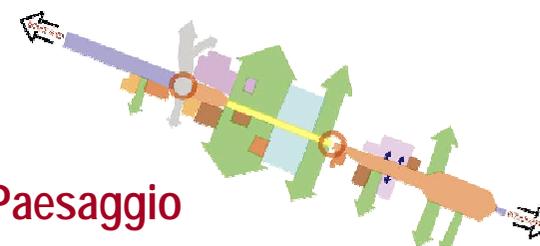


INCONTRO SEMINARIALE
Presentazione dei progetti di Valorizzazione del Paesaggio
(Programma regionale 2007 art. L.R. 20/2000)



BOLOGNA, 31 MARZO 2009

***LINEE GUIDA PER LA VALORIZZAZIONE
PAESAGGISTICA DELLA VIA EMILIA***

Art. 40-ter, 4° comma, PdL "Governo e riqualificazione solidale del territorio"



UGO BALDINI - CAIRE *Urbanistica*



La Via Emilia è il **percorso matrice** di un secolare processo di insediamento e di urbanizzazione, processo che ha conosciuto e sta conoscendo dinamiche crescenti, tra le più rilevanti nel bilancio del Paese. Si discute come operare perché le trasformazioni necessarie possano essere occasione di innovazione sostenibile e non motivo di **spaesamento** in una terra che fa della identità e della coesione sociale un fattore determinante di vivibilità e di competitività.

In altre parole qui si tratta di contrastare, o ridurre almeno, quella che nel corso degli anni si è via via rivelata come una delle contraddizioni più evidenti dello sviluppo nazionale: l'**allontanamento** (talvolta ostile, più spesso sprovveduto) **del Paese dal suo Paesaggio**, cioè dalla sua ombra e dalla sua impronta.

IL PALINSESTO DELLA RICERCA

1. MEMORIA DEI LUOGHI

Memorie dei luoghi e processi di trasformazione

Racconto dei processi di territorializzazione

2. STRATEGIE DI VALORIZZAZIONE

Per una manovra strategica sul paesaggio

Il repertorio degli obiettivi di qualità paesistica

3. GEOGRAFIE DELLA VIA EMILIA

I contesti

I paesaggi

Le componenti

4. APPROCCI DISCIPLINARI

Ecologia del paesaggio

Geomorfologia

Analisi storiche

5. POLITICHE E PROGETTI

La pianificazione paesistica Regionale e Provinciale

I Progetti di valorizzazione

I Progetti infrastrutturali

6. LINEE GUIDA

Obiettivi delle Linee Guida

Destinatari delle Linee Guida

Contenuti delle Linee Guida

Dominio delle Linee Guida

7. UN FORUM PER LA VIA EMILIA

La percezione dei contemporanei: i contributi letterari, giornalistici e cinematografici

L'immagine sociale: traccia per una intervista *on line*



STRATEGIE DI VALORIZZAZIONE

Gli obiettivi di qualità paesistica

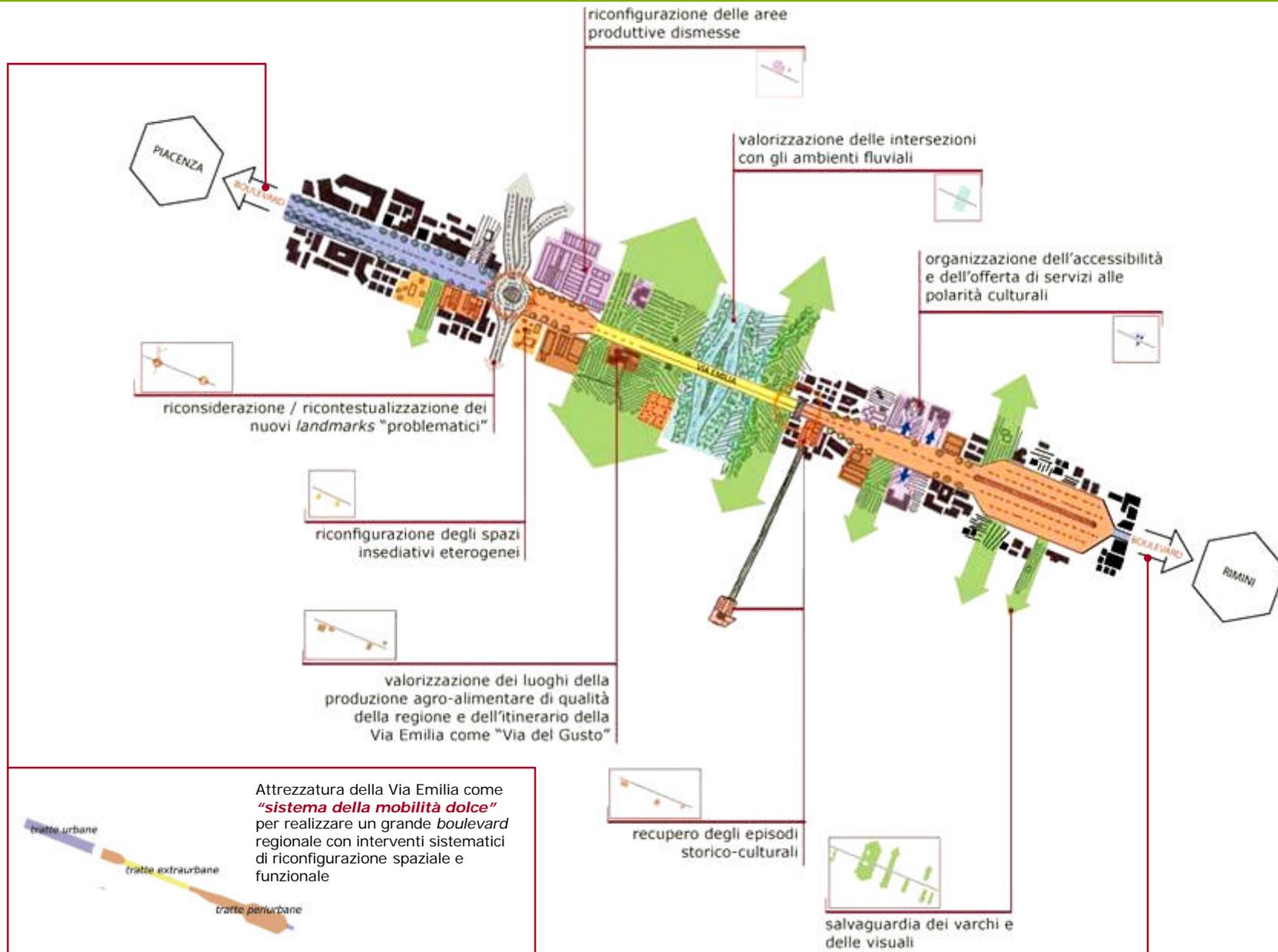
Le poste in gioco per la valorizzazione della Via Emilia sono molteplici e rimandano a temi diversi che si configurano come tanti obiettivi da perseguire con una applicazione sistematica se pure distinta. Un palinsesto di temi e obiettivi scaturiti da molteplici approcci, utili per affermare l'originalità del punto di vista del paesaggio nella strategia di valorizzazione del territorio, ponendosi all'interno di un sistema aperto alla collaborazione di tutti gli attori "costruttori, gestori e consumatori di paesaggio".

