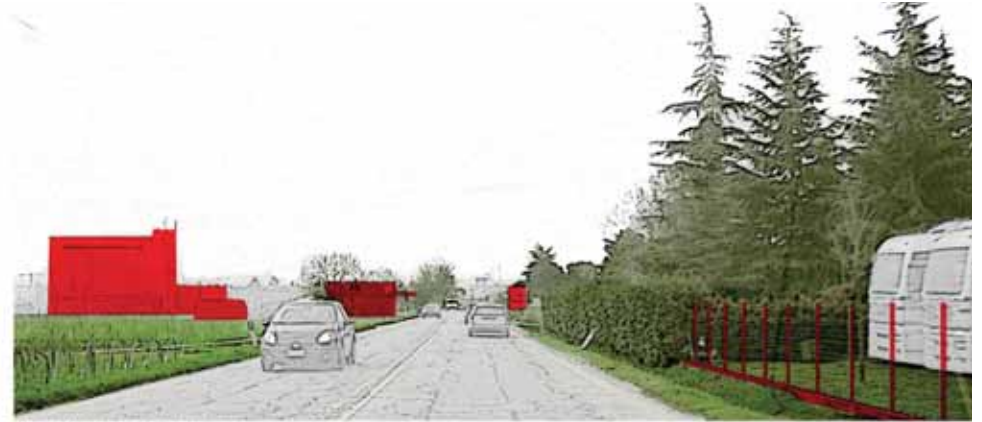


GLI INGRESSI URBANI

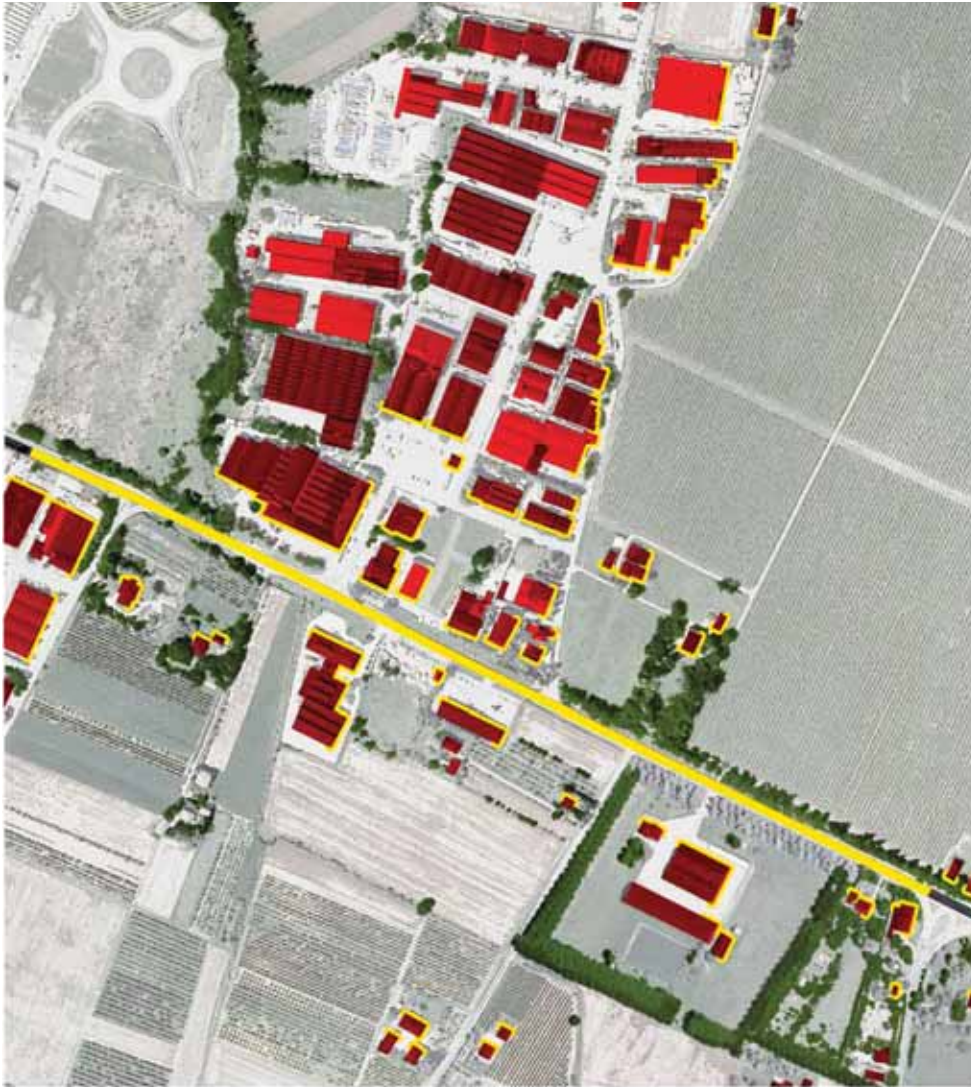


TOSCANELLA – INGRESSO OVEST

Nel primo tratto l'edificato è di tipo produttivo e si colloca nell'ambito sud, con l'eccezione importante di un silos ubicato a nord, che costituisce un segno di riconoscibilità, data l'altezza. Nel secondo tratto, il tessuto urbano assume una trama più minuta, essendo di tipo prevalentemente residenziale, con unità abitative mono o bifamiliari. Il limite dell'urbanizzato è piuttosto definito. I fronti edilizi sono in genere caratterizzati da una scarsa qualità architettonica. L'inquinamento visivo a bordo strada, causato dalla segnaletica e dai cartelloni pubblicitari, è persistente. Gli elementi di illuminazione pubblica, pur essendo omogenei e in grado di marcare un ritmo all'ingresso dell'abitato appaiono sovradimensionati e di scarsa qualità architettonica.



GLI INGRESSI URBANI



TOSCANELLA – INGRESSO EST

L'edificato, principalmente di tipo produttivo, si concentra nell'ambito a nord del tratto in esame e presenta fronti edilizi che, nella maggior parte dei casi, possiedono un carattere anonimo e di scarsa qualità architettonica.

I bordi stradali si caratterizzano per un notevole inquinamento visivo, originato principalmente da una cartellonistica pubblicitaria incongrua e monotona e dalla presenza di diverse tipologie di elementi di illuminazione stradale.

La vegetazione presente contribuisce a schermare la presenza degli edifici, attenuando l'impatto visivo del comparto produttivo; tuttavia, in buona misura, alcune specie vegetali presenti non sono autoctone (seppur ormai naturalizzate) e, da un punto di vista prettamente paesaggistico, risultano incoerenti.



2_5_Individuazione dell' ambito della via Emilia: tre contesti e due situazioni

Dalle precedenti analisi e letture del territorio attraversato dalla Via Emilia è evidente che l'ambito di pertinenza della strada consolare non può essere limitato al suo stretto intorno e va ricercato in una dimensione più ampia.

Se si osservano le Unità di Paesaggio definite dal Ptcp di Bologna, appare evidente che il tracciato della Via Emilia sia il limite che separa le unità di paesaggio delle colline (bolognese ed imolese) da quelle delle pianure (orientale ed imolese). Ed in effetti dalla lettura dei caratteri del paesaggio rurale appare evidente che la via Emilia rappresenti il punto di passaggio fra questi due sistemi. Questo punto di passaggio in realtà si consuma entro una soglia, non già una linea senza dimensione, che entro uno spessore variabile vede modificarsi i caratteri paesaggistici dalla collina alla pianura. Per la definizione di questa soglia, o meglio del paesaggio della Via Emilia, risulta più appropriato ribaltare i rapporti e osservare il paesaggio ponendo al centro la Via Emilia. Anche storicamente la via Emilia si collocava come prima linea praticabile della pianura parallela alla catena appenninica e alle pendici collinari. La via Emilia era definita allora, proprio come adesso, dalle colline da un lato e dalla pianura dall'altro. Partendo proprio da questi assunti il Piano Strutturale del Circondario Imolese definisce alcune sottounità di paesaggio che in qualche maniera inscrivono la Via Emilia all'interno di questo paesaggio della transizione, fra collina e pianura. In particolare viene individuato l'ambito collinare proprio della via Emilia (costituito dalle sottounità 4A e 5A), mentre verso la pianura le sottounità si articolano indipendentemente dalla Via Emilia.

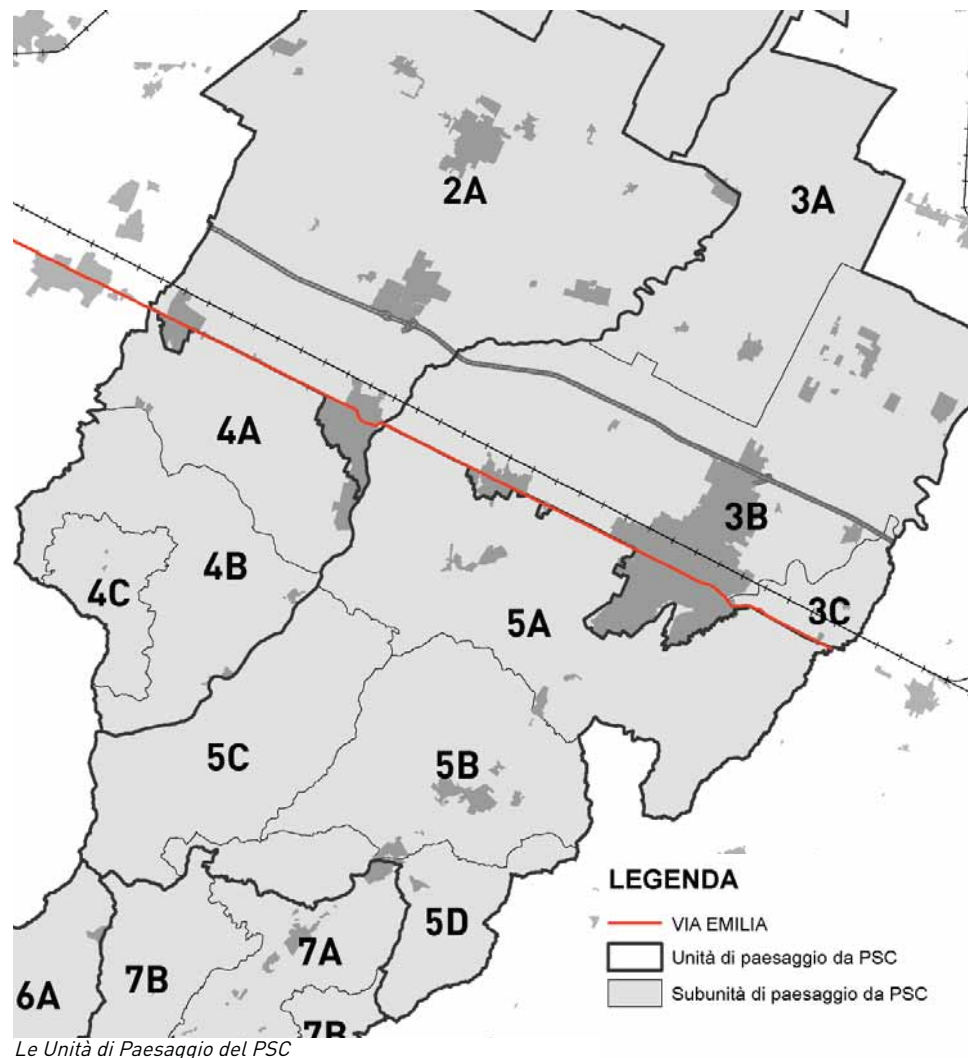
Se però si osserva il paesaggio percepito dalla via Emilia (e quindi si sovrappone ad una matrice geografica oggettiva la matrice percettiva) allora si riconosce più chiaramente l'ambito proprio della via Emilia, che da un lato tende a coincidere con quello individuato dal PSC del circondario di Imola, determinato da un punto di vista visuale da crinali e rilievi principali, e dall'altro lato può essere confinato entro la parte di pianura descritta dal tracciato ferroviario, ultima barriera visuale dalla via Emilia.

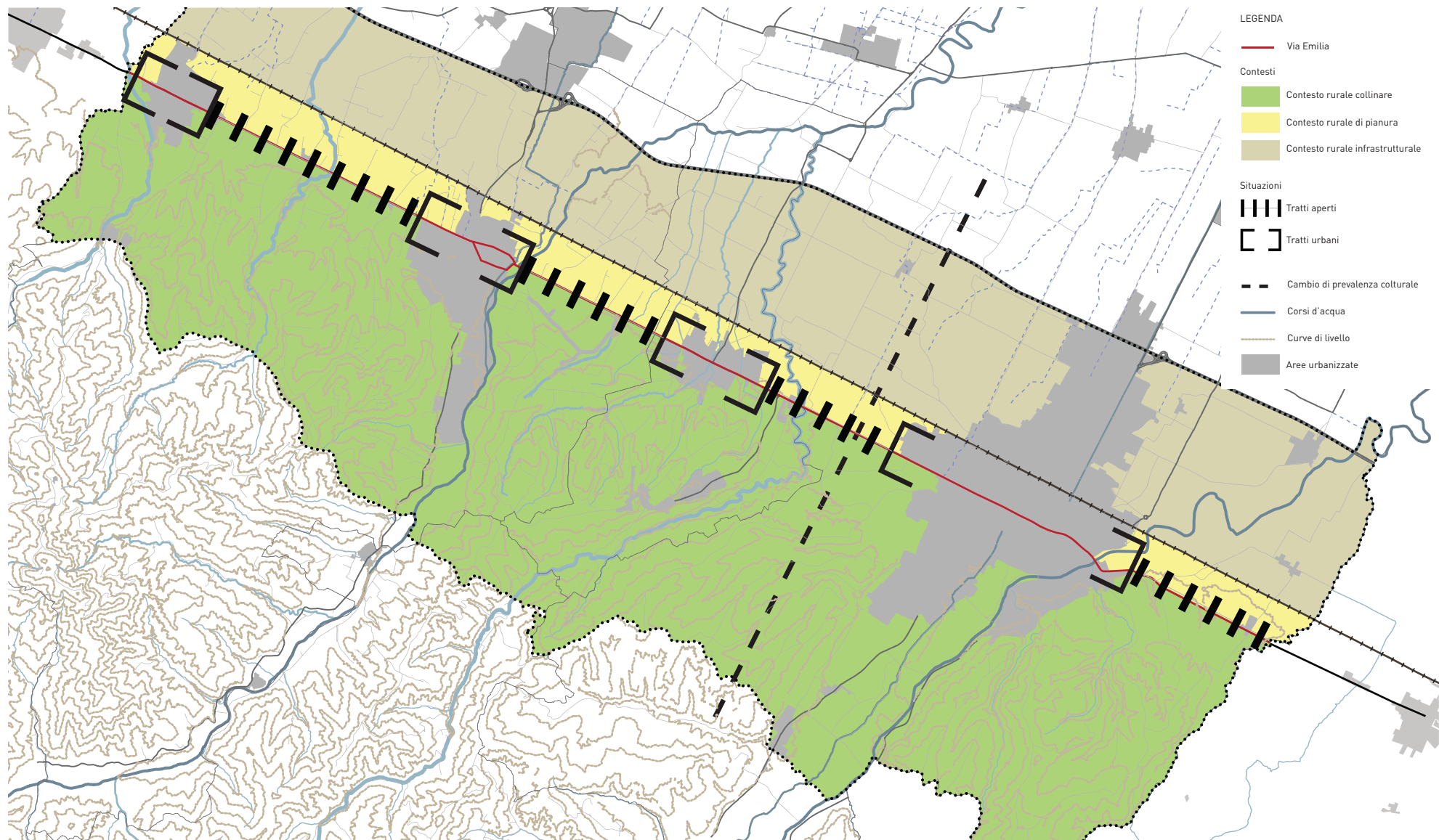
Se però consideriamo il paesaggio nella sua dimensione dinamica (e non solo statica) e nella sua componente antropica, ci accorgiamo che il ruolo di infrastruttura capace di costruire il sistema insediativo portante della Regione oggi non è assolto dalla sola via Emilia, quanto da un fascio di infrastrutture che descrivono piuttosto un corridoio. Allora appare chiaro che almeno anche l'ambito compreso fra la ferrovia e l'autostrada faccia parte, seppure senza riferimenti visuali diretti, di un sistema relazionale e funzionale unico.

