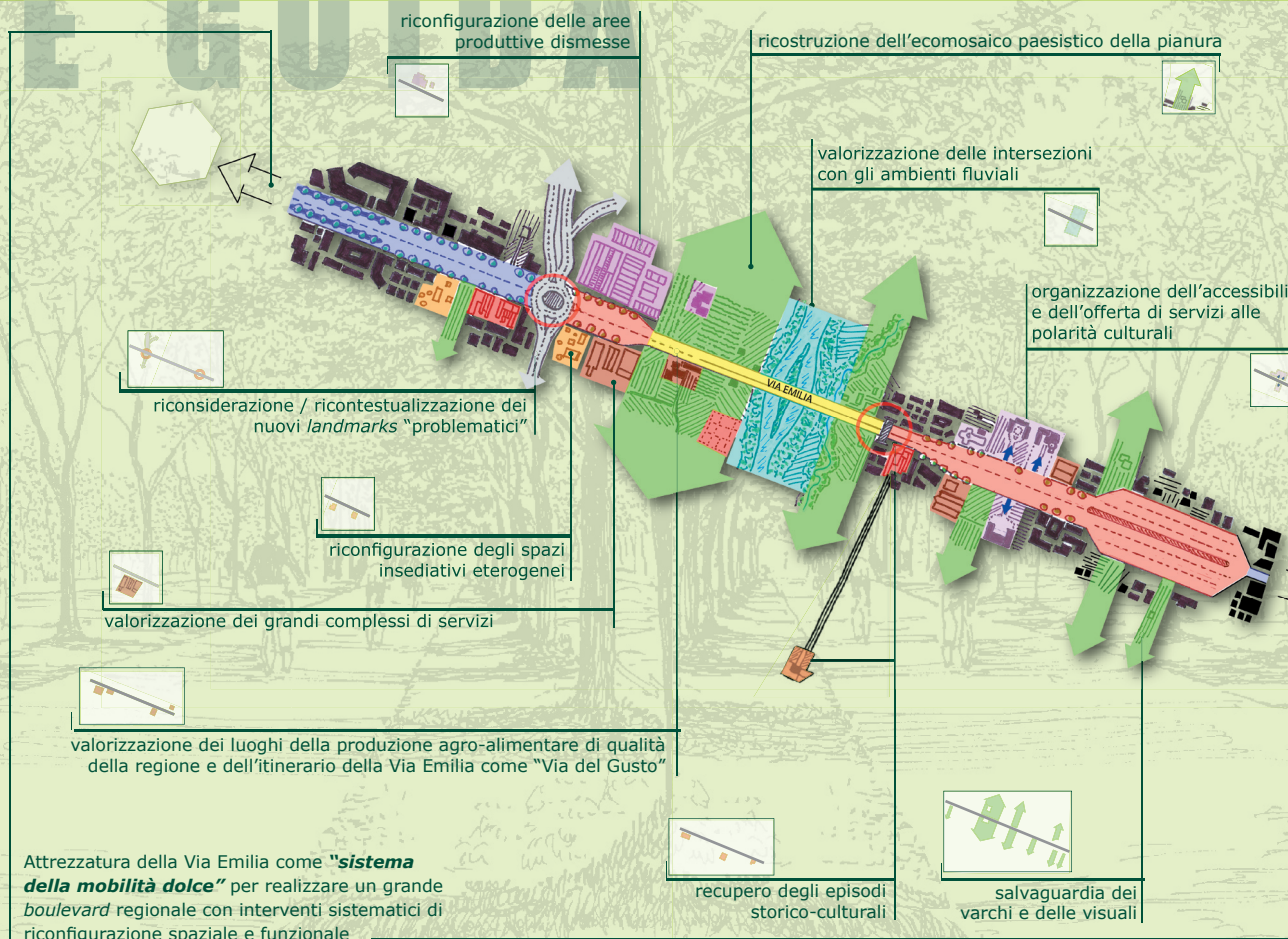


LINEE GUIDA per la valorizzazione paesistico ambientale del Sistema Regionale della Via Emilia - Art. 143 - comma 8 del D. Lgs 42/2400 e s.m.i





LINEE GUIDA per la valorizzazione paesistico ambientale del Sistema Regionale della Via Emilia

Il lavoro è stato redatto, con il coordinamento di Giancarlo Poli e Vittoria Montaletti del Servizio Valorizzazione e Tutela del Paesaggio e degli Insediamenti Storici della Regione Emilia Romagna da:

Ugo Baldini, Giampiero Lupatelli, Pier Luigi Dall'Aglio, Luca Reverberi, Patrizia Chirico con: Alessandro Rossi, Alex Massari, Francesca Finotto, Tommaso Ferrari, Ilaria Di Cocco, Rossana Gabaglio, Marco Aicardi, Andrea Panzavolta, Davide Frigeri -
gis del piano e comunicazione grafica, Omar Tondelli e Antonella Borghi.