GLI OBIETTIVI DI QUALITA' PAESISTICA

-  1—Attrezzatura della Via Emilia come sistema di mobilità dolce: un grande *boulevard* regionale
-  2—Organizzazione dell'accessibilità e dell'offerta di servizi alle polarità culturali
-  3—Recupero degli episodi storico-culturali minori distribuiti lungo l'asse stradale
-  4—Valorizzazione delle intersezioni con gli ambienti fluviali
-  5—Salvaguardia dei varchi e delle visuali, e tutela del suolo agricolo, in relazione alle esigenze di funzionalità ecologica e qualità percettiva
-  6—Valorizzazione dei luoghi della produzione agro-alimentare di qualità della regione e dell'itinerario della Via Emilia come "via del gusto"
-  7—Riconfigurazione delle aree produttive via via che i processi di dismissione hanno luogo
-  8—Riconfigurazione degli spazi insediativi eterogenei
-  9—Riconsiderazione/ricontestualizzazione dei nuovi *landmarks* "problematici"
-  10—Ridisegno dell'itinerario di fruizione culturale della Via Emilia
-  11—Coordinamento delle politiche di tutela e valorizzazione paesistica dei PTCP, armonizzandone l'attuazione da parte dei PSC

SCHEMA CONCETTUALE DEGLI OBIETTIVI DI QUALITA' PAESISTICA

GLI OBIETTIVI DI QUALITA' PAESISTICA



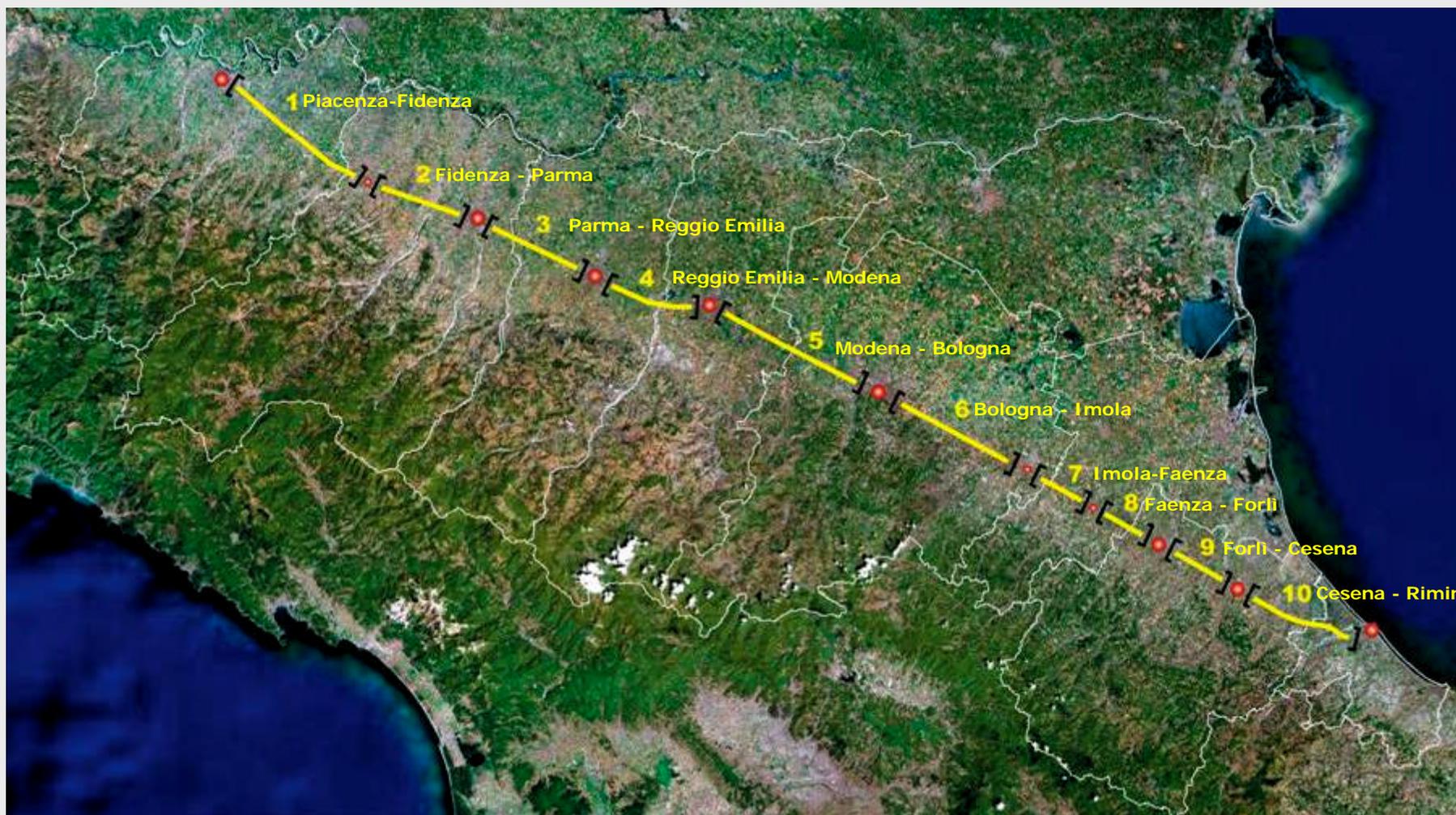


LE GEOGRAFIE DELLA VIA EMILIA

I contesti
I paesaggi
Le componenti

Il paesaggio della Via Emilia rappresenta un sistema regionale complesso e mutevole, in cui un approccio di lettura interscalare permette di cogliere le diverse geografie che configurano un mosaico ricco di uguaglianze e di diversità; tre livelli geografici rappresentati da **contesti**, **paesaggi** (dominanti paesaggistiche) e **componenti**.

I CONTESTI



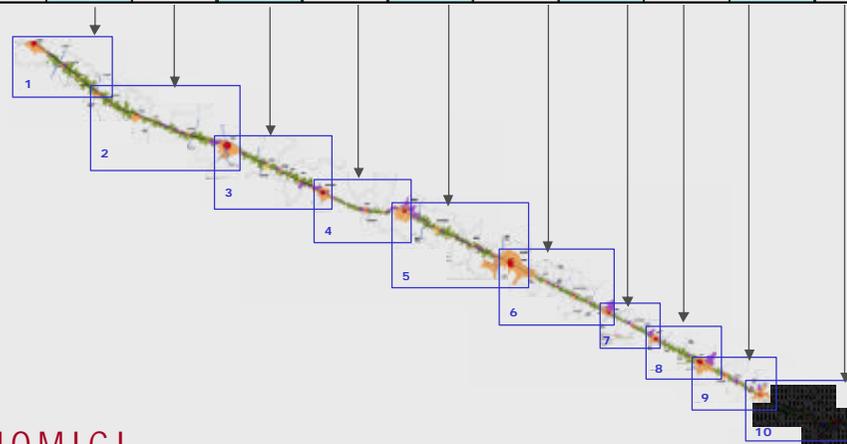
LE GEOGRAFIE DELLA VIA EMILIA

Gli spazi che separano le Città poste sulla Via Emilia o che le stesse Città condividono nella responsabilità di governo, si candidano come l'articolazione più rilevante del Sistema Via Emilia e come riferimento essenziale di un suo sistema di *governance* che trovi nei Progetti Regionali di Valorizzazione del Paesaggio la propria espressione principale.

GLI INDICATORI SOCIO-ECONOMICI DEI CONTESTI*

INDICATORI SOCIO-ECONOMICI	CONTESTI										Totale
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Sviluppo lineare (Km)	34	20	25	24	35	31	14	12	17	26	238
Superficie Territoriale kmq	401	515	571	475	564	628	453	444	559	515	3.317,20
Popolazione (x 1000) 2005	152	223	358	359	624	507	130	168	228	300	1.813
Densità: abitanti /kmq	381	430	620	750	1.103	808	286	374	405	577	543
PIL procapite 2001-(numero indice ER=100)	105,8	127	126,8	125,8	126,5	119,7	100,9	103,4	97,2	99,2	114,8
Incidenza % della occupazione nei settori manifatturieri HT sul totale	6,5	8,5	7,3	5,2	5,6	6,7	3,2	2	1,8	2,5	5,2
Saldo Migratorio (x 1000 residenti) media 2001-2005	12	18	20	15	8	7	10	11	10	12	12
Consumo di Suolo (variazione % della SAU 2000-1990)	-	-10,4	-13,5	-12,7	-12,2	-9,2	-7,3	-10,1	-9,5	-5,9	-8,2
Incidenza % degli scambi interni al contesto (2001)	22,4	29,9	18,9	17,7	24	33	13	7	32,7	43	62,7
Incidenza % degli scambi interni al corridoio della Via Emilia (2001)	51,5	63,5	52,9	54,5	53,8	64,9	77,5	72,3	81,6	73,1	62,7
Addetti industria al kmq	44,81	70,08	102	127,2	147,9	95,23	45,38	60,36	64,61	71,85	80,54