si arrivano così ad individuare tre contesti che formano l'ambito della Via Emilia: un contesto rurale collinare; un contesto rurale di pianura, che si sviluppa dalla via Emilia fino alla ferrovia; un contesto rurale infrastrutturale che comprende la ferrovia fino all'autostrada e oltre. All'interno di questa ripartizione in fasce, in cui i caratteri ambientali, morfologici, insediativi, agricoli e naturali della collina cedono il passo a quelli della pianura.

All'interno di questo ambito si conuma, trasversalmente, anche il cambiamento di paesaggio che dal bolognese muove alla romagnola; cambiamento di paesaggio visibile immediatamente nel cambio culturale.

All'interno di quest'ambito sono state riconosciute anche due situazioni prevalenti: la situazione urbana e quella rurale aperta. La distinzione fra le due situazioni appare ancora leggibile anche se tende ad affievolirsi e ad essere sempre meno leggibile, specialmente nei punti di passaggio, negli ingressi urbani, che tendono a dilatarsi e ad essere sempre meno definiti, iniziando a costruire quel paesaggio della frammissione periurbana dei grandi centri.





TENDENZE EVOLUTIVE,
DINAMICHE IN CORSO E
SCENARI DI PROGETTO

Come possono cambiare gli equilibri e cancellare i segni

In entrambi gli esempi, abbiamo ipotizzato scenari futuri in cui, pur mantenendo il segno in quanto manufatto, il contesto circostante cambiasse notevolmente, tanto da non farne percepire la presenza.

adesso



dopo



adesso



dopo



Tratto aperto del Piratello - stato attuale



Tratto aperto del Piratello - ipotesi di densificazione sparsa



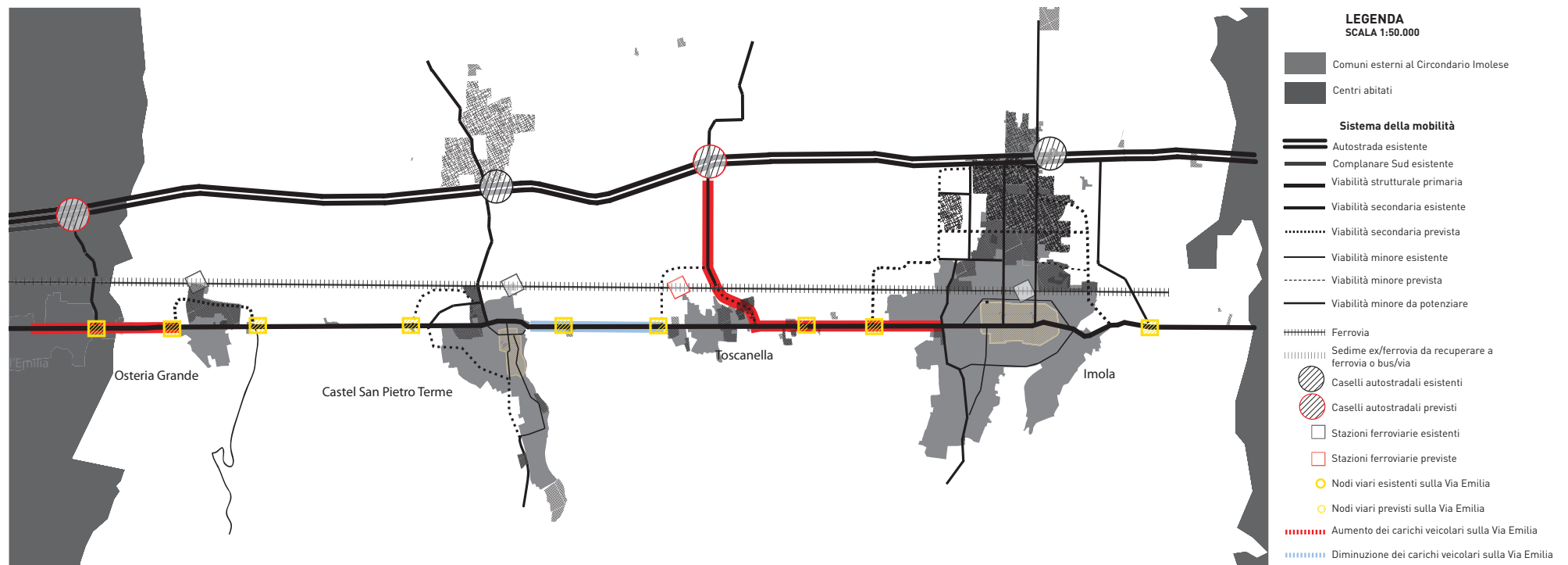
Rischio sprawl.

I tratti di campagna aperta, ancora distinguibili dalla "città" potrebbero perdere questa loro caratteristica di ruralità non solo per una edificazione pianificata che tende a saldare i centri lungo la Via Emilia, ma anche e soprattutto per piccole trasformazioni ed interventi anche minori che porterebbero progressivamente a far perdere sia i caratteri di leggibilità del territorio rurale sia la funzionalità del tessuto agricolo, frammentato e spezzettato oltre misura da attività "urbane".

3_3_ Scenari di assetto infrastrutturale

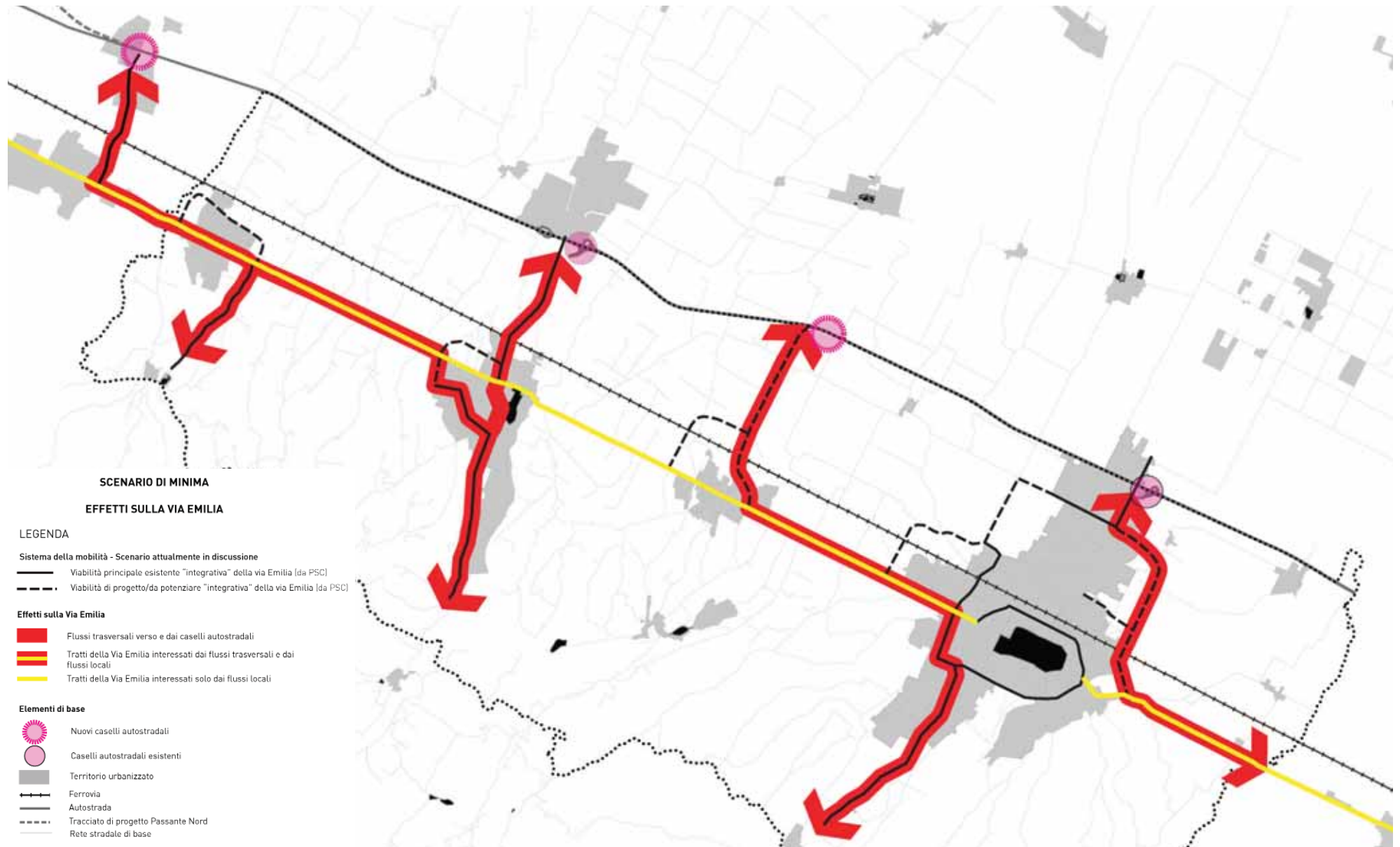
La definizione dell'assetto infrastrutturale futuro appare uno degli aspetti principali su cui costruire poi le ipotesi di valorizzazione della via Emilia, sia nei tratti urbani che nei tratti aperti. Allo stato attuale esiste uno scenario infrastrutturale disegnato dal Documento Preliminare (ed illustrato in precedenza) che viene però assunto come scenario di lungo periodo. Nello stesso tempo all'interno dei lavori del PSC si viene delineando uno scenario di "minima" di medio-breve termine che prende le mosse dall'accordo con la Società Autostrade che prevede l'apertura del casello di Dozza e una serie di opere infrastrutturali complementari come riportato nella cartografia specifica. Questo scenario, però comporta un appesantimento dei flussi di traffico sulla via Emilia, in particolare nel tratto del Piratello tra Imola e Toscanella, che non ha alternative per gli spostamenti est-ovest, tratto tra i più pregiati dal punto di vista architettonico, paesaggistico e simbolico. Inoltre l'eventuale realizzazione del Passante Nord con la relativa barriera autostradale all'altezza di Ponte Ronca produrrà, come evidenziato negli studi sul traffico presenti nel Quadro Conoscitivo, un'intensificazione degli spostamenti lungo la via Emilia, in particolare nel tratto tra Osteria Grande e Ozzano. Questo scenario non può essere considerato compatibile con il progetto di valorizzazione della via Emilia, almeno per il lungo periodo, in quanto aggrava ulteriormente le condizioni di mobilità con un incremento degli spostamenti di attraversamento che non hanno ricadute positive sui territori attraversati. Il progetto invece ha l'obiettivo di trasformare la via Emilia in un asse paesaggistico compatibile prevalentemente con gli spostamenti locali, di breve-medio raggio, che sono quelli che corrispondono alle esigenze economiche e sociali di vita radicate attorno all'asse della via Emilia.

Per risolvere queste criticità, viene proposto uno scenario intermedio o di "alleggerimento" che anticipa alcune previsioni dell'assetto finale del DP che però possono da subito migliorare sostanzialmente le condizioni di traffico e anche di vivibilità di alcuni tratti della via Emilia, deviando i flussi di attraversamento verso altre destinazioni, prima tra tutte Bologna. Si propone quindi di anticipare, rispetto allo schema del DP che prevede un asse stradale continuo parallelo alla ferrovia e alternativo alla via Emilia, la realizzazione di due tratti: il primo che collega Imola al casello di Toscanella a nord della ferrovia e il secondo che "by-passa" l'abitato di Osteria Grande raccordandosi direttamente al futuro casello del Passante Nord. Seppure i nuovi tracciati proposti, riportati nello scenario intermedio, siano indicativi, corrispondono in larga misura a tratti esistenti che necessiterebbero di essere adeguati e in parte riconnessi con nuovi tratti. In particolare per la realtà di Imola si è individuata una soluzione di massima che consentirebbe di dare continuità alla viabilità di grande scorrimento con l'adeguamento di una strada esistente e la realizzazione ex-novo di un breve tratto fino ad innestarsi sulla viabilità di adduzione al casello prevista dall'accordo. E' poi da valutare la possibilità di dare continuità a un asse intermedio in parte in previsione, in parte esistente che consentirebbe di evitare il transito lungo l'attuale circonvallazione del centro storico.