indice

1	MEMORIA DEI LUOGHI, EVOLUZIONE DEL PAESAGGIO	5
1.1	Memorie dei luoghi e processi di trasformazione	5
1.2	Il racconto dei processi di territorializzazione	7
1.3	Il paesaggio rurale della Via Emilia	17
1.4	Paesaggio e reti ecologiche	27
2	STRATEGIE DI VALORIZZAZIONE	37
2.1	Innovazione territoriale come obiettivo e come politica	37
2.2	Una manovra strategica sul paesaggio	39
2.3	Il repertorio degli obiettivi di qualità paesistica	43
3	GEOGRAFIE DELLA VIA EMILIA	51
3.1	I contesti	51
3.2	I paesaggi (le dominanti paesistiche) <i>I contesti (tavole illustrative)</i>	53
3.3	Le componenti paesistiche e il rilievo paesistico della Via Emilia <i>Le dominanti paesistiche (schede tecniche)</i>	83
3.4	Verso un sistema informativo geografico (GIS) della Via Emilia	101
4	POLITICHE E PROGETTI OPERANTI	105
4.1	I piani paesistici regionale e provinciali	105
4.2	I progetti di valorizzazione	107
4.3	I progetti infrastrutturali	111
5	LE BUONE PRATICHE	117
5.1	La ricerca delle buone pratiche	117
6	LINEE GUIDA	121
6.1	Finalità delle linee guida	121
6.2	Destinatari delle linee guida	121
6.3	Obiettivi di qualità paesistica	123
6.4	Contenuti delle linee guida	125
6.5	Lo spazio della Via Emilia	131
6.6	I progetti integrati per la valorizzazione della Via Emilia (<i>p.m</i>)	133
7	UN FORUM PER LA VIA EMILIA	135
7.1	La percezione dei contemporanei: i contributi letterari e giornalistici	135
7.2	La percezione dei contemporanei: la Via Emilia al cinema	139
7.3	L'immagine sociale: tracce per un percorso di ascolto	141
7.4	L'immagine sociale: traccia per una intervista <i>on line</i>	145
	Riferimenti bibliografici essenziali	147

Le applicazioni paesistiche risentono per un verso della cultura e dei valori estetici di un territorio, ma per l'altro sono il terreno privilegiato per dare risposta a quelle esigenze di integrazione delle politiche "alla ricerca della qualità" che da sempre rappresentano un nodo critico dell'azione regionale.

Aiutati in questo da un approccio come quello della "Convenzione europea" che sottrae il paesaggio alla dimensione del sublime per affidarlo alla quotidianità delle pratiche del vivere.

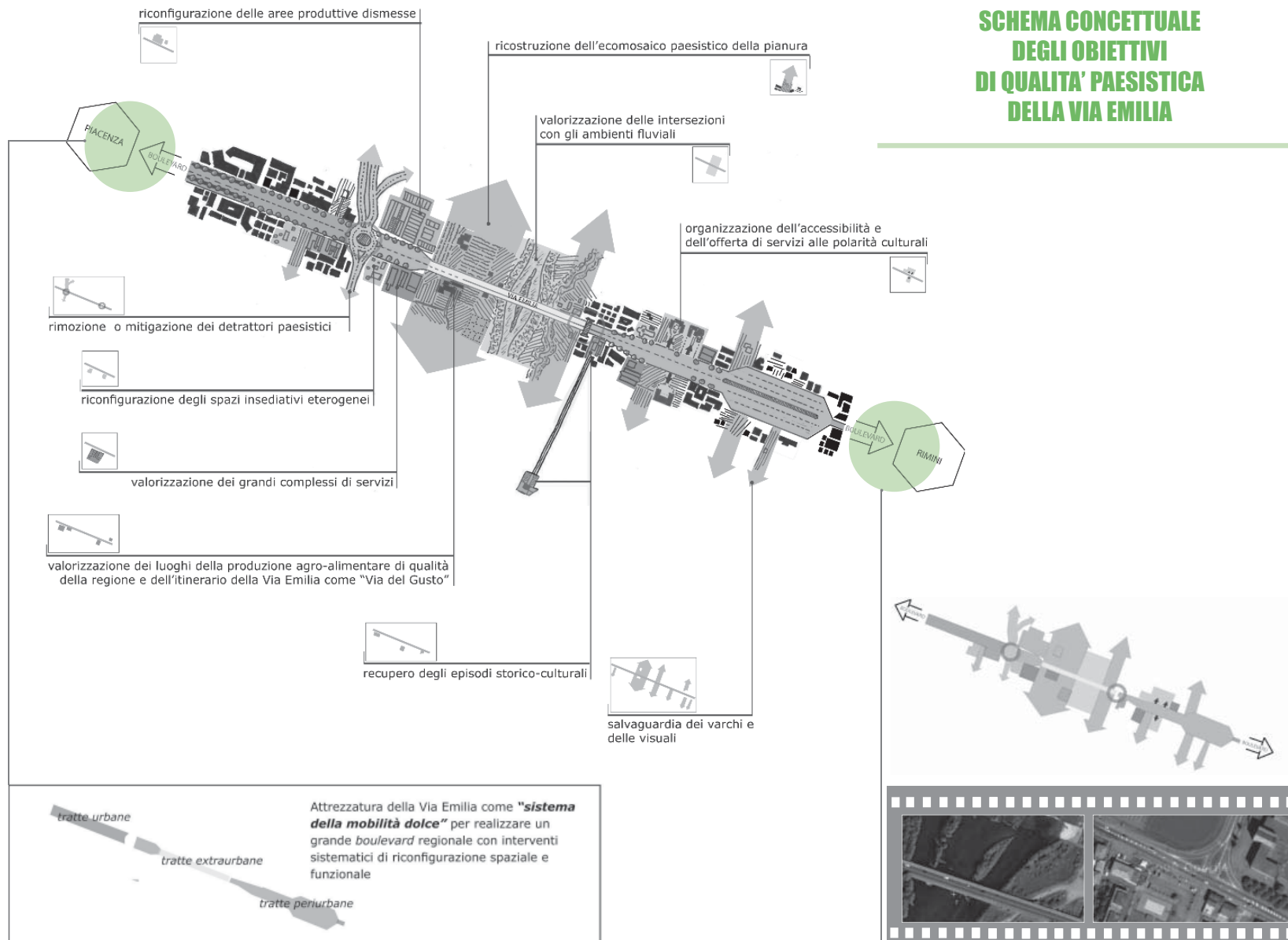
Costruire progetti di paesaggio diventa allora la sfida per produrre innovazione territoriale affidabile e duratura, perchè più consapevole delle condizioni d'ambiente entro cui si colloca e delle sensibilità e valori degli attori sociali che incontra sul suo cammino: la memoria difficile dei luoghi, il racconto della stratificazione secolare dei segni e dei significati, l'assunzione di geografie appropriate ai temi trattati, il confronto con le politiche operanti e con le buone pratiche coltivate altrove; la discussione delle strategie e delle politiche possibili orientate alla sostenibilità, la redazione di sistemi di informazione tracciabili. Tutto ciò guida lo sforzo (normativo ma non solo) a produrre linee guida inclusive nel rapporto con tutto il territorio e con tutti gli attori delle trasformazioni, ricercando una partecipazione non episodica nè rituale che sappia misurarsi alla frontiera delle nuove tecnologie della comunicazione.