* riferiti agli aggregati di comuni il cui territorio è almeno in parte compreso entro un buffer di 1km di estensione da ciascun lato della Via Emilia



TOTALE INDICATORI SOCIO-ECONOMICI

Sviluppo Lineare - km	Superficie Territoriale kmq	Popolazione (x 1000) 2005	Densità: abitanti /kmq	PIL procapite 2001 - n.indice ER=100	Incidenza % occupaz. sett. manifatturieri HT sul tot.	Saldo Migrat. (x 1000 res.) media 2001-2005	Consumo di Suolo (variaz. % della SAU 2000-1990)	Incidenza % scambi interni al contesto (2001)	Incidenza % scambi interni al corridoio Via Emilia (2001)	Addetti industria al Kmq
238	3.317,2	1.813	543	114,8	5,2	12	-8,2	62,7	62,7	80,5

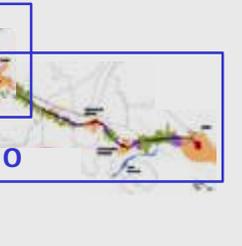
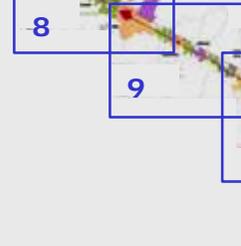
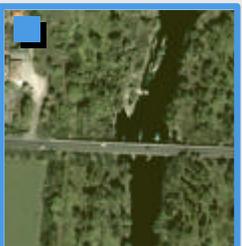
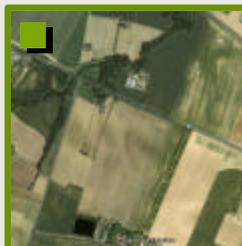
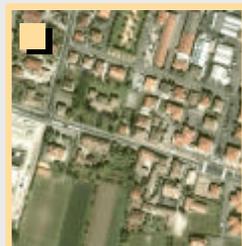
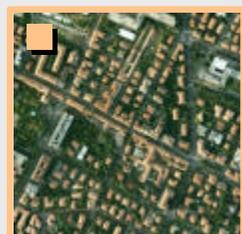
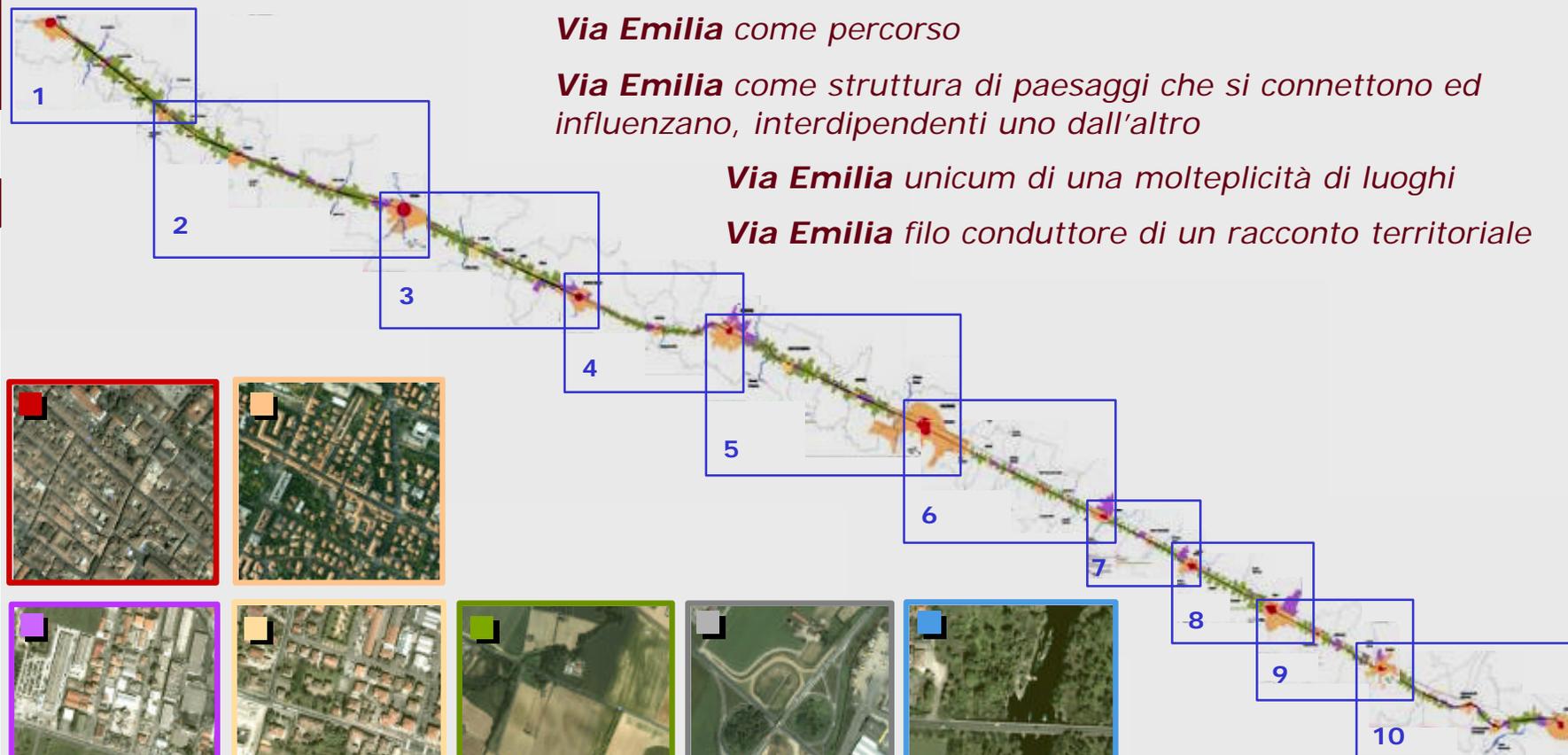
LE DOMINANTI PAESAGGISTICHE NEI CONTESTI

Via Emilia come percorso

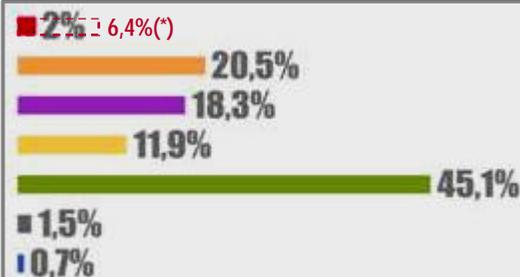
Via Emilia come struttura di paesaggi che si connettono ed influenzano, interdipendenti uno dall'altro

Via Emilia unicum di una molteplicità di luoghi

Via Emilia filo conduttore di un racconto territoriale



- Centri storici minori *
- Periferie degli insediamenti prevalentemente residenziali
- Insediamenti produttivi
- Nuclei insediativi minori a sviluppo lineare
- Spazi rurali
- Grandi intersezioni infrastrutturali
- Ambienti naturali e paraturali