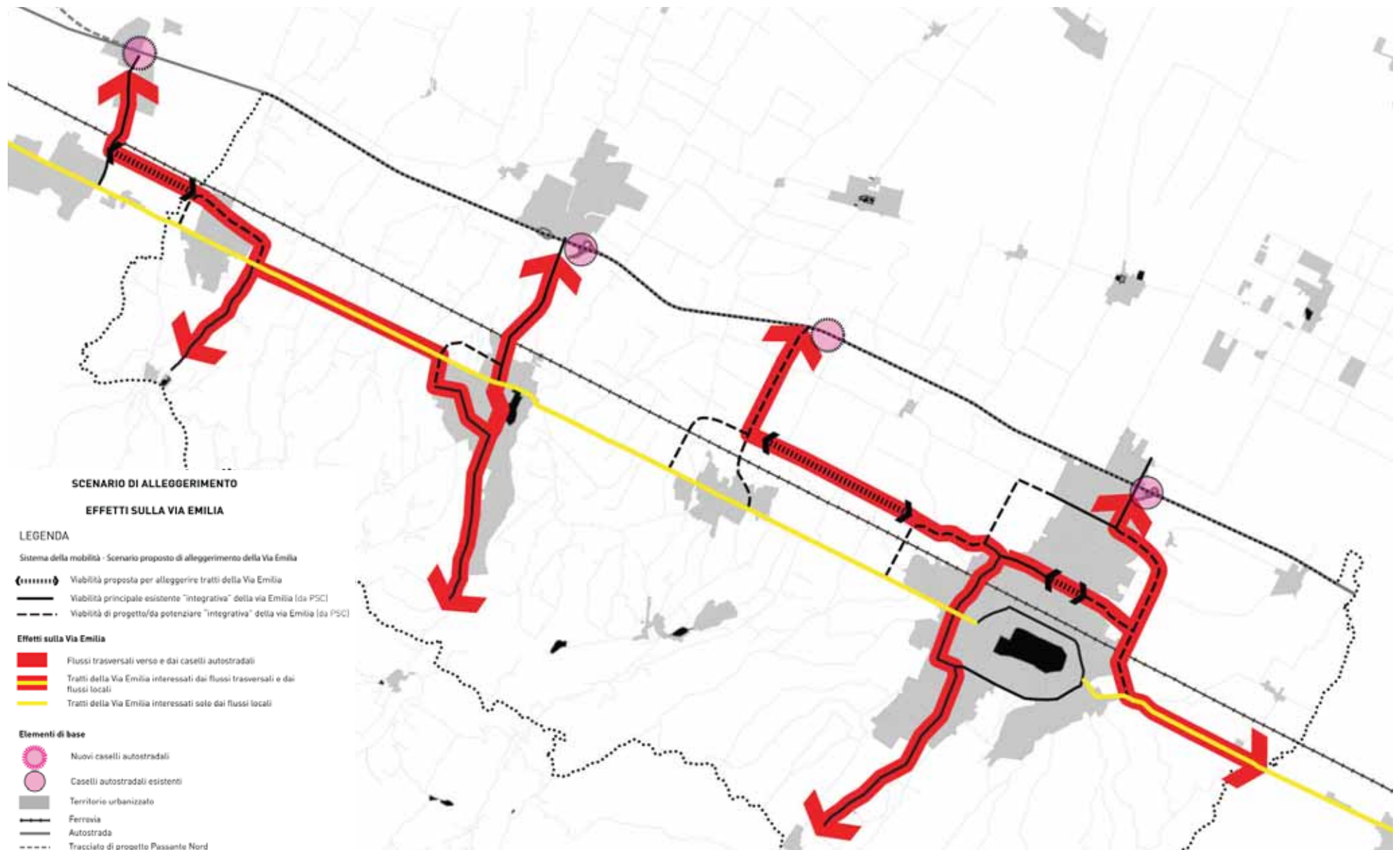


Criticità rilevate sullo scenario attualmente in discussione

Scenario di minima attualmente in discussione ed effetti sulla via Emilia



Scenario proposto intermedio o di alleggerimento ed effetti sulla via Emilia

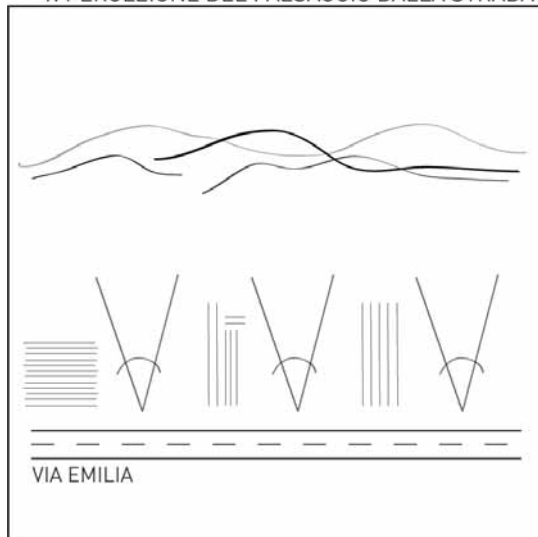


PROGETTO E
LINEE GUIDA

4_PRINCIPI STRATEGICI E OBIETTIVI DI QUALITÀ DEL RIDISEGNO URBANO E TERRITORIALE

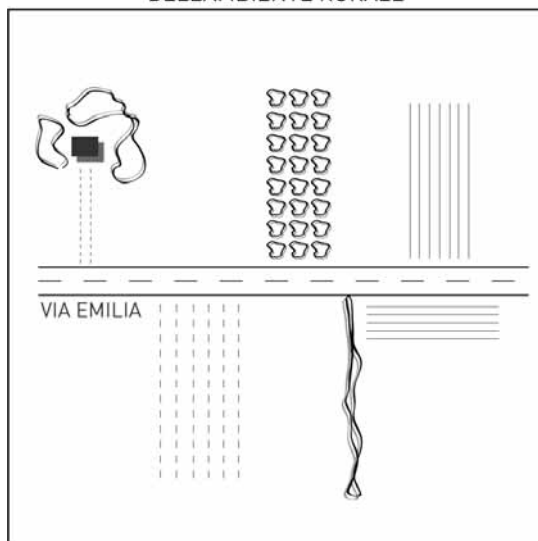
4_1_Principi generali

1. PERCEZIONE DEL PAESAGGIO DALLA STRADA



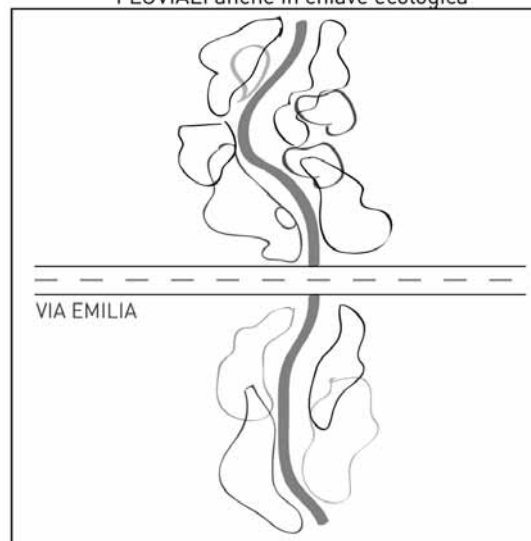
Il progetto deve valorizzare la percezione del paesaggio circostante la strada e in particolare tutelare e valorizzare le prospettive visuali e i punti panoramici. Nei tratti aperti la progettazione dovrà tendere a trasformare la via Emilia in una strada-paesaggio

2. SALVAGUARDIA E VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE RURALE



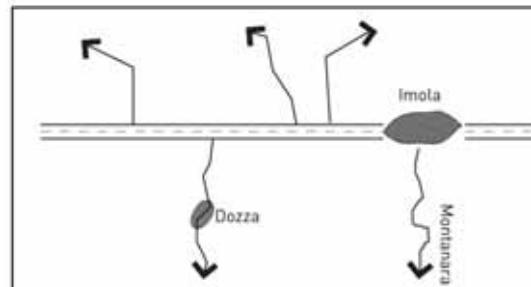
Uno degli elementi chiave del paesaggio circostante la Via Emilia è costituito dall'ambiente rurale che deve essere tutelato e valorizzato.

3. VALORIZZAZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI FLUVIALI anche in chiave ecologica



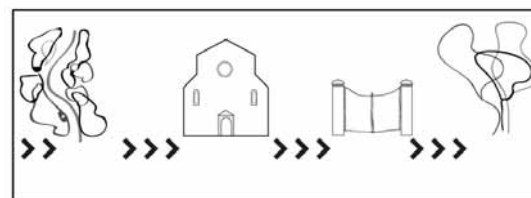
Gli elementi verdi e le masse vegetali fluviali costituiscono un'eccezionale risorsa ambientale sia in termini ecologici che paesaggistici, che deve essere valorizzata

4. PERCORSO COME ITINERARIO



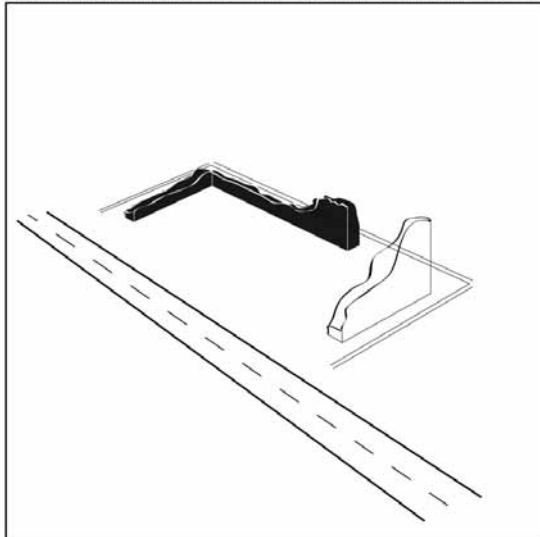
La via Emilia costituisce un itinerario regionale di eccezione e al tempo di configura come elemento di accesso e raccordo con gli itinerari vallivi e di pianura. Il progetto deve quindi valorizzare questo duplice ruolo di itinerario e di accesso e raccordo ad altri itinerari

5. PERCORSO COME SEQUENZA



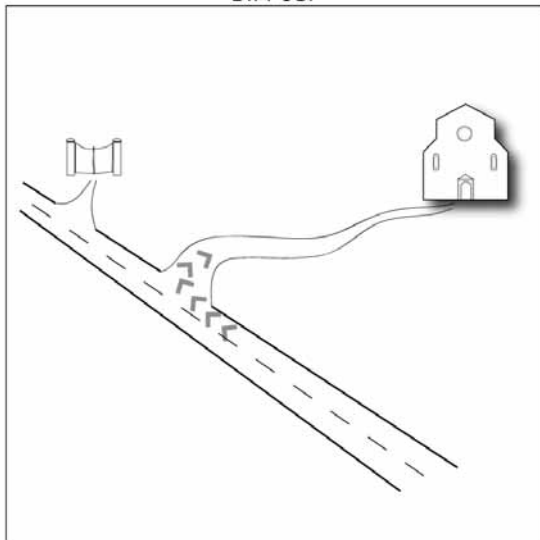
La via Emilia si presenta al viaggiatore come una narrazione di questo brano di paesaggio. La sequenza di piani visuali e di diversi elementi compositivi deve essere valorizzata

**6. VALORIZZAZIONE DELLE AREE ARCHEOLOGICHE
COME NARRAZIONE DELLA STORIA DELLA VIA EMILIA**

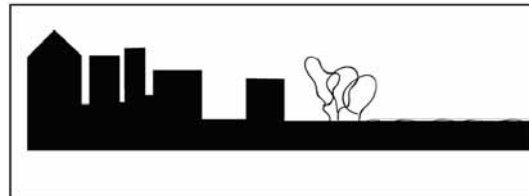


L'obiettivo di ricostruire una strada narrativa passa anche attraverso la valorizzazione delle diverse situazioni attraversate dalla via Emilia, come ad esempio le aree archeologiche e i beni di valore storico-architettonico diffusi, oltre ai nuclei e centri storici.

**7. VALORIZZAZIONE E RECUPERO DEI BENI
DIFFUSI**

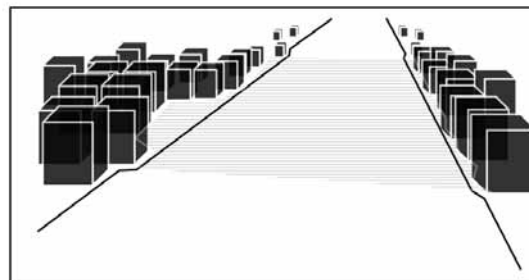


8. DEFINIZIONE DEL MARGINE CITTA'-CAMPAGNA



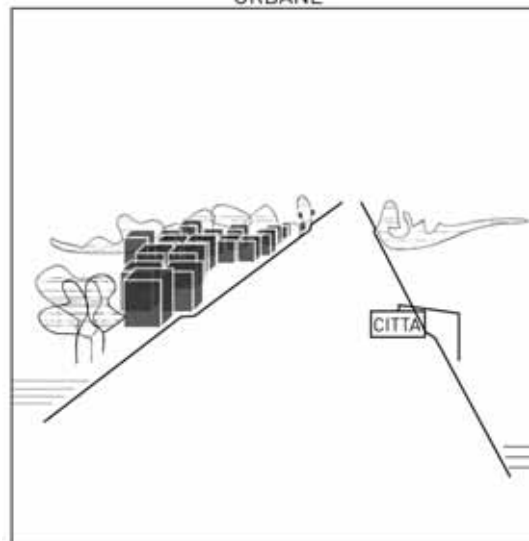
Uno degli elementi di maggior valore riconosciuto è l'alternanza ancora leggibile fra tratti urbani e brani di territorio rurale. Per valorizzare questa differenza, il progetto si pone l'obiettivo di definire meglio, anche da un punto di vista morfologico, il rapporto fra città e campagna attraverso una riprogettazione dei margini e la valorizzazione degli ingressi ai nuclei abitati della via Emilia come Porte Urbane.

10. TRATTI URBANI COME SPAZIO PUBBLICO



In molti tratti urbani la Via Emilia mantiene ancora i forti connotati di strada urbana centrale. In altri tratti urbani questa natura è stata accentuata e in altri casi ancora le previsioni di sviluppo urbano pongono le condizioni affinché da semplice infrastruttura la via Emilia torni ad essere elemento urbano strutturante. Per raggiungere questo obiettivo la Via Emilia nei tratti urbani è da considerarsi soprattutto come occasione per costruire uno spazio pubblico relazionale.

**9. VALORIZZAZIONE DEGLI ACCESSI COME PORTE
URBANE**



4_3_ Indirizzi per lo sviluppo territoriale ed urbano

Coerentemente con gli obiettivi di qualità e con gli indirizzi generali dei contesti già descritti, vengono individuati i seguenti indirizzi specifici per lo sviluppo territoriale urbano dell'ambito interessato dalla Via Emilia.