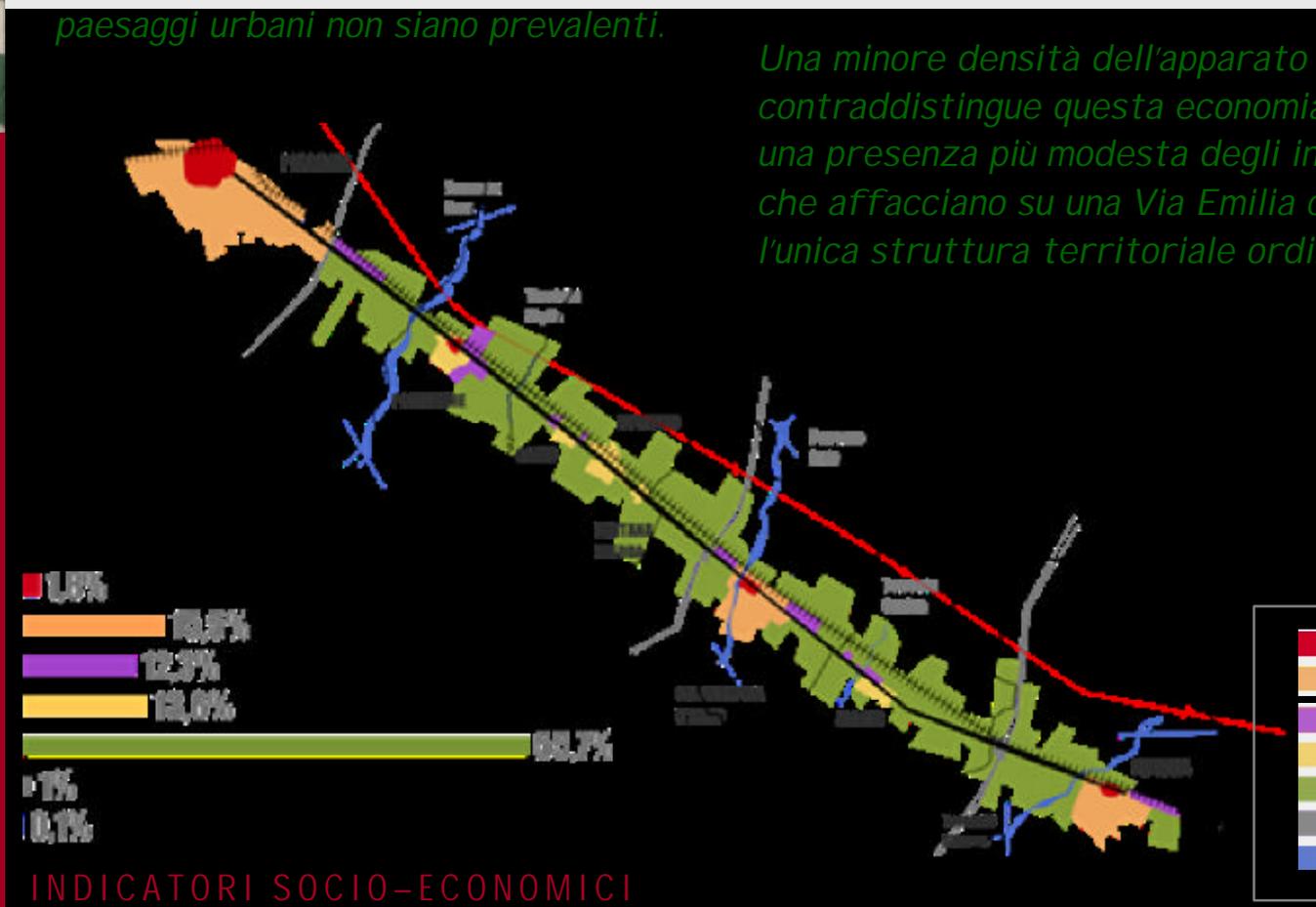


* *Il calcolo è stato effettuato senza contare i centri storici maggiori di fondazione romana. Tali centri, dell'intera tratta da Piacenza a Rimini, occupano il 6,4% della estensione lineare.*

CONTESTO 1 PIACENZA - FIDENZA

Da Piacenza a Fidenza (la più lunga tratta interurbana dell'itinerario) il paesaggio rurale dei varchi aperti e delle aziende agricole è dominante; è questo l'unico segmento del tratto emiliano in cui i paesaggi urbani non siano prevalenti.

Una minore densità dell'apparato manifatturiero che contraddistingue questa economia, si manifesta anche in una presenza più modesta degli insediamenti produttivi che affacciano su una Via Emilia che qui più che altrove è l'unica struttura territoriale ordinatrice.



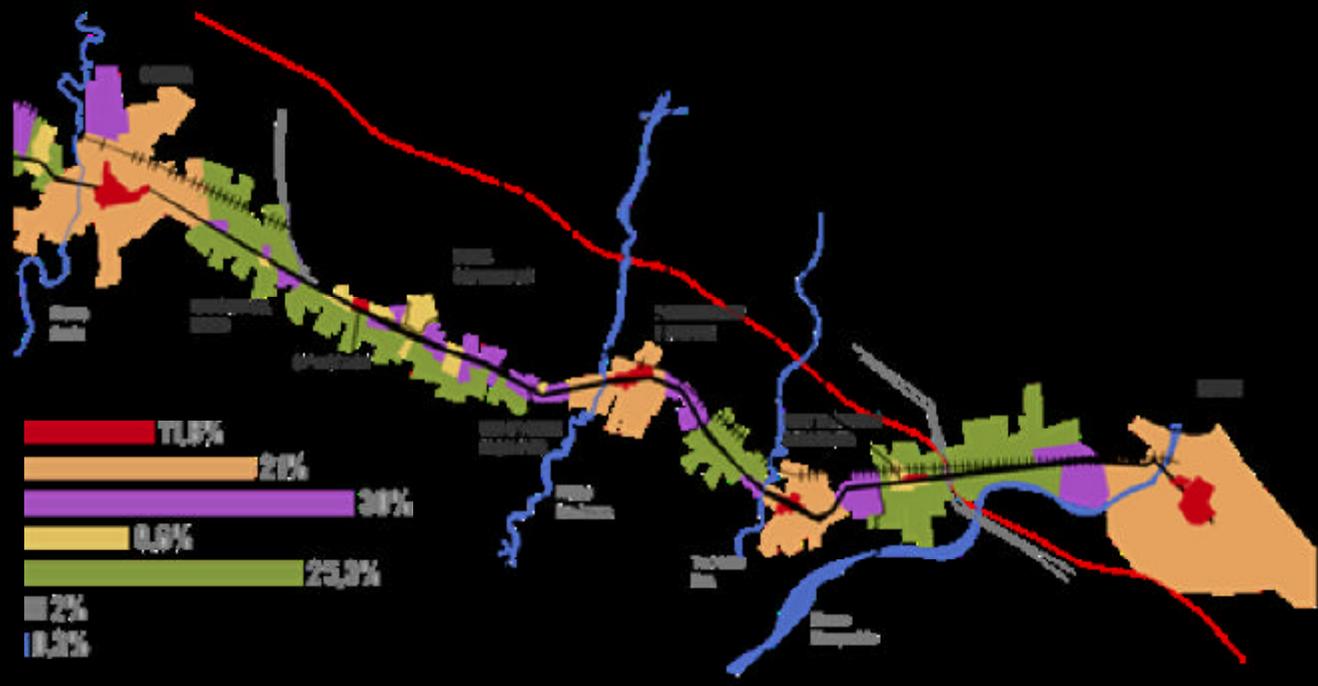
INDICATORI SOCIO-ECONOMICI

Sviluppo Lineare - km	Superficie Territoriale kmq	Popolazione (x 1000) 2005	Densità: abitanti /kmq	PIL procapite 2001 - n.indice ER=100	Incidenza % occupaz. sett. manifatturieri HT sul tot.	Saldo Migrat. (x 1000 res.) media 2001-2005	Consumo di Suolo (variaz. % della SAU 2000-1990)	Incidenza % scambi interni al contesto (2001)	Incidenza % scambi interni al corridoio Via Emilia (2001)	Addetti industria al Kmq
34	401	152	381	105,8	6,5	12	-	22,4	51,5	44,8

CONTESTO 10 CESENA - RIMINI

Tra Cesena e Rimini il sistema della Via Emilia è pesantemente condizionato da processi insediativi che hanno origine non solo all'interno del corridoio, ma sono generati anche dal sistema della costa. La caratterizzazione è sottolineata dagli insediamenti produttivi che, con il 30% del totale, sono al loro massimo e sopravanzano nettamente gli spazi rurali, ridotti ad appena un quarto del totale.

Gli scambi interni al contesto rappresentano quasi la metà degli scambi totali del sistema. La presenza del sistema di insediamenti produttivi e di nuclei insediativi minori a sviluppo lineare deve essere ricordata in quanto rappresenta il fulcro del sistema. Giovanni in Compito della Via Emilia, che segna l'inizio del sistema, è stato deputato più di ogni altro al ruolo di museo della Via Emilia.