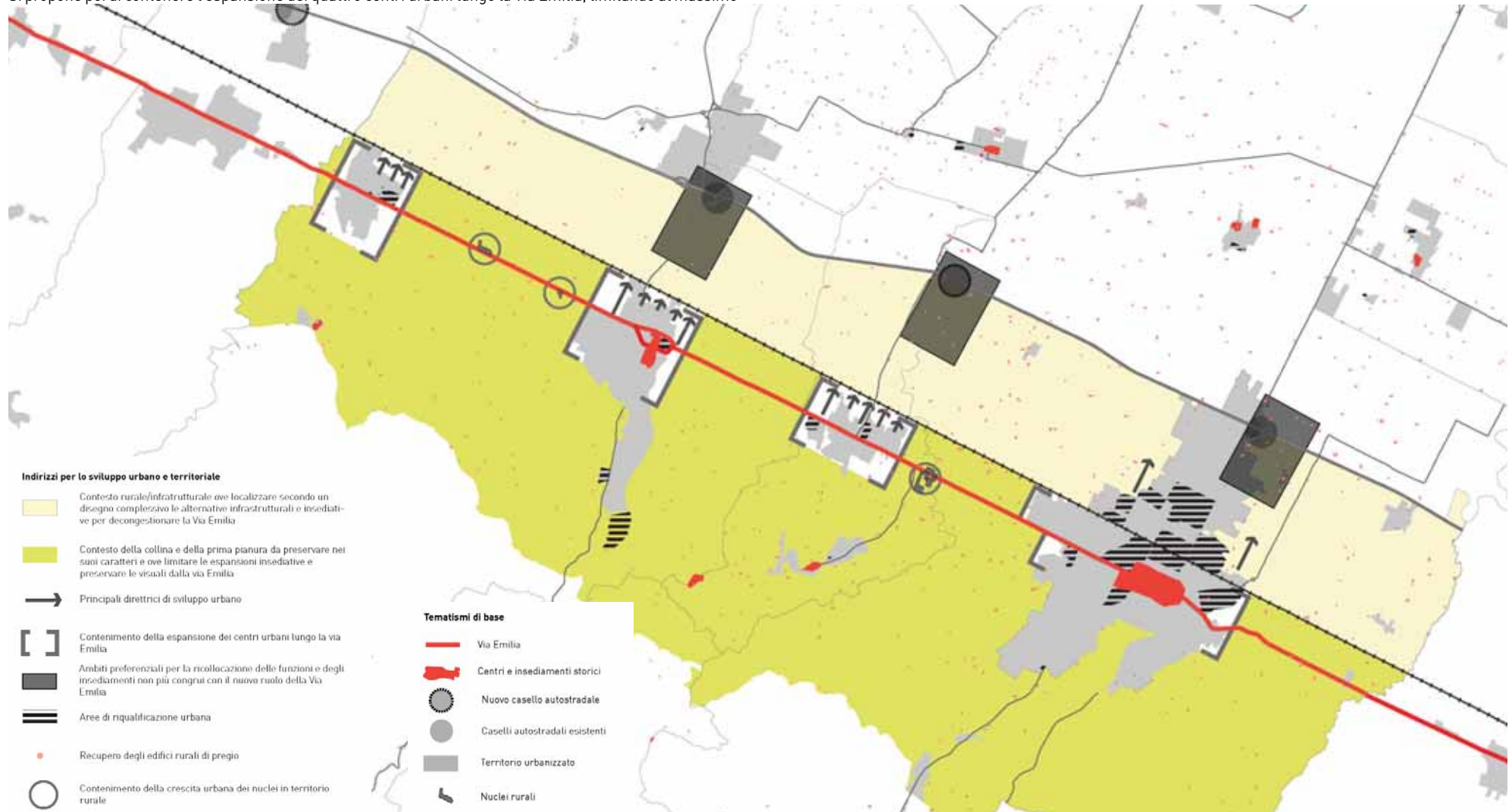
Il primo indirizzo per lo sviluppo urbano e territoriale è quello di privilegiare le opzioni di riqualificazione da condurre però secondo criteri di reale accrescimento della qualità e dell'offerta anche di servizi degli abitati.

Si propone poi di contenere l'espansione dei quattro centri urbani lungo la Via Emilia, limitando al massimo

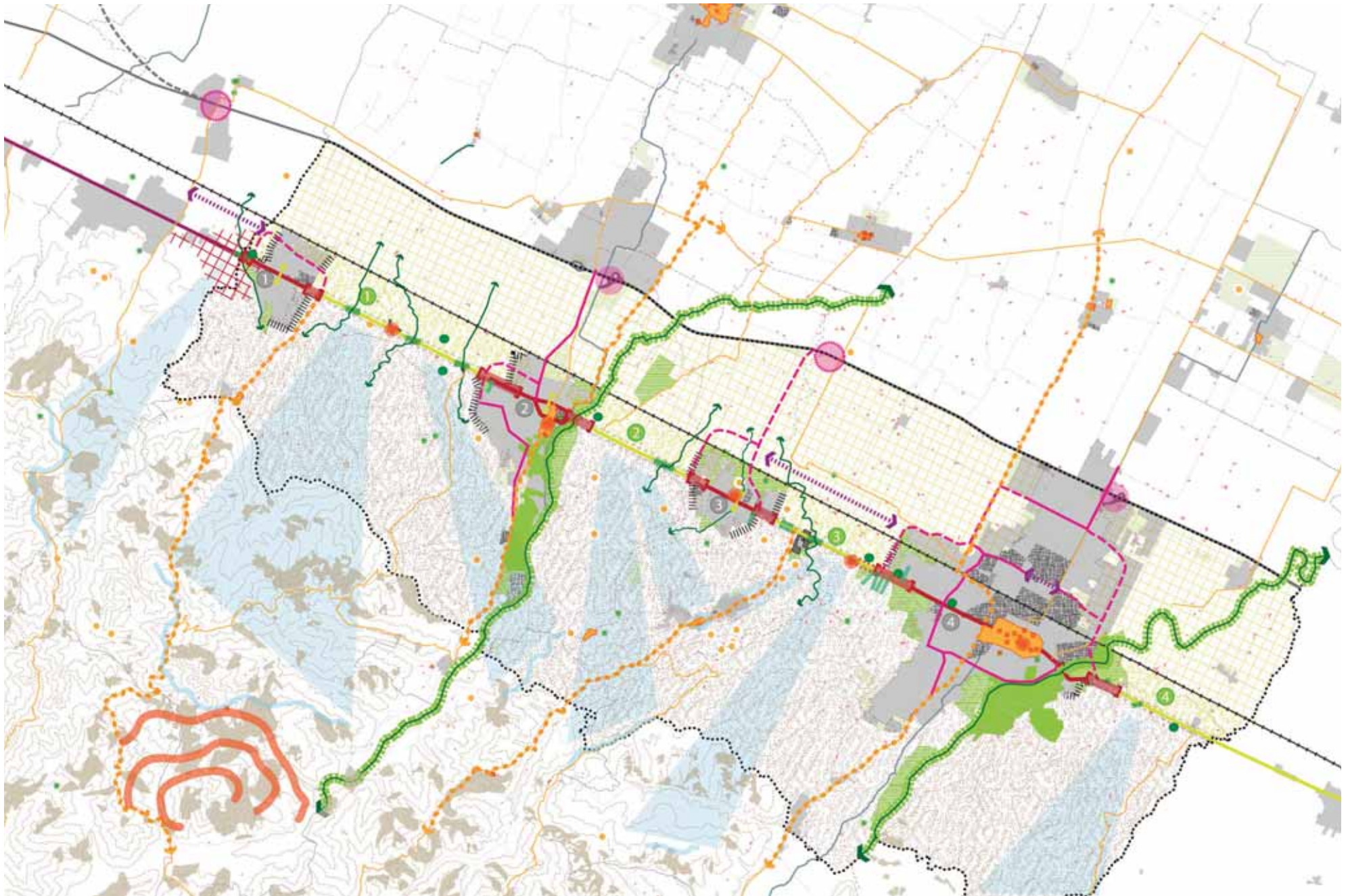
la crescita dell'urbanizzato parallelamente alla strada e preferendo piuttosto un compattamento interno della abitato che interessi aree dismesse (vedi punto precedente) o relitti agricoli in ambito urbano, oppure secondo direttrici di crescita verso la ferrovia e l'autostrada (nel caso dei tessuti produttivi ad Imola).

In ambito rurale si propone di incentivare il recupero degli edifici rurali di pregio, senza stravolgerne i caratteri architettonici e con usi compatibili con il contesto rurale.

Sempre in ambito rurale si propone di contenere i piccoli nuclei prevedendo limitati completamenti che non interessino la Via Emilia.








5_MASTER PLAN GENERALE






LEGENDA

0. Sistema della mobilità





-  Viabilità principale esistente integrativa della via Emilia (scenario di minima)
-  Viabilità di progetto/da potenziare integrativa della via Emilia (scenario di minima)
-  Nuovi caselli autostradali
-  Caselli autostradali esistenti
-  Diretrici stradali proposte come scenario di alleggerimento della via Emilia

1. La Via Emilia

-  Tratti urbani da ridisegnare come strade urbana a percorrenza lenta
-  Tratti extra-urbani da ridisegnare come strade paesaggio
-  Sistema della Via Emilia

2. Le situazioni urbane.



I quattro nuclei principali lungo la via Emilia presentano situazioni ed opportunità diverse tra loro

-  Osteria Grande: ricostruzione della via Emilia come elemento ordinatore
-  Castel San Pietro: la riqualificazione della via Emilia da limite a elemento urbano
-  Toscanella di Dozza: rafforzamento della via Emilia come spazio pubblico centrale
-  Imola: potenziamento della via Emilia come asse urbano centrale

3. Gli accessi alle principali aree urbane





-  Ambiti di progetto quali nuove porte urbane

4. Definizione dei margini urbanizzati nel rapporto città/campagna

-  Margini urbani da ridefinire.
-  Insediamenti rurali in cui contenere lo sviluppo urbano


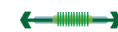




5. Le situazioni aperte.

I tratti aperti della via Emilia presentano caratteri a volte ricorrenti ma con peculiarità ed opportunità diverse tra loro

-  Tratto dei piccoli nuclei: mantenimento della sequenza visuale che alterna piccoli nuclei ex-rurali alla campagna dai caratteri ancora bolognesi
-  Tratto del Sillaro: soglia di transizione fra la campagna bolognese e quella imolese-romagnola dove preservare e valorizzare i caratteri rurali e naturalistici.
-  Tratto del Piratello: valorizzazione del sistema edilizio e paesaggistico del Piratello e dei caratteri rurali che caratterizzano questo tratto
-  Tratto del Santerno: dove preservare e valorizzare i caratteri rurali e naturalistici della pianura e prima collina imolese-romagnola






6. Riconessioni ed elementi verdi.

Elementi verdi territoriali ed urbanio segnano il paesaggio

-  Parchi/sistemi fluviali principali da potenziare
-  Sistemi d'acqua e segni del paesaggio rurale da valorizzare e potenziare
-  Ricuciture del sistema del verde urbano da realizzare
-  Alberi monumentali da valorizzare
-  Macchie di vegetazione rurali da valorizzare
-  Filari alberati rurali da valorizzare





7. Rete territoriale.

Valorizzazione del sistema di risorse ambientali e culturali




-  Centri e nuclei urbani storici da tutelare e da valorizzare all'interno di itinerari turistici
-  Beni di valore storico-architettonico diffusi da valorizzare ricomprendendoli negli itinerari turistici
-  Principali itinerari storici trasversali di valorizzazione territoriale delle componenti materiali e immateriali
-  Itinerari storici secondari
-  Aree archeologiche lungo la Via Emilia da valorizzare con progetti di paesaggio

8. Visuali.

Dalla via Emilia si percepiscono scenari e paesaggi dal forte carattere identitario

-  Varchi visuali da salvaguardare limitando edificazioni lungostrada, usi incongrui e le barriere visive
-  Visuali panoramiche verso la collina e crinali esposti da preservare
-  Landmark territoriali /naturali di cui preservare la visuale dalla Via Emilia
-  Landmark Urbani storici lungo la via Emilia di cui preservare la visuale dalla strada

9. I contesti del sistema della Via Emilia.

-  Contesto della collina
-  Contesto della pianura
-  Contesto rurale infrastrutturale

5_1_ Masterplan generale

Il master plan generale costituisce la tavola di riferimento dei principali indirizzi ed interventi strutturali che interessano tutto il tratto della Via Emilia nel circondario imolese. Si tratta cioè di un elaborato di progetto che misura la coerenza generale delle proposte di ridisegno urbano e del territorio rurale più avanti descritte.

In aggiunta al master plan generale sono stati elaborati dei master plan specifici per le 4 situazioni urbane e per i 4 tratti aperti, che specificano ulteriormente gli obiettivi di qualità paesaggistica precedentemente enunciati.

Infine vengono definite una serie di linee guida per orientare gli interventi minori che interessano sia le situazioni urbane che i tratti aperti.

5_1_1_ Rete territoriale da valorizzare

I valori espressi dal territorio sono vari e molteplici, di natura sia ambientale che storico culturale. Spesso la presenza di entrambi è talmente correlata da creare una sinergia inscindibile tra i diversi elementi, tanto da non poterli più concepire come elementi di valore autonomi da ciò che li accompagna, come manufatti che prescindono dal loro contesto, ma come un tutt'uno. Inoltre, la distribuzione di tali beni si può definire ben equilibrata lungo la via Emilia e anche la preponderanza in area collinare di caratteri naturalistici di pregio è stata, per così dire, compensata nel tempo dalla maggior presenza di valori storico-culturali in pianura, rendendo la ricchezza territoriale una dote diffusa.

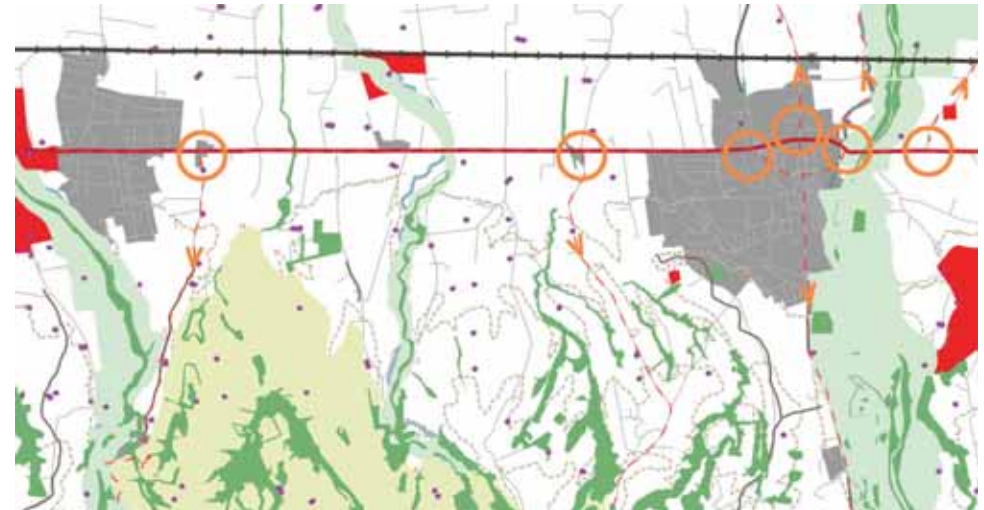
Ad un patrimonio così importante, e già descritto nei suoi elementi costitutivi, vengono tuttavia a mancare talvolta adeguati strumenti di fruizione. Come fruizione intendiamo il termine nella sua accezione più ampia, quindi sia da parte di chi lo vive quotidianamente, come residente o come lavoratore, sia di chi sceglie questa zona come meta turistica (anche qui di diversi turismi si parla) per brevi o lunghi periodi o, ancora, di chi invece è solo di passaggio e vede scorrere il paesaggio davanti a sé mentre lo attraversa. Tutti questi soggetti, sia pure in maniera e per periodi molto diversi fra loro, fruiscono il territorio e con esso interagiscono, anche se spesso senza una vera consapevolezza o comunque in modo abitudinario.

Lo strumento principe per avvicinarsi a qualcosa è la sua scoperta e la conseguente conoscenza che ne deriva. Conoscere a fondo un luogo richiede tempo e sempre più spesso quest'ultimo scarseggia e non ci consente di entrare davvero nel contesto in cui ci troviamo. Tuttavia, l'approccio può essere facilitato da diversi strumenti. L'informazione è una chiave per poter leggere meglio un ambiente in cui non siamo mai stati prima o per averne una visione diversa da quella che ne abbiamo di solito, è un mezzo molto potente per conoscere, ad esempio, anche aspetti mirati e ben circostanziati di un contesto, che magari abitualmente ci è noto per altri.

Quello che si propone sono itinerari che mettano a sistema tutte le risorse di queste terre, sia a livello di patrimonio, ambientale, storico e culturale, sia a livello di servizi, quali l'offerta ricettiva ed eno-gastronomica. L'integrazione di beni e valori diversi ma che insieme possono garantire un'offerta molto vasta è un obiettivo che va perseguito sotto differenti aspetti. Prima di tutto, appunto, quello informativo: infatti esistono già moltissime iniziative di carattere culturale, sportivo, ecc. che non vengono adeguatamente messe in risalto e quindi non godono appieno del potenziale partecipativo. In questo caso si tratterebbe di fornire canali e strumenti informativi chiari per tutti, per poter garantire la maggior diffusione possibile delle notizie riguardanti eventi e manifestazioni o anche solo la presenza del patrimonio o degli itinerari per raggiungerlo. Inoltre determinante è anche il tipo di informazione: se questa venisse codificata su tutto il territorio con un sistema di facile comprensione sarebbe molto più fruibile per tutti. Spesso, invece, assistiamo ad un vero e proprio accumularsi di manifesti, proposte, annunci tanto che il visitatore ne rimane disorientato e non riesce a coglierne il messaggio. Il cittadino, poi, o l'abituale frequentatore, finisce per assuefarsi anche ai manifesti più impattanti se ne viene continuamente bombardato. Ciò che deve risultare chiaro per tutti è che l'informazione, se utilizzata in modo scorretto, può essere più controproducente della mancanza di informazione. Basti pensare all'effetto di una cattiva pubblicità: meglio non vederla o sentirla, così magari la curiosità potrà avere la meglio ed indurci ad entrare in un ristorante o visitare una mostra che non conoscevamo.

Ora promuovere un territorio e le sue risorse è un'operazione quanto mai delicata: il famoso ed ormai abusato termine "marketing" ci dà subito il polso della situazione. Infatti, molti luoghi, consapevoli delle proprie potenzialità, hanno voluto pubblicizzarle attraverso diversi metodi, ma il risultato spesso non risulta commisurato alle aspettative. Nel nostro caso non si tratta di reclamizzare un territorio già ben noto per la sua accoglienza, il suo patrimonio diffuso, i suoi servizi, ecc., bensì si tratta di facilitare i potenziali fruitori, a partire dai cittadini stessi, attraverso percorsi che li inducano a percorrere o ripercorrere queste terre. La creazione di "nuovi" itinerari su questi antichi territori baserà i suoi percorsi sulle strade storiche, che già connettevano i distinti ambienti e gli itinerari potranno facilmente essere seguiti grazie anche a diversi accorgimenti quali ad esempio l'indicazione dei tracciati a terra per quanto riguarda le intersezioni

tra la viabilità storica e la via Emilia e una nuova cartellonistica omogenea, con le indicazioni delle varie opportunità lungo l'itinerario in questione. Le informazioni già presenti, che spesso sovrappollano i bordi stradali, andrebbero rimosse e sostituite con una serie di nuove indicazioni unitarie che stabiliscano anche, con l'utilizzo semplice dei colori, i servizi offerti lungo il percorso: ad ogni servizio, come ad esempio ristorazione o pernottamento, si associa un colore, così da poter interpretare a prima vista anche le mappe a corredo degli itinerari proposti. Ovviamente gli itinerari potranno essere scelti in base a diversi fattori. Ad esempio, alla zona geografica che si vuole visitare, quindi con l'intenzione di approfondire la conoscenza di una determinata area in tutti gli aspetti contemplati dai distinti percorsi, siano essi naturalistici piuttosto che gastronomici. Ancora, potranno essere "a soggetto", ad esempio storici ed estendersi su zone più vaste, ma con il medesimo filo tematico. Questo consentirà un approccio molto più flessibile e in grado di soddisfare le esigenze di un maggior numero di persone.



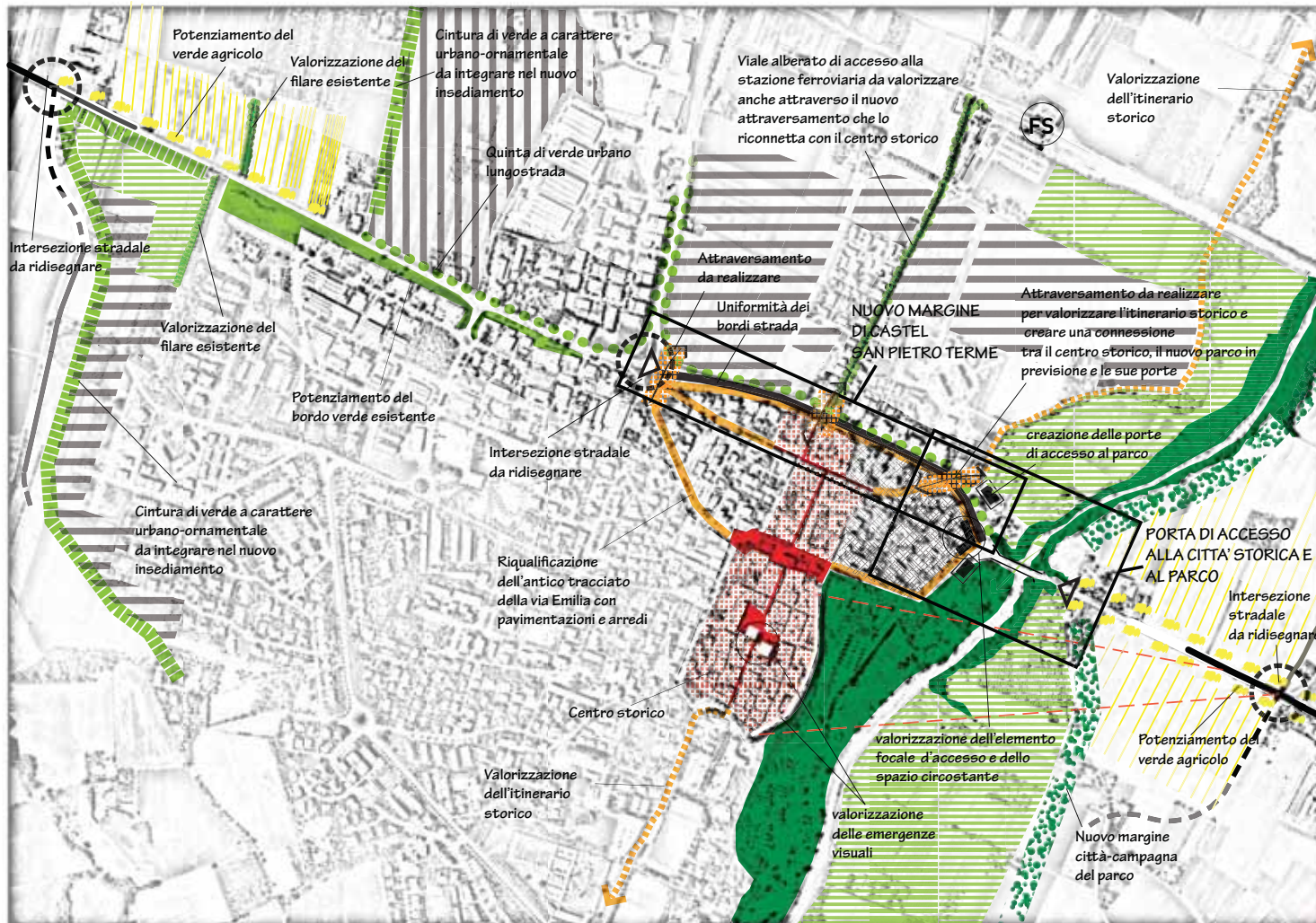
LA RETE TERRITORIALE DI ACCESSO AL PATRIMONIO AMBIENTALE E STORICO-CULTURALE

La viabilità storica che interseca la Via Emilia è il punto di partenza di itinerari che attraversano tutto il territorio, rendendolo più accessibile anche perché fornisce ai visitatori o ai cittadini maggiori informazioni per darne una lettura più approfondita e comprensibile.

5_2_2 Castel San Pietro Terme

Gli interventi previsti si pongono l'obiettivo di trasformare l'attuale Via Emilia in uno spazio di ricucitura fra la Castel San Pietro storica e le nuove urbanizzazioni previste a nord della Via Emilia.

Gli obiettivi specifici sono: estensione della qualità del centro storico all'area contermina a nord attraverso un progetto di riorganizzazione urbanistica ed edilizia del settore est ed un incremento della qualità degli spazi aperti che riannaghi i tessuti con quelli del centro storico; altro obiettivo è quello di dotare Castel San Pietro di un ingresso di valore eccezionale ad est, sfruttando le previsioni di potenziamento del parco. Si potrebbe, infatti, contestualmente ricreare un ingresso verde alla città e creare delle porte di accesso al parco stesso. Anche l'altro accesso viene interessato da una sistemazione dei margini stradali che migliorano l'impatto visuale percettivo di questo tratto urbano.



LEGENDA

Interventi previsti

- Nuove pavimentazioni e sistemazioni prevalentemente "minerali" con arredi omogenei
- Attraversamenti stradali con pavimentazioni altri accorgimenti per moderare il traffico
- Aree per possibili nuove attrezzature urbane
- Aree centrali esistenti
- Aree storiche esistenti
- Aree verdi "naturali" esistenti da valorizzare
- Aree verdi e a servizi esistenti principali
- Filari alberati esistenti da salvaguardare e valorizzare
- Fronti urbani unitari da progettare
- Nuove pavimentazioni e sistemazioni prevalentemente con verde ornamentale e arredi omogenei
- Sistemazione dei margini urbani e dei bordi stradali con impianti vegetazionali fittiper ridurre l'impatto visuale
- Sistemazione dei margini urbani con impianti verdi di tipo "naturalistico"
- Sistemazione dei margini urbani con impianti verdi di tipo "urbano-ornamentale"
- Sistemazione dei margini urbani con impianti verdi di tipo "rurale"
- Itinerari storici da valorizzare
- Intersezioni stradali da ridisegnare
- Inserimento paesaggistico di manufatti incongrui
- Tratto urbano della Via Emilia con risagomatura della carreggiata
- Visuali urbane da preservare
- Ambito di approfondimento progettuale

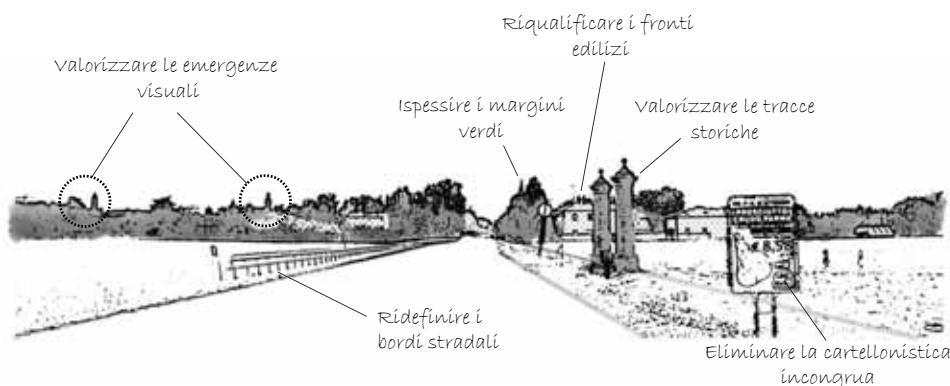
Previsioni di piano

- Ambiti di riqualificazione urbana previsti
- Ambiti per espansioni residenziali previste
- Ambiti per espansioni produttive e commerciali- previste
- Ambiti per aree verdi e servizi di previsione
- Strade di previsione o da potenziare

6_INDIRIZZI E LINEE GUIDA

6_1_1_ Contesto urbano: ingressi e margini

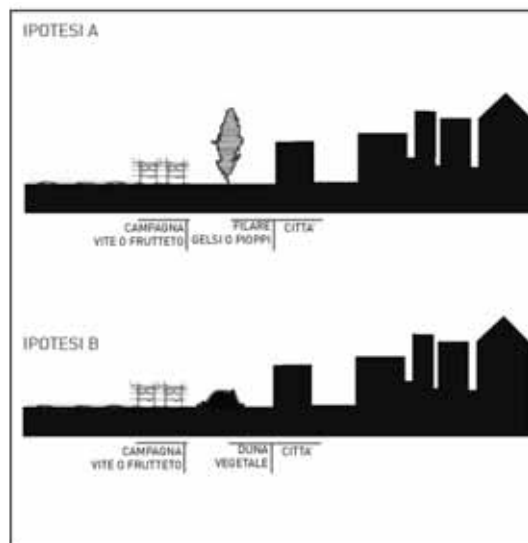
VALORIZZAZIONE DEGLI INGRESSI URBANI > POC-RUE



Per rendere leggibili gli ingressi ai nuclei urbani, sottolineandone la diversità rispetto alle porzioni di paesaggio rurale, occorre agire su più livelli:

- il sistema del verde, potenziando la vegetazione ripariale soprattutto in prossimità dei corsi d'acqua che, ove presenti, costituiscono il limite dell'insediamento;
- l'edificato, da riqualificare in termini formali e morfologici;
- le visuali, lasciando libere quelle che orientate sui landmark storici e naturalistici;
- gli elementi puntuali, valorizzando i segni testimoniali (tracce del paesaggio rurale o preesistenze storiche) ed eliminando la cartellonistica incongrua o razionalizzando la segnaletica;
- i bordi stradali, definendo chiaramente la carreggiata, recuperandone il carattere rurale fuori dagli insediamenti e attribuendo un valore più urbano all'interno degli stessi.