- Centri storici minori *
- Periferie degli insediamenti prevalentemente residenziali
- Insediamenti produttivi
- Nuclei insediativi minori a sviluppo lineare
- Spazi rurali
- Grandi intersezioni infrastrutturali
- Ambienti naturali e paraturali

LE GEOGRAFIE DELLA VIA EMILIA

Sviluppo Lineare - km	Superficie Territoriale kmq	Popolazione (x 1000) 2005	Densità: abitanti /kmq	PIL procapite 2001 - n.indice ER=100	Incidenza % occupaz. sett. manifatturieri HT sul tot.	Saldo Migrat. (x 1000 res.) media 2001-2005	Consumo di Suolo (variaz. % della SAU 2000-1990)	Incidenza % scambi interni al contesto (2001)	Incidenza % scambi interni al corridoio Via Emilia (2001)	Addetti industria al Kmq
26	515	300	577	99,2	2,5	12	-5,9	43,0	73,1	71,8

LE COMPONENTI E IL RILIEVO PAESAGGISTICO

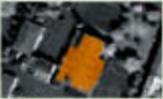
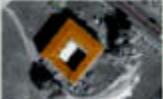
LE GEOGRAFIE DELLA VIA EMILIA

L'azione conoscitiva al diretto servizio delle politiche della Via Emilia è stata sviluppata attraverso una campagna di rilievo mirato, condotta sull'intero arco della Via Emilia e finalizzata a riconoscere le sue diverse caratterizzazioni, rilevanti ai fini degli obiettivi di qualità paesistica e delle politiche conseguenti.

La comprensione delle componenti paesistiche riguarda il riconoscimento e la ricognizione sul campo di luoghi, manufatti, toponimi (e talvolta gli attori significativi), fondamentali per una efficace implementazione delle politiche di tutela e valorizzazione.

POLARITA' CULTURALI



	
CH - chiese	
	
SN - santuari	
	
CI - cimiteri	
	
CA - castelli	
	
VS - ville storiche	MU - Musei
	
ES - edifici storici di pregio	CO - corti agricole storiche
	
MN - monumenti	ER - edifici rurali di valore storico/testimoniale
	
EM - emergenze di architettura contemporanea	EP - edifici produttivi di valore/opifici

LUOGHI NOTEVOLI

	
case cantoniere	landmark
	
paesaggi rurali integri	edifici industriali dismessi
	
varchi non insediati	edifici non industriali dismessi
	
ambienti fluviali	detrattori paesistici
	
edifici rurali abbandonati	spazi aperti problematici
	
episodi storico culturali	spazi insediativi eterogenei
	
linea di demarcazione tra paesaggi contrastanti	grandi intersezioni infrastrutturali
	
intersezioni significative di fiumi, torrenti e canali con la Via Emilia	

ELEMENTI "VIA DEL GUSTO"


caseifici

istituti/scuole agrarie

salumifici

cantine

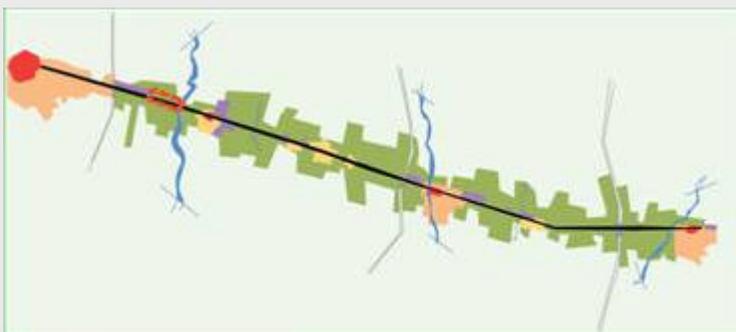
grandi aziende agricole

stabilimenti agroalimentari

sede del Consorzio del Parmigiano Reggiano

enoteca regionale

S.05 - PAESAGGIO DEGLI SPAZI RURALI CONTESTO 1 - PIACENZA FIDENZA



1 - Il volume dell'ikea in prossimità di Piacenza



2 - La linea ferroviaria e la sua prossimità alla Via Emilia

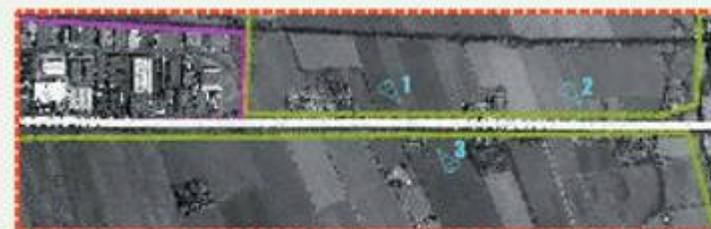


3 - La campagna emiliana ancora intatta, sullo sfondo i colli ne fanno da cornice



S.05

SPAZI RURALI
CONTESTO 1: PIACENZA - FIDENZA

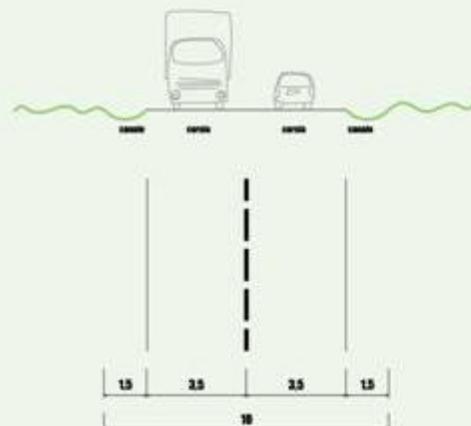


Composizione della dominante paesistica



- Residenziale
- Produttivo
- Attività agricole
- Servizi di quartiere
- Attrezzature generali
- Tutela

Sezioni tipo



Il territorio agricolo alle porte di piacenza

La tratta della via Emilia compresa tra via Bartolomeo Riva e il torrente Nure è caratterizzata da un tessuto prevalentemente agricolo.

IL NON COSTRUITO

Il paesaggio rurale attraversato dalla Via Emilia, che dalla località Mantale (PC) arriva fino in prossimità del torrente Nure, è caratterizzato da un regolare appoderamento, con particelle rurali e strade interpoderali, che mantengono gli allineamenti storici della centuriazione romana. Le particelle rurali disegnano rettangoli allungati nel paesaggio ed i confini poderali sono definiti dalle strade interpoderali e dalle canalizzazioni. Le aree boscate sono essenzialmente quelle di pertinenza alle ville e ai complessi rurali più importanti, inoltre sono presenti alcuni episodi di vegetazione ripariale in prossimità dei canali e di filari alberati che conducono a ville e a importanti costruzioni rurali.

IL COSTRUITO

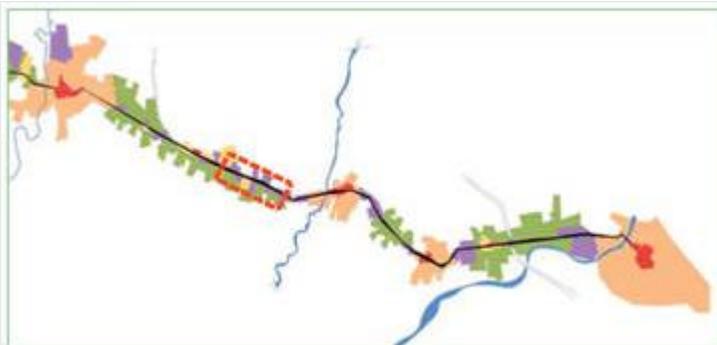
Il paesaggio a Nord della Via Emilia è tagliato dal nostro della linea ferroviaria, che corre parallela, a poca distanza dalla Via Emilia. Lungo le strade interpoderali, in particolare agli incroci con altre strade rurali (oppure con i confini delle particelle rurali), sorgono le case rurali, che in questa zona sono caratterizzate dalla compresenza del tipo tipicamente emiliano e elementi giustapposti o da quello più complesso e "corte piacentino". Verso Piacenza la visuale a Nord è dominata dal volume basso e allargato dell'ikea.

LA STRADA

La sezione stradale è caratterizzata da un'ampia corsia per senso di marcia con banchine ai lati e integrati da canali, filari e le differenti colture che ne ritmano il percorso.