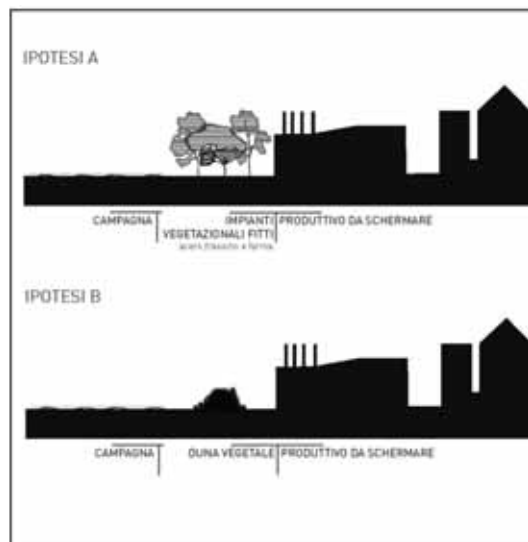
DEFINIZIONE DI MARGINI RURALI > POC



Il margine definito all'incontro fra aree urbanizzate connotate da edifici di ridotte dimensioni (in genere residenze) ed ambiti rurali fortemente connotati, come quelli destinati a viti e frutteti può essere ridisegnato attraverso la collocazione di filari di pioppi cipressini o gelsi (specie frequenti nel paesaggio rurale locale), allo scopo di costituire direttrici verdi leggibili alla scala territoriale e di filtrare la transizione fra città e campagna in un modo facilmente identificabile.

In alternativa il margine rurale può essere ridefinito attraverso una leggera rimodulazione topografica del terreno, creando una sorta di duna vegetale, trattata ad arbusti.

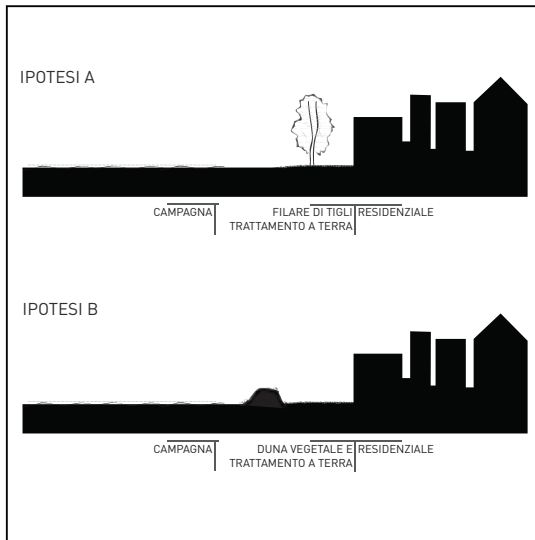
DEFINIZIONE DI MARGINI DI MITIGAZIONE > POC



Il margine definito all'incontro fra aree urbanizzate connotate da edifici di dimensioni medio / grandi (in genere aree produttive, industriali o terziarie) ed ambiti rurali può essere ridisegnato attraverso la collocazione di impianti di vegetazione fitta (costituita da aceri, frassini e farnie) allo scopo di creare bordi verdi leggibili alla scala territoriale e di schermare il costruito.

In alternativa il margine di mitigazione può essere ridefinito attraverso una leggera rimodulazione topografica del terreno, creando una sorta di duna vegetale, trattata ad arbusti.

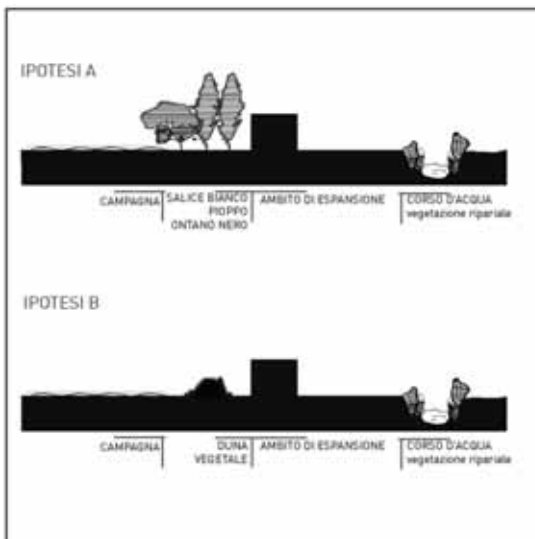
DEFINIZIONE DI MARGINI ORNAMENTALI > POC



Il margine definito all'incontro fra aree urbanizzate di vario tipo ed ambiti rurali può essere ridisegnato attraverso la collocazione di filari di tigli allo scopo di creare bordi verdi leggibili alla scala territoriale e di filtrare la transizione fra città e campagna in un modo facilmente identificabile.

In alternativa il margine ornamentale può essere ridefinito attraverso una leggera rimodulazione topografica del terreno, creando una sorta di duna vegetale, trattata ad arbusti.

DEFINIZIONE DI MARGINI NATURALISTICI > POC

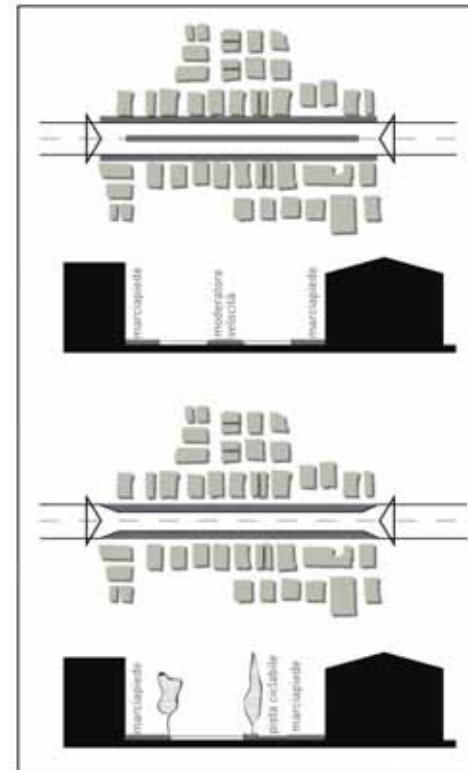


Il margine definito all'incontro fra aree urbanizzate (generalmente di nuova espansione) ed ambiti rurali, in prossimità di corsi d'acqua, può essere ridisegnato attraverso la collocazione di vegetazione ripariale e d'aria umida allo scopo di creare cordoni verdi leggibili alla scala territoriale e di filtrare la transizione fra città e campagna in un modo facilmente identificabile.

In alternativa il margine naturalistico può essere ridefinito attraverso una leggera rimodulazione topografica del terreno, creando una sorta di duna vegetale, trattata ad arbusti.

6_1_2_ Contesto urbano: tratti interni

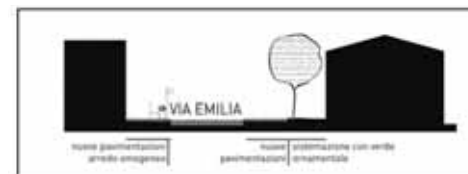
RISAGOMATURA SEZIONE STRADALE > POC



La via Emilia può recuperare nei tratti urbani storici e acquisire in quelli che attraversano le aree di recente espansione il ruolo di infrastruttura urbana attraverso una rifunzionalizzazione delle attività che si affacciano su di essa: negozi e servizi e, in generale, un mix di attività che privilegia gli spostamenti contenuti e di breve distanza, garantiscono una maggiore vita pubblica e una dimensione urbana di maggiore qualità.

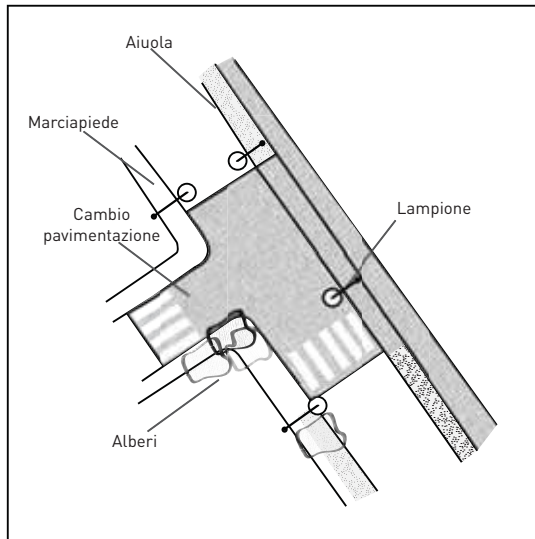
Oltre ad un rinnovato programma funzionale con il potenziamento e l'inserimento di nuove attività di fruizione collettiva ai piani terra (servizi, negozi, ristoro...), la percezione del senso di urbanità nasce anche da un adeguato trattamento dei margini stradali, con lo scopo di inibire l'attuale predominanza dell'auto e di incentivare gli spostamenti lenti (pedonali e ciclabili). Una prima ipotesi consiste nell'inserimento di un elemento moderatore di velocità, attraverso un semplice cambio di pavimentazione; una seconda prevede di intervenire su tutti gli spazi residuali che, in misura variabile, affiancano la carreggiata e che, in generale, vengono attualmente utilizzati per la sosta delle autovetture.

TRATTAMENTO DEI BORDI > POC - RUE



I bordi stradali possono essere recuperati al fine di creare un percorso continuo in adiacenza alla carreggiata, di sezione variabile ma ininterrotta, ridisegnando gli ambiti più ampi (piazzi, slarghi, sagrati) come nuovi luoghi pubblici, dotati di verde, di nuove alberature, di illuminazione pubblica e di arredi urbani fra loro coerenti. In particolare occorre mantenere una continuità dei fronti lungo strada attraverso quinte edilizie o vegetali.

RIDEFINIZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI > POC



L'aumento di mobilità alternativa all'auto nei tratti urbani non può prescindere da un aumento consistente della sicurezza stradale. In particolare, le misure progettuali che, indirettamente, possono inibire i comportamenti pericolosi da parte dei conducenti, riguardano una segnalazione chiara degli attraversamenti e il ridimensionamento e la ridefinizione degli spazi carrabili.

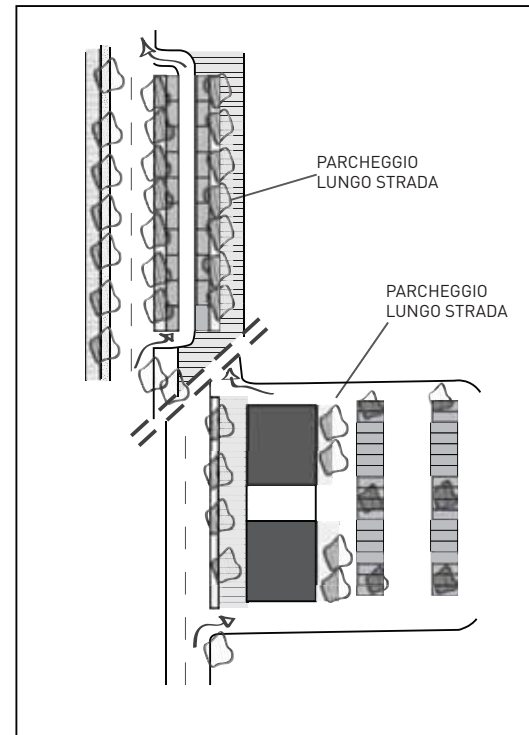
Occorre pertanto:

- Limitare la sezione della carreggiata nel rispetto del Codice, evitando tutte le situazioni di sosta improvvisata lungo strada dovute ad un'ampiezza poco chiara delle aree asfaltate o a un disegno poco leggibile della sede carrabile.

- Segnalare opportunamente gli attraversamenti pedonali, con eventuali cambi di pavimentazione o con opportune tinteggiature. Inoltre, aumentare il livello di illuminazione pubblica in adiacenza degli stessi.

- Nei tratti più rischiosi, ricorrere ad eventuali dispositivi di inibizione della velocità, quali dossi, cambi di pavimentazione o dispositivi di segnalazione luminosa (ad esempio led a intermittenza).

PARCHEGGI E AREE DI SOSTA > POC



Anche gli ambiti dedicati a parcheggio dovranno essere resi maggiormente leggibili in base ad un disegno adeguato e alla presenza di verde. Nel caso di parcheggi collocati in aderenza alla carreggiata, occorre evitare le situazioni di promiscuità, differenziando in modo evidente l'area di sosta da quella di transito, sia a livello di pavimentazioni che attraverso elementi quali arredi, illuminazione pubblica o alberature.

E' comunque opportuno delocalizzare le aree di sosta, diminuendo i posteggi lineari lungo strada e concentrandoli puntualmente in veri e propri parcheggi a servizio delle attività che si affacciano lungo la via Emilia; a tale scopo, occorre individuare gli ambiti limitrofi più opportuni per la progettazione dei parcheggi.

E' necessario ridurre al minimo la presenza di passi carrai posti direttamente in affaccio alla via Emilia. In particolare nelle nuove edificazioni sarà opportuno individuare un solo innesto, concentrando i posteggi o i garages dietro la prima fascia edificata.

RAZIONALIZZAZIONE DELLA SEGNALETICA E DELLA CARTELLONISTICA > RUE

Nella maggior parte dei tratti urbani, la leggibilità dei luoghi è in buona misura negata dalla presenza spesso scriteriata della cartellonistica sia stradale che pubblicitaria che, collocata come è attualmente, costituisce un fattore di banalizzazione visiva e di degrado, implicando spesso persino scarsa efficacia comunicativa. La cartellonistica dovrà pertanto essere razionalizzata, ricondotta ad un sistema di arredo omogeneo e facilmente identificabile, nonché collocata in contesti opportuni. In particolare, nei tratti urbani caratterizzati dalla presenza degli insediamenti produttivi è opportuno applicare tali criteri anche per quanto attiene ai prospetti, spesso utilizzati come supporto per la cartellonistica o direttamente "convertiti" in elementi di comunicazione.