S.O3 - PAESAGGIO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI CONTESTO 10 RIMINI - CESENA

LE GEOGRAFIE DELLA VIA EMILIA



Gli edifici produttivi e magazzini, di varie epoche e dimensioni, costruiscono con qualche episodio residenziale un contesto particolarmente caotico



Le aree libere che si aprono sulla via Emilia sono al servizio del traffico veicolare anche di grandi dimensioni. La mobilità dolce non trova spazi per generarsi



S.O3

INSEDIAMENTI PRODUTTIVI
CONTESTO 10: RIMINI - CESENA

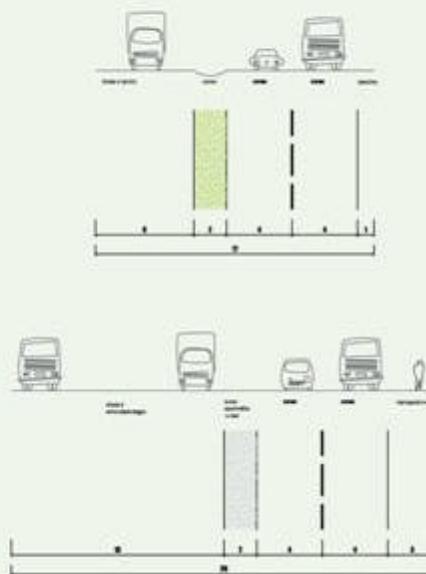


Composizione della dominante paesistica



- Residenziale
- Produttivo
- Attività agricole
- Servizi di quartiere
- Attrezzatura generali
- Tutela

Sezioni tipo



Le aree produttive da Ca' Missiroli a Ponte Ospedaletto

Si presenta un mosaico di paesaggi particolarmente problematico dove le aree produttive completano le aree residuali residenziali.

IL NON COSTRUITO

Questa porzione di territorio, seriamente compromessa, riflette una confusione strutturale derivata dal caotico sviluppo urbanistico. Centroviali si confondono con parcheggi non razionalizzati lungo la strada e ampi spazi residuali a raso di rozzi materiali tra gli edifici e la strada senza alcun linguaggio e funzione chiari e definiti.

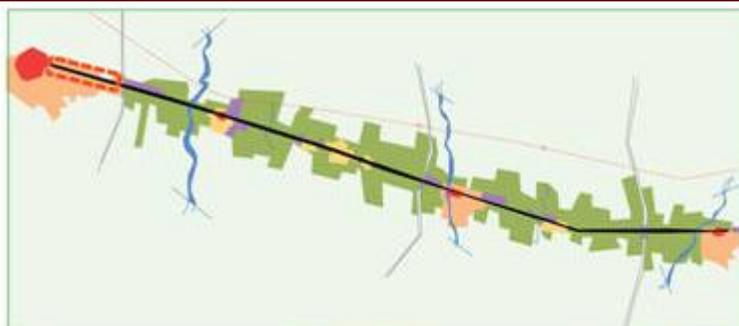
IL COSTRUITO

Gli edifici produttivi, che si mescolano a episodi residenziali, sono di piccole e medie dimensioni di varie epoche. vi è qualche presenza di edifici produttivi di grandi dimensioni quali aziende di produzione di mangime che disegnano uno skyline aggressivo.

LA STRADA

La sezione stradale è caratterizzata da un'ampia carreggiata a doppio senso di marcia. Il grande protagonista è il veicolo motorizzato, spesso di grandi dimensioni, e le corsie riservate alla mobilità dolce sono esigue e poco funzionali. Le intersezioni trasversali sono problematiche e pericolose.

S.O2 - PAESAGGIO DELLA PERIFERIA PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE CONTESTO 1 - PIACENZA FIDENZA



1 - Varco interrato dell'antica linea ferroviaria



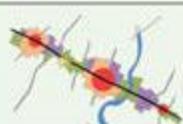
3 - Due corsie per senso di marcia separate



2 - Mercato Ortofrutticolo



4 - Università Cattolica



via emilia

S.O2

PERIFERIA PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE
CONTESTO 1: PIACENZA - FIDENZA

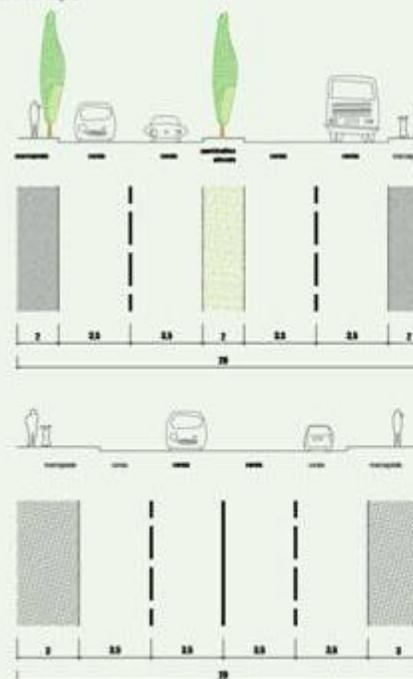


Composizione della dominante paesistica



- Residenziale
- Produttivo
- Attrezzature pubbliche
- Servizi di quartiere
- Attrezzature generali
- Tutela

Sezioni tipo



La periferia di Piacenza

La tratta della via Emilia compresa tra P.le Roma e lo svincolo della tangenziale Sud è caratterizzata da un tessuto denso misto residenziale, produttivo e di servizi.

IL NON COSTRUITO

Gli spazi aperti che si aprono si possono catalogare in tre categorie: grandi piazzali adibiti a parcheggio, spazi/giardino e area verde privata limitata da bordi fisici invalicabili.

IL COSTRUITO

Le emergenze del tessuto sono rappresentate da un'area industriale dismessa, l'area del mercato ortofrutticolo, la sede dell'Università Cattolica ed alcuni capannoni industriali e commerciali di recente costruzione.

LA SEZIONE STRADALE

La sezione stradale in prossimità di P.le Roma è caratterizzata da due corsie per senso di marcia separate da una mediana verde alberata. Ai lati zone di sosta e ampi marciapiedi. Più problematica la situazione allontanandosi dal centro cittadino, dove vi sono due ampie corsie per senso di marcia con aree di sosta non regolamentate ai lati e spazi pedonali ridotti. In questo ambito l'attraversamento pedonale è in pochi casi regolamentato da semaforo e pericolosi sono quelli non semaforizzati. Inoltre rischiosa è la svolta a sinistra per l'accesso ai parcheggi dell'Università Cattolica.

S.07 - PAESAGGIO DEGLI AMBIENTI NATURALI E PARANATURALI CONTESTO 10 RIMINI - CESENA



Il ponte Romano, grazie alla sua struttura a tre arcate e alla presenza della statua di Giulio Cesare, si configura come un grande landmark lungo il percorso della Via Emilia



Il parco del Rubicone crea un varco che divide il centro storico di Savignano, dando luogo ad un importante paesaggio fluviale e naturale, da cogliere in tutta la sua profondità visiva

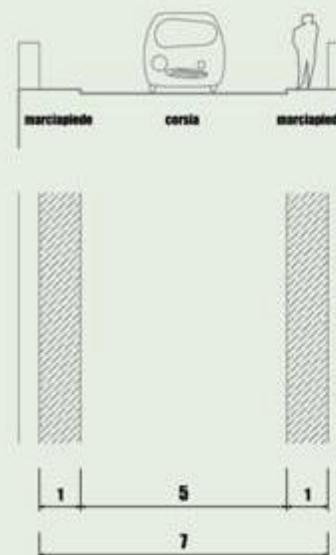


S.07

AMBIENTI NATURALI E PARANATURALI
CONTESTO 10: RIMINI - CESENA



Sezione tipo



Ponte Romano sul Fiume Rubicone

Nell'ingresso al centro storico di Savignano la Via Emilia attraversa il ponte Romano che collega le due sponde del Rubicone, rappresentando il più antico monumento nonché il simbolo della città.

IL NON COSTRUITO

Il parco del Rubicone costituisce un importante corridoio ecologico, alternando, negli spazi che accompagnano il corso del Fiume, la presenza di diverse specie vegetali.

Tale varco, grazie alla profondità paesaggistica che riesce a creare, si configura come un elemento da valorizzare.

IL COSTRUITO

La struttura del ponte, lunga circa 24 metri, si inserisce in un tessuto storico compatto che affianca il percorso del Fiume. Ricostruito negli anni '60 dopo i bombardamenti bellici, il ponte Romano costituisce un'importante polarità culturale, unitamente al contiguo monumento dedicato a Giulio Cesare.

LA STRADA

La sezione stradale è caratterizzata da una grande corsia a senso unico di marcia, con la presenza di marciapiedi ai lati. La struttura della carreggiata garantisce la fruibilità degli spazi sia dal punto di vista veicolare sia da quello ciclo-pedonale.



LINEE GUIDA

Obiettivi delle linee guida
Destinatari delle linee guida
Contenuti delle linee guida
Dominio delle linee guida

Con la formulazione delle linee guida per la valorizzazione paesaggistica del sistema regionale della Via Emilia, la Regione Emilia Romagna intende promuovere e sostenere un diffuso sforzo di **riqualificazione del territorio regionale** proprio a partire dal suo percorso matrice, e dal valore identitario che la Via Emilia assume e che può rigenerare nella costruzione di **progetti di cooperazione tra le città**, sino a farne la cifra di una rinnovata regionalità, proiettata nella rete urbana dell'area padana.

GLI OBIETTIVI DELLE LINEE GUIDA

**...strada
come spazio
di relazione
e di vita
quotidiana...**

Con questo progetto quello che deve essere innanzitutto ricostituito è il **mito di una strada** che è spazio di relazione e di vita quotidiana, che deve essere riproposta come **un nuovo boulevard**, che per la sua configurazione formale e per la riconoscibilità dei valori culturali che esprime, è guida dei processi di sostituzione e di riqualificazione che si collocano al suo intorno.

**... strada
come
identità
regionale ...**

Un mito che, per la ricchezza della stratificazione storica e culturale che ha sedimentato, può declinarsi in **una pluralità di messaggi e di significati tutti centrali per l'identità regionale**: dalla via del gusto e della produzione agro-alimentare, alla via dell'innovazione e della tradizione meccanica, dalla via della cultura popolare nelle sue manifestazioni spettacolari, alla via della riforma urbanistica.

**... strada
come
sistema di
istituzioni ...**

Obiettivi ambiziosi che richiedono **una mobilitazione estesa e convinta delle istituzioni e degli attori sociali della regione**: una mobilitazione che sia essa stessa ragione di una più forte cooperazione tra le istituzioni locali nell'esercizio dei propri poteri più radicati e che sia occasione di convergenza tra le aspirazioni, le rappresentazioni e i progetti di futuro che muovono gli attori sociali di una terra che ha fatto della aggregazione sociale la propria cifra.

I DESTINATARI DELLE LINEE GUIDA

1

Progetti

Le linee guida sono rivolte in primo luogo a sostenere la progettualità degli attori locali favorendone la cooperazione e promuovendone la convergenza verso un orientamento alla qualità.

Un approccio che trova la sua fattibilità attraverso una triplice **dimensione progettuale**

Progetti di contesto

Progetti che assumono in primo luogo la **dimensione del contesto** come dimensione entro la quale le Città Regionali riconoscono la propria dimensione metropolitana esercitandola nel governo condiviso delle funzioni e degli spazi.

Progetti di paesaggio

Progetti che possono assumere la **dimensione della dominante paesistica**, per qualificare i processi di trasformazione di una periferia urbana o di un insediamento industriale, per difendere e attrezzare varchi rurali, per riordinare episodi insediativi minori.

Progetti di componente

Un terzo livello è quello dei **"progetti di componente"**, che dei progetti di contesto e di paesaggio possono essere anticipazioni opportune o rappresentare la più efficace attuazione operativa ed essere implementati attraverso una nuova stagione di bandi.

Tutti i progetti di innovazione territoriale devono contenere il loro **progetto di paesaggio**

2

Strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica

Un secondo ordine di destinatari e interlocutori delle linee guida è rappresentato dagli **strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica**, nei confronti dei quali le linee guida si propongono come momento di indirizzo per l'identificazione e il riconoscimento dei diversi tessuti territoriali interessati dagli obiettivi di qualità paesistica definiti dalle linee guida, e per la messa in campo di politiche di tutela e valorizzazione (anche di matrice urbanistica) con cui avvicinarne il conseguimento.

I CONTENUTI DELLE LINEE GUIDA



CENTRI STORICI MINORI

Predisporre **progetti di riqualificazione urbana** e di **moderazione del traffico** che prevedano una opportuna prevalenza di spazi e priorità per la mobilità dolce, che consentano una piena fruibilità urbana della Via Emilia come luogo privilegiato delle relazioni quotidiane e la valorizzazione dei fronti edificati che su di essa prospettano.

Integrare i progetti di valorizzazione con le preesistenze e le previsioni di riqualificazione degli **spazi pubblici interni ai nuclei**, avendo particolare cura per le funzioni simboliche (chiese, cimiteri, luoghi della socialità, etc. frequentemente degradate dal carico dell'infrastruttura) che creino un forte sistema di spazi aperti di fruizione pubblica cui la Via Emilia sia il polo attrattivo e ordinatore.

LE BUONE PRATICHE

CENTRI STORICI
MINORI

Nesttun (Norvegia) e Savignano sul Rubicone (Rimini). Il traffico veicolare deviato permette la completa fruizione da parte del cittadino del centro di Nesttun. Anche l'intervento nel centro storico di Savignano rappresenta un virtuosismo di riqualificazione dello spazio urbano, identificato dalla Via Emilia.



I CONTENUTI DELLE LINEE GUIDA



PERIFERIE RESIDENZIALI

- | Garantire gli **spazi per la mobilità dolce** e per l'arredo vegetale.
- | Intervenire nell'**organizzazione del traffico** (sosta a lato strada, rotonde, svolte a sinistra) e del trasporto pubblico per migliorare la vivibilità della infrastruttura come ambiente urbano.
- | Ripristinare e riqualificare le **dotazioni e gli arredi degli spazi** per la mobilità dolce intervenendo con azioni sulla regolazione del traffico e della sosta.
- | Valorizzare l'**offerta di servizi pubblici e privati** con particolare riferimento al commercio di vicinato, sostenuto e incentivato dalla riorganizzazione della mobilità a favore dell'accessibilità ciclo-pedonale.
- | Ridefinire la **scena urbana** con il concorso di nuove architetture contribuendo alla definizione delle aree sensibili e dei margini, porte urbane comprese, e mettendo in gioco anche eventuali comparti di ristrutturazione urbanistica (spazi informi o aree produttive dismesse) oltre alle aree della città pubblica.
- | Riprogettare i **luoghi di contatto** tra le periferie più formalizzate e i Centri Storici affinché rappresentino occasioni importanti per una nuova monumentalizzazione delle "porte interne" della città.

LE BUONE PRATICHE

PERIFERIE RESIDENZIALI

Madrid, Av.da de Portugal e Bologna, Via Emilia Levante. La recente inaugurazione della Avenida de Portugal, importante arteria territoriale della capitale spagnola, rappresenta un felice esempio di formazione di uno spazio urbano dedicato *in primis* al cittadino grazie ai suoi spazi di relazione e convivenza, totalmente protetti dalle corsie carrabili. A Bologna la Via Emilia rappresenta solo uno spazio di movimento.



I CONTENUTI DELLE LINEE GUIDA



INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

- Recuperare gli **spazi ineditati** per migliorare l'immagine, la funzionalità e la qualità ambientale dei siti.
- Riorganizzare l'accessibilità alla Via Emilia come *boulevard* attraverso la realizzazione di **controviali** o la realizzazione di nuovi sistemi di accessibilità veicolare, **ribaltati sul retro** degli insediamenti.
- Promuovere e sostenere azioni per la mitigazione o la sostituzione di edifici ed impianti che rappresentano veri e propri **detrattori paesistici**.
- Valorizzare le **architetture contemporanee** di pregio, riconoscendone le esistenti ed inserendole entro circuiti di funzione culturale, e promuovendone di nuove negli interventi di ristrutturazione e sostituzione, anche attraverso concorsi di architettura da concertare e condividere con il mondo imprenditoriale.