RAZIONALIZZAZIONE DEGLI ARREDI URBANI > POC-RUE

Allo scopo di rendere chiaramente identificabili gli spazi collettivi e di aumentarne la qualità estetica è necessario adottare una politica unitaria per la scelta degli elementi di arredo, anche se questi dovessero essere acquistati o sostituiti in fasi diverse. Tale prescrizione dovrà essere estesa anche agli interventi di iniziativa privata, come ad esempio nel caso di nuovi investimenti immobiliari.

RIQUALIFICAZIONE DELLE RECINZIONI E DEI PARAPETTI > RUE

E' opportuno stabilire dei criteri per l'omogenizzazione delle recinzioni, dei parapetti, delle protezioni, degli elementi di chiusura degli eventuali dehors (ad esempio fioriere), sia per le nuove realizzazioni che per le sostituzioni. In particolare le recinzioni hanno un impatto visivo nei tratti in cui il tessuto urbano è costituito da residenze mono o bi-familiari.

Riguardo ai parapetti, ad esempio in prossimità di ponti, occorre utilizzare elementi che non costituiscano barriere visive.

SCENARIO DI INTERVENTO PER LA RIQUALIFICAZIONE DI UN TRATTO URBANO



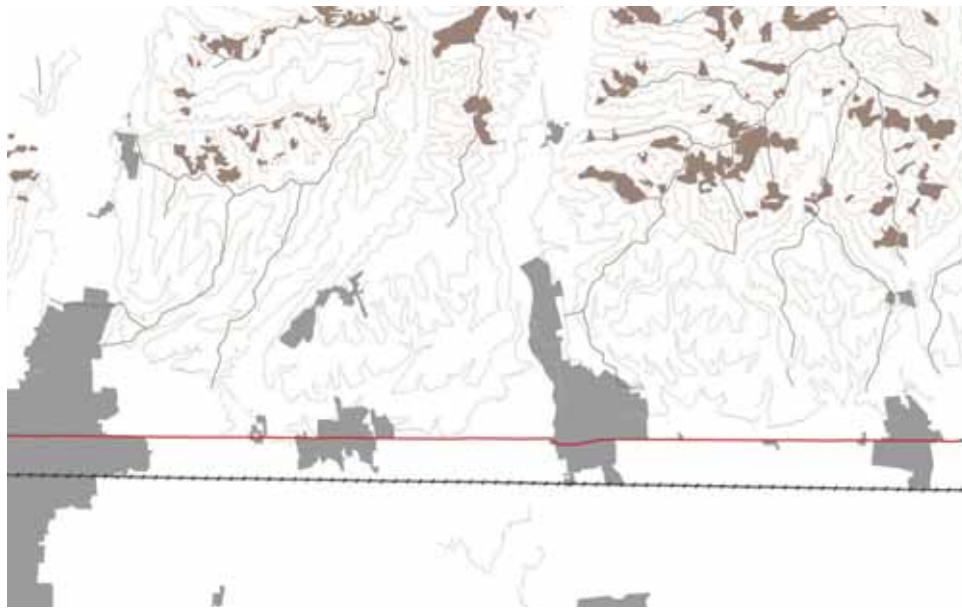
6_2_Contesto extra-urbano

PRESERVARE E VALORIZZARE LE VISUALI > POC-RUE

A chi percorre la via Emilia, con qualsiasi mezzo, non sfugge certamente il carattere marcato dei crinali che la costeggiano: le quinte collinari si affacciano sulla pianura e donano identità alle terre che si distendono ai loro piedi. Sono un punto di riferimento insostituibile per chi non si trovi in prossimità di una zona urbana, i cui landmark costruiti rappresentano invece, già di per sé, elementi di orientamento. Il profilo di tale panorama è chiaramente un valore intrinseco di questo territorio e sinora si può dire essersi conservato il ritmo ben marcato tra città e campagna, tra visuali chiuse e visuali aperte che tanto danno la misura di questi spazi. La salvaguardia di tali visuali è prioritaria nella definizione dell'identità locale, tanto quanto potrebbe esserlo la visione delle piazze di una città o dei suoi campanili che sarebbe inammissibile occultare in alcun modo, temporaneo o tanto meno fisso. Diversamente, il vero valore di questi profili "naturali" non viene tenuto in conto: le quinte collinari vengono infatti costantemente minate da nuovi e sempre più grandi cartelloni o landmark o da nuove edificazioni che non ne rispettano il fragile equilibrio visuale.

Proprio la volontà di proteggerle induce alla definizione di apposite linee guida, redatte pensando alla salvaguardia di quei tratti aperti che ancora ci consentono tali viste, affinché rimangano tali.

Di conseguenza, quello che ci si prefigge è un'azione di tutela rivolta alle aree delimitate dai con visuali all'interno del masterplan progettuale che dovrà essere recepita e sviluppata dai POC. Queste aree, infatti, non potranno essere destinate a nuova edificazione e la destinazione che avranno dovrà in ogni caso esse-



Il profilo orografico

I crinali e, più in generale, tutta la quinta collinare che si affaccia sulla Via Emilia sono un punto di riferimento rispetto a chi si trova in pianura per la grande visibilità di cui godono generalmente. Questa stessa visibilità diviene dunque un elemento di identità piuttosto marcato che va preservato specialmente nei tratti aperti lungo la SS9, dove maggiormente se ne apprezza il profilo.

re congrua: ad esempio non potranno essere destinate a parcheggi o piazzole di sosta per mezzi pesanti o anche a deposito materiali. Le nuove piantumazioni messe in opera all'interno di tali perimetri dovranno rispettare alcune norme sia a livello di dimensioni sia di utilizzo di specie autoctone. I manufatti di ogni genere, anche se nuove recinzioni o cancellate, dovranno essere congrui con il contesto e non impedire la visione delle colline.

L'azione che si profila, dunque, non è soltanto volta ad impedire nuovi volumi, ma anche e soprattutto a garantire coerenza rispetto alle destinazioni d'uso che vengono concesse.



LA SEQUENZA DEI PIANI PROSPETTICI

Uno dei tratti aperti cui si accennava, caratterizzato dalla successione delle quinte visive, si può sinteticamente spiegare in questo modo, per averne un'idea schematica:

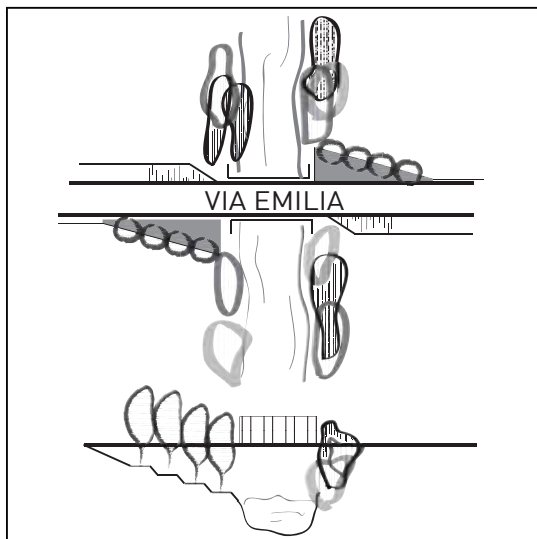
- _ 1° piano: la vegetazione spontanea sul ciglio stradale della via Emilia;
- _ 2° piano: le coltivazioni e i campi pianeggianti;
- _ 3° piano: i primi margini boscati, anche attorno alle fasce residenziali;
- _ 4° piano: la prima quinta collinare;
- _ 5° piano: il secondo profilo collinare;
- _ 6° piano: i crinali più alti;

E' da notare come il primo ed il secondo piano rivestano un ruolo molto importante per la percezione dei piani successivi: ad esempio, se il campo fosse stato coltivato a frutteto con un impianto a portamento alto non si sarebbero visti sicuramente i due piani successivi. Se poi ci fossero stati cartelloni pubblicitari o, peggio, edifici con uno sviluppo verticale piuttosto pronunciato, non si sarebbe nemmeno colta la sensazione di essere in una zona agricola.

Lungo tutto lo sviluppo della via Emilia ci sono anche variazioni nei profili dei margini stradali, la strada scende e risale, a volte per superare un corso d'acqua o altre volte semplicemente adattandosi all'orografia seppur lieve della pianura. Tali variazioni sono sufficienti a schermare la vista a chi si trovasse seduto a bordo di un'autovettura, quindi costituiscono già uno sbarramento naturale alle visuali più belle.

USO DELLA VEGETAZIONE PER LA VALORIZZAZIONE DELLE INTERSEZIONI CON I CORSI D'ACQUA

> POC-RUE

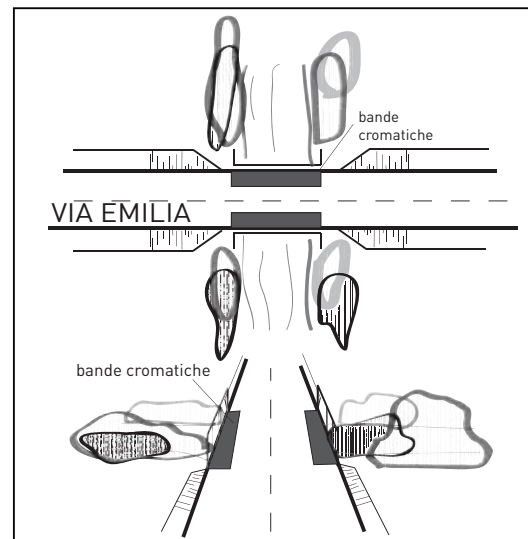


Completare la barriere vegetali per dare maggiore visibilità, anche da lontano, agli attraversamenti, oltre a garantire più salvaguardia alla biodiversità.

La vegetazione stessa, oltre che costituire uno schermo verde che segue i corsi d'acqua lungo la loro estensione, può essere utilizzata come elemento puntuale di identificazione di questi ultimi, conferendole un ruolo anche simbolico. Si potranno scegliere le specie autoctone più significative per rimarcare alcune piccole aree che precedano i corsi d'acqua, trattando superficialmente dette aree con inerti di un medesimo colore o con una copertura simile per dare un maggior senso di continuità e di risalto. Le specie vegetali scelte saranno sia arboree, per dare visibilità anche da lontano, ma anche arbustive, per poter creare piccoli spazi a bordo strada ben identificati e più protetti dalla strada.

INDICAZIONE DELLE INTERSEZIONI CON I CORSI D'ACQUA ATTRAVERSO BANDE CROMATICHE

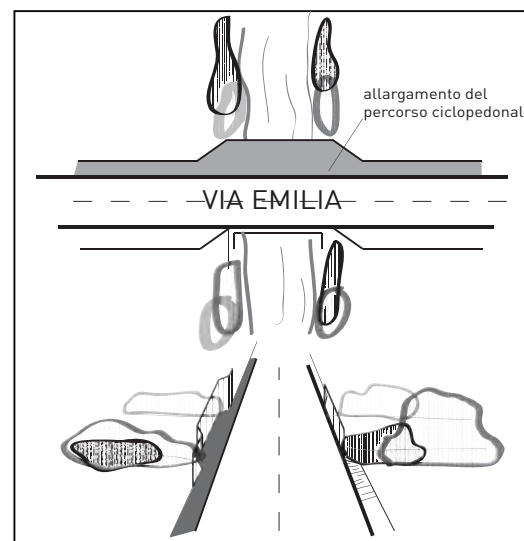
> POC



Inserire bande cromatiche diverse in corrispondenza degli attraversamenti proprio per darne indicazione ai fruitori della Via Emilia.

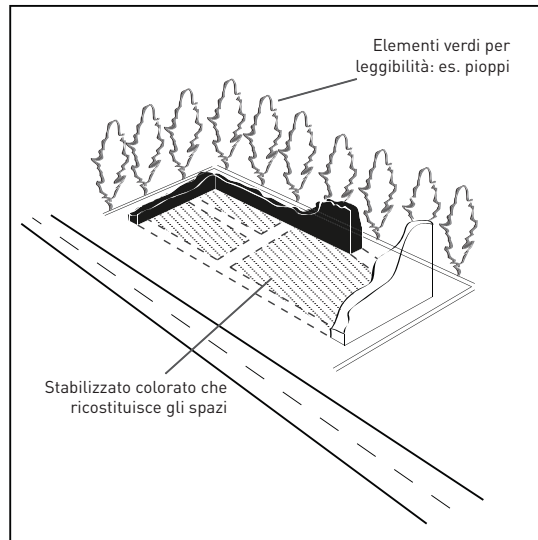
UTILIZZO DELLA PISTA CICLABILE COME LUOGO DI SOSTA IN PROSSIMITA' DEI CORSI D'ACQUA

> POC



Dove possibile, nei tratti urbani o dove due centri urbani non siano molto distanti, si potrebbe utilizzare anche la pista ciclabile (prevedendola, innanzi tutto, dove non c'è) come punto di vista privilegiato sui corsi d'acqua, magari progettando un allargamento del percorso ciclo-pedonale proprio in corrispondenza dell'attraversamento in oggetto. L'allargamento, dove la struttura carrabile lo consenta, può essere previsto a sbalzo. Al contempo, anche i manufatti di sicurezza, quali le ringhiere o guardrail lungo i ponti, potranno essere modificati in modo da essere coerenti tra loro, a livello di materiale e fattura, e da garantire una maggiore visibilità a chi transiti a lato dei corsi d'acqua.

USO DI VEGETAZIONE E DI INERTI PER L'IDENTIFICAZIONE DELLE AREE ARCHEOLOGICHE > POC



Da quanto emerso in maniera piuttosto evidente nella parte di analisi, il patrimonio archeologico è un valore che insiste su zone anche distanti tra loro e che gravitano principalmente attorno alla via Emilia. L'unica area, peraltro la più vasta, che si trova proprio in adiacenza a quest'ultima è quella situata tra Osteria Grande e Ozzano, in cui gli scavi devono tuttora essere ultimati. Data la difficoltà a percepire la natura e le dimensioni di qualcosa che si trova a malapena al filo del terreno, una risorsa del genere non viene riconosciuta se non da coloro che si reclinano lì appositamente, proprio perché a conoscenza degli scavi. Quello che proponiamo, dunque, è un sistema che possa consentire anche a chi non sia a conoscenza dell'area archeologica di percepirla o comunque di rendersi conto che si trova in presenza di un sito di interesse.