LE BUONE PRATICHE

INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

Rimini e Amsterdam. La Natura produttiva degli spazi e la loro funzionalità rappresentano, in Olanda, una occasione per la formazione di aree verdi di carattere comune, arricchite da elementi di arredo urbano e dove è garantita la mobilità dolce da corsie protette. Il confronto con la disordinata area produttiva di Rimini è eloquente.



I CONTENUTI DELLE LINEE GUIDA



NUCLEI INSEDIATIVI RESIDENZIALI MINORI

- Studiare **varianti** al tracciato della Via Emilia, da realizzare, per il possibile, entro organici progetti di intervento della "Via Emilia bis" affinché soprattutto il traffico pesante di attraversamento trovi valide alternative e non stravolga il delicato contesto urbano.
- Predisporre progetti di **moderazione del traffico** che prevedano una opportuna riserva di spazi per la mobilità dolce, che rallentino e riducano il traffico veicolare e permettano una maggiore permeabilità della Via Emilia.
- Integrare i progetti con le **preesistenze** e le previsioni di riqualificazione degli **spazi pubblici interni** ai nuclei, avendo particolare cura per le funzioni simboliche (chiese, cimiteri, luoghi della socialità,...) frequentemente degradate dal carico dell'infrastruttura.

LE BUONE PRATICHE

NUCLEI INSEDIATIVI MINORI RESIDENZIALI

Rubiera (MO) e Oberdrees (Germania). La confusione tipologica e urbanistica di Rubiera si confronta alla discrezione e sobrietà dell'ambiente urbano di Oberdrees, "abbracciato" da aree agricole.



I CONTENUTI DELLE LINEE GUIDA



SPAZI RURALI

- Tutelare gli **spazi integri** ancora riconoscibili lungo l'itinerario tenendo conto in particolare delle loro valenze in termini di **reti ecologiche** anche attraverso forme di indennizzo ambientale appropriate, da stabilirsi con provvedimenti regionali che contrastino il consumo di suolo.
- Ripristinare il territorio rurale compromesso da **detrattori ambientali** con manovre perequative, riconoscendo crediti edilizi a compensazione della demolizione dei detrattori, ai sensi dell'art. 10 della Legge Regionale 16/2002.
- Ritrovare o confermare **economie agricole compatibili** con la forma dei patrimoni rurali, anche attraverso la sperimentazione di **parchi agricoli**, come paesaggi protetti gestiti in forma consortile e la valorizzazione delle **filiere corte**.
- Dotare il *boulevard* regionale nello spazio rurale di un **apparato vegetazionale** coerente, attrezzandolo con un sistema di **ciclabili fuori piattaforma**.
- Recuperare i relitti della infrastrutturazione storica di appoggio alla **attività di viaggio**.

LE BUONE PRATICHE

SPAZI RURALI

La via Emilia tra Reggio Emilia e Parma e N20 Parigi Tolosa. La Via Emilia, nei suoi paesaggi agricoli, sempre trova un episodio produttivo o residenziale che ne compromette la natura. In Francia, sulla N20 tra Tolosa e Parigi, il consumo di suolo al contrario è ben controllato e l'integrità del paesaggio agrario è protetta.



I CONTENUTI DELLE LINEE GUIDA



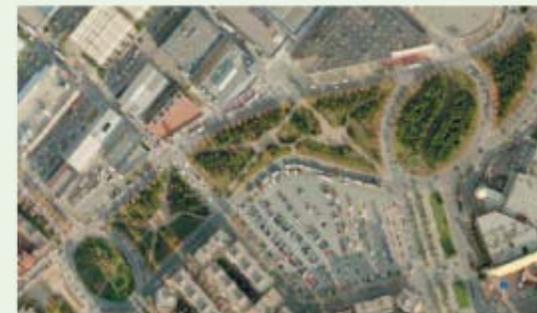
GRANDI INTERSEZIONI INFRASTRUTTURALI

- | Riprogettare paesaggisticamente le **aree di risulta** per recuperarle ad una fruibilità e ad un valore ecologico.
- | Garantire la continuità della **mobilità dolce** in condizioni di sicurezza e *comfort*.
- | Riorganizzare il **sistema infrastrutturale storico** nelle sue relazioni con le rete autostradale e con le eventuali varianti (Via Emilia bis);
- | Riqualificare la **sede storica** contestualmente ad ogni progetto di realizzazione di varianti all'itinerario storico per restituirla ad una nuova fruibilità locale.

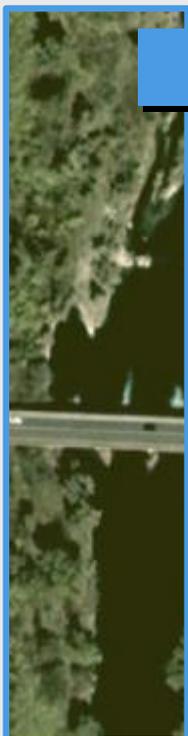
LE BUONE PRATICHE

INTERSEZIONI INFRASTRUTTURALI

Rimini, Catalogna. In presenza di grandi intersezioni infrastrutturali, le aree residuali, in Catalogna, rappresentano ottime opportunità di progetto. A Rimini si tramutano in non luoghi.



I CONTENUTI DELLE LINEE GUIDA



AMBIENTI NATURALI E PARANATURALI

Riconoscere e promuovere con particolare attenzione i valori storico architettonici e ingegneristici rappresentati dai **manufatti stradali** e in particolare dai ponti.

Consentire la **percorribilità dei ponti** in condizioni di sicurezza da parte delle componenti deboli della mobilità o, in alternativa, prevedere nuove strutture dedicate in via esclusiva alla mobilità dolce, curandone l'inserimento paesaggistico.

Garantire l'accesso dall'itinerario stradale all'**ambiente fluviale** con la riqualificazione e/o il ripristino degli apparati vegetazionali in esso preesistenti.

Promuovere e realizzare l'allestimento di **strutture di accoglienza** funzionali ai parchi fluviali istituiti e in programma e l'allestimento di punti di offerta museale collegati al programma regionale del *boulevard*.

LE BUONE PRATICHE

AMBIENTI NATURALI E PARANATURALI

Il Ponte di Mezzo, alle porte di Rimini e Vlaardingen, (Olanda). La viabilità in corrispondenza della intersezioni con ambienti fluviali sulla Via Emilia è dedicata esclusivamente al passaggio veicolare, dimenticandosi della mobilità dolce e delle possibili relazioni che potrebbero intercorrere tra quest'ultima e i ricchi ambienti circostanti. Un esempio in Olanda, dove alla mobilità dolce è riservato un canale privilegiato dentro un contesto naturale.



IL DOMINIO DELLE LINEE GUIDA



Ogni progetto che interessi l'itinerario della Via Emilia dovrà riconoscere il proprio dominio spaziale, l'ambito entro il quale l'azione di trasformazione e di valorizzazione o potrà esercitare i propri effetti.

Un dominio spaziale di dimensione (e anche di metrica) variabile:

dalla **scala di prossimità**, che descrive lo spazio delle relazioni di vicinato che la strada attraversa e serve;

allo **spazio dominato dalla percezione visiva**, che percorre gli spazi aperti sino alle quinte sceniche che li racchiudono;

alla **scala delle relazioni immateriali** che stabiliscono una continuità della Via Emilia con tutti i luoghi che trovano la propria ragion d'essere nei processi di territorializzazione che l'itinerario stradale ha promosso.



UN FORUM PER LA VIA EMILIA

*La percezione dei contemporanei:
i contributi letterari, giornalistici e cinematografici
L'immagine sociale: traccia per una intervista on line*

La partecipazione e il coinvolgimento delle diverse popolazioni che vivono e animano la Via Emilia rappresenta un tassello fondamentale per implementare continuamente i temi legati ai progetti di tutela e valorizzazione del paesaggio.

Inoltre, in connessione con l'aspetto divulgativo aperto all'intera società, tutte le informazioni rilevate ed elaborate saranno consolidate in un GIS del Progetto in modo da consentire nel tempo una progressiva azione di miglioramento della qualità conoscitiva e il suo efficace trasferimento a chi debba farne uso.

IL GIS DEL PROGETTO: IL SITO WEB

UN FORUM PER LA VIA EMILIA