Si tratta di barriere vegetali che, poste lungo le direzioni degli scavi o là dove una volta si trovavano edifici o quinte "urbane", possano conferire ai luoghi un volume, ridare il senso dei pieni e dei vuoti, del dentro e del fuori, seppur non ricalcando perfettamente il sedime dei resti archeologici rinvenuti, ma rimanendo ad una distanza che sia valutata sicura per gli stessi. Inoltre per sottolineare ulteriormente tali aree di pregio si propone un trattamento superficiale costituito da inerti colorati che possano evidenziare la tipologia strutturale delle permanenze.

Effetti luminosi possono rafforzare la resa scenografica delle quinte vegetali anche di notte, sottolineando con linee illuminate le direttrici di sviluppo rinvenute negli scavi.

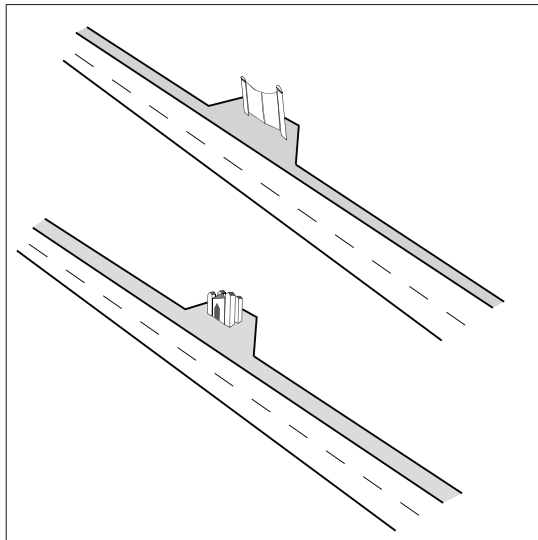
Chiunque percorresse la via Emilia, sia di giorno che di notte, sarebbe guidato alla scoperta dei reperti nelle zone che costeggiano la statale.



Mappa delle principali aree archeologiche.

Come si evidenzia dalla carta a lato, le zone interessate alle permanenze archeologiche si situano su ambo i lati della via Emilia.

VALORIZZAZIONE DEGLI ELEMENTI DI PREGIO ISOLATI > POC-RUE

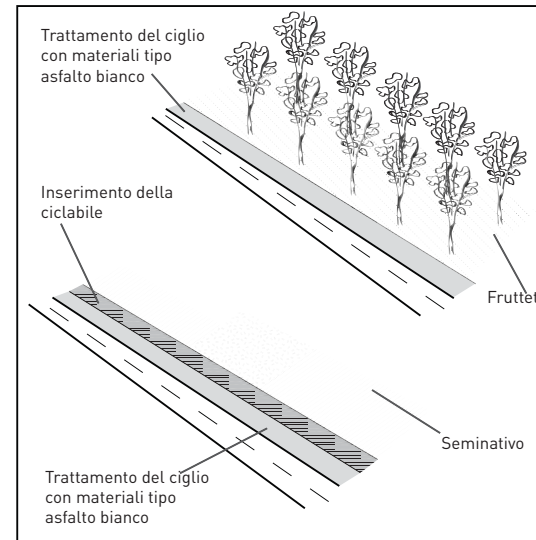


Tutti gli elementi che verranno considerati di pregio, quali ad esempio le colonne d'ingresso a lato degli accessi, con o senza filare alberato retrostante, o ancora le edicole ed i piccoli manufatti che costituiscono quei segni minori di cui si è trattato in modo specifico nell'omonimo capitolo, dovranno godere di una tutela particolare, che non riguardi solamente l'oggetto in sé. Come si accennava infatti nella parte di analisi, questi valori rimangono tali se si riesce a mantenere anche l'ambito in cui si trovano o, almeno, a conferire loro un minimo di intorno per "contestualizzarle".

Si propone dunque, oltre alla tutela del manufatto in sé, anche quella dell'area attorno, per creare un perimetro coerente e consono che rispetti le risorse del territorio.

Gli oggetti, ad esempio, possono essere circondati da un trattamento a terra che si distingua dal resto, anche costituito da inerti che siano congruenti con il tipo di elemento cui saranno di cornice. Se poi questi sono seguiti da viali alberati, i filari potranno essere ripristinati con le piante mancanti, con una particolare attenzione alle specie scelte. Nel caso in cui fosse stato eliminato totalmente il filare e si intendesse riproporlo nella sua interezza, la scelta sarebbe vincolata ad un ventaglio di specie che ben rappresentano l'identità locale, quali ad esempio i gelsi.

TRATTAMENTO DEI BORDI STRADALI E DELLE COLTURE LUNGO LA VIA EMILIA > POC-RUE



Il trattamento dei bordi stradali lungo la via Emilia, viene ad assumere un'importanza fondamentale per l'identità di questa zona: infatti è la fascia, seppur minima, di territorio in primo piano rispetto agli sguardi di chi percorre questo asse regionale e la sua definizione risulta dunque un aspetto piuttosto delicato.

Se non si ponesse un ordine, infatti, nella possibilità di operare proprio in questa fascia dall'equilibrio così delicato, ne deriverebbe un disordine inaccettabile. Tale area di transizione tra la campagna ed il prolungamento infrastrutturale della città, tra le coltivazioni e l'asfalto, si potrebbe assimilare ad un "ecotono": un margine tra un ecosistema ed un altro.

La sua linea è molto sottile e per questo consente una grande permeabilità, per ora, tra gli ambiti coltivati e quelli di puro passaggio/trasporto. Tutto ciò che vi si af-

faccia, come si diceva prima, gode del beneficio della "prima fila", ovvero di una grande visibilità.

E' normale che dunque anche in questo caso, come per la tutela dei con visuali verso le colline ed i calanchi, si debba lavorare nella direzione dell'uso del suolo: alcune destinazioni non potranno essere consentite, anche in maniera specifica. Ad esempio, parlando di agricoltura, a primo impatto nulla può sembrare capace di alterare questo equilibrio: se invece cominciasimo a considerare magari un palmeto o un impianto di arboricoltura costituito da abeti per alberi di Natale, ecco che l'immagine di frutteti e seminativo ne verrebbe immediatamente compromessa. Anche l'agricoltura dovrà impedire l'utilizzo puntuale o, peggio, estensivo di specie esotiche o, in ogni caso, incongrue. I comuni dovrebbero redigere un elenco di specie ammesse o non ammesse, già contemplato nel regolamento del verde, anche lungo il tracciato della statale. Tale elenco dovrebbe comprendere anche specie vietate, sia in uso agricolo che urbano od ornamentale, per proibire definitivamente la piantumazione di specie "esotiche" o comunque estranee al nostro territorio, sia a livello ecologico che storico. Per preservare quindi le coltivazioni tradizionali lungo la via Emilia si potrebbe raggiungere un accordo con i coltivatori frontisti, in modo che, dietro contributo, questi si impegnino a mantenere colture idonee nei campi che si affacciano verso la SS9. Indicazioni specifiche dovrebbero essere redatte ed incluse nei POC anche riguardo le recinzioni e gli ingressi, in modo che anche questi siano coerenti con l'intorno e non contrastino con quelli di pregio esistenti.

Le dune di mitigazione o anche solo ornamentali sarebbero da evitare lungo la via Emilia in quanto costituiscono movimenti di terra che non fanno parte del nostro paesaggio, anzi, lo nascondono. Infine, proprio per poter dare un punto di vista più locale e "lento", oltre a tutti i vantaggi derivanti da un trasporto pulito e sano, ove possibile andrebbe prevista una pista ciclo-pedonale in affiancamento alla corsia carrabile. Questa, come già specificato prima, potrebbe essere dotata di punti di sosta, magari in prossimità dei corsi d'acqua, in modo da garantire a questi ultimi una maggiore visibilità.

CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEGLI ELEMENTI RURALI DI PREGIO, NATURALI ED ARTIFICIALI > RUE

Per quello che riguarda gli elementi rurali di pregio, a cominciare dall'edilizia, le linee guida sono rivolte direttamente al RUE, lo strumento più adatto per fornire indicazioni relative alla salvaguardia e alla valorizzazione di manufatti esistenti e già considerati quale risorsa della memoria. Oltre alla tutela del volume e dell'elemento in sé, anche nei casi in cui le permanenze siano ridotte, la tipologia edilizia è uno dei primi fattori a dover essere tutelati. Gli eventuali spostamenti di volume ricavati da altre unità o da superfetazioni incongrue, non potranno essere utilizzati cambiando appunto la tipologia edilizia, che andrà in ogni modo preservata.

Si dovrebbe anche guardare alle tecniche di costruzione, in quanto quelle tradizionali andrebbero favorite ed incoraggiate, anche perché volano per un'economia locale che sta scomparendo, rimpiazzata da sistemi costruttivi veloci e moderni, ma talvolta avulsi dal contesto e che riescono soltanto a ricalcare vagamente i manufatti del passato.

Grande importanza, poi, viene data alla destinazione d'uso, ovviamente: non è più pensabile che una casa rurale venga suddivisa in tante unità immobiliari per ricavarne altrettanti micro alloggi. La sua natura era quella di residenza per poche famiglie, con molti spazi a servizio della residenza stessa e del lavoro dei suoi abitanti.

Ora, i cosiddetti "pro-servizi" possono certamente diventare ambienti per il ricovero dei mezzi, piuttosto che pergolati in legno che nel corso degli anni vengono tamponati fino a diventare veri e propri box auto prefabbricati. La coerenza dell'unità abitativa deve inoltre estendersi all'area cortilizia, dove lo spazio esterno deve essere a servizio della casa anche in un senso ornamentale.

Infine, ma non meno impattante, il colore: tutti gli elementi architettonici hanno una gamma, anche piuttosto vasta, di colori tradizionalmente utilizzati che di norma dovrebbero rimanere tali nel recupero dell'edilizia rurale di pregio.

SCHERMATURA E RILOCALIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ INCONGRUE > POC-RUE

Nel contesto rurale è opportuno schermare gli edifici incongrui che costituiscono un elemento di distorsione nella lettura del paesaggio, utilizzando bordure vegetali, alberature o rimodulando il terreno, nel rispetto della scelta di specie autoctone e di morfologie assimilabili dal contesto locale.

E' altresì necessario impedire l'insediamento di tipologie edilizie di grandi dimensioni, nuove attività che sono attrattori di traffico carrabile e che non sono compatibili con la vocazione rurale del territorio (ad esempio industriali, artigianali e commerciali). Parallelamente occorre ipotizzare una ricollocazione di questo stesso tipo di attività che si sono già impiantate nei tratti extra-urbani.

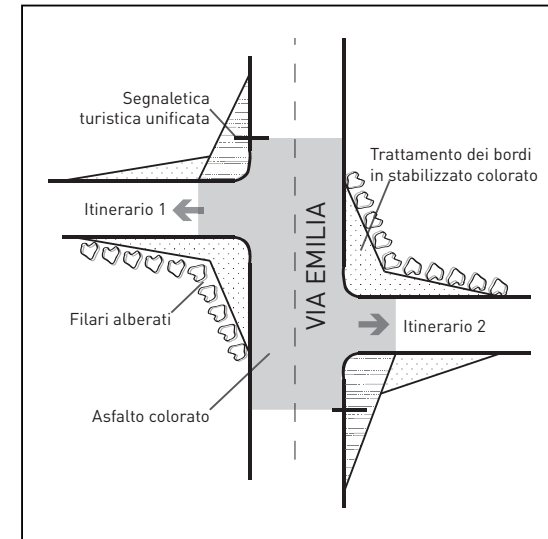
PREDISPOSIZIONE DI UN PIANO DEL COLORE E DEI MATERIALI > RUE

Per le nuove edificazioni e per gli interventi di ristrutturazione dell'esistente è necessario approntare uno specifico piano del colore e dei materiali tale da garantire una coerenza visiva con l'intorno.

IMPIEGO DI VEGETAZIONE AUTOCTONA > RUE

Le nuove piantumazioni dovranno impiegare delle specie autoctone e paesaggisticamente compatibili con il contesto in cui si inseriscono. E' opportuno altresì sostituire gli esemplari già presenti che non rispettano tali requisiti.

VALORIZZAZIONE DEGLI ITINERARI STORICI E COERENZA NELLA SEGNALETICA > POC



Gli elementi di pregio quali il patrimonio di edilizia rurale diffuso e il profilo delle colline a sud rimangono visuali e panorami da difendere quale grande risorsa del nostro territorio.

Gli annunci pubblicitari che assediano talvolta alcune visuali sono sistemati sul bordo stradale o anche in tutte le aree limitrofe senza un ordine o un criterio, con un risultato di generale caos e abbruttimento del paesaggio. Inoltre attraggono e monopolizzano l'attenzione del visitatore, con l'ovvio risultato di nascondere un patrimonio diffuso che talvolta ha un equilibrio molto delicato in fatto di proporzioni con l'intorno in cui si colloca. Perciò, per contrastare il generalizzato e caotico imporsi degli annunci pubblicitari occorre, innanzi tutto, definire precisamente le aree che non dovranno essere soggette alla localizzazione di tali cartelloni, indipendentemente da come sono fatti, in quanto aree di grande pregio panoramico del territorio. In secondo luogo, si potrà procedere alla definizione di criteri omogenei per la progettazione di tali manufatti, ovvero la realizzazione di un "format" comune entro cui le varie attività potranno acquistare uno spazio per pubblicizzarsi, mantenendo però le stesse caratteristiche di dimensione e posizionamento a bordo strada. Infine si potrà pervenire alla definizione di un numero massimo di insegne nei diversi tratti di strada.

Anche le indicazioni turistico/culturali possono contribuire a generare confusione agli occhi di coloro che transitano sulla via Emilia, in una generale disorganizzazione visuale in cui tutti vogliono primeggiare o comunque distinguersi dagli altri, con il risultato di non riuscire talora a fornire le indicazioni che il fruitore vorrebbe avere, proprio a causa del disordine.

Un riassetto delle indicazioni e la creazione di itinerari indicati anche lungo la carreggiata possono essere alcuni metodi per contribuire a creare una rete di nuovi strumenti per la fruizione del territorio che, al contempo, possa salvaguardarne gli aspetti percettivi per coloro che lo percorrono, proprio grazie ad indicazioni coerenti e chiare per tutti.

SCENARIO DI INTERVENTO PER LA RIQUALIFICAZIONE DI UN TRATTO EXTRA-URBANO