Quello che è in gioco per l'Emilia-Romagna con un progetto sulla Via Emilia è la sua capacità di prefigurare (e condividere) un progetto di reinfrastrutturazione, non solo fisica, "all'altezza dei tempi", radicato nella memoria e capace di promuovere nella società regionale le adesioni e la creatività necessaria per scommettere sul futuro.

Ugo Baldini



SCHEMA CONCETTUALE DEGLI OBIETTIVI DI QUALITA' PAESISTICA DELLA VIA EMILIA





1. MEMORIA DEI LUOGHI, EVOLUZIONE DEL PAESAGGIO

1.1 - Memoria dei luoghi e processi di trasformazione

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.

Tutti i processi di trasformazione devono fondare ogni possibile futuro sulla consapevole assunzione della memoria dei luoghi. Per elaborarla positivamente, per criticarla, sapendo quanto il valore dei luoghi possa non essere neutrale. Possa dipendere di volta in volta da circostanze che sono ancora presenti nel sentire comune, ovvero essere prerogativa di una parte sola della comunità. O ancora, essere immagine oscura o latente o rimossa nella storia locale (nella coscienza della gente) e necessitare di una operazione di emersione non facile né scontata.

Tutto questo, in un periodo storico di grandi sovrapposizioni etnico-culturali e di trasferimenti veloci di abitudini e mode, di merci e di uomini (anche nei luoghi fino a ieri "lontani" e da lungo tempo "immobili") rende ancora più complicato agire sulla memoria. E contemporaneamente più necessario. Ridare senso ai luoghi, consegnare i luoghi a più sensi, a più significati è una

operazione che deve vedere storici e antropologi, economisti e urbanisti - e altri ancora - impegnati nel progetto di futuro di ogni luogo, singolare e peculiare quanto si vuole ma ormai sempre più "iperconnesso", quindi fragile e disorientato come mai prima.

Naturalmente i luoghi possono avere voci diverse, diversamente potenti, e impasti vocali tradizionali o moderni, a seconda che il quadro di vita entro cui si presentano sia ancora un reticolo di coerenze (culturali, psicologiche, materiali, paesistiche), frutto della lunga pratica di coadattamento tra uomo e ambiente, o abbia dovuto fare i conti (e come? sarà bene accertarlo....) col mutamento, con la necessità e le opportunità del mutamento, dandosi nuovi statuti o no o non ancora.

E' dalla osservazione di ciò che nasce, talvolta, in certi frangenti (sostenuti o meno da specifici provvedimenti legislativi), l'attenzione verso la ricerca di principi e criteri che presiedano alla valutazione di sostenibilità delle scelte, che possano per così dire "certificare" la consapevolezza di ogni Piano non solo per via orizzontale, geografica (sistemica), ma anche verticale, storica (diacronica), per dare al futuro le coordinate di cui ha bisogno.

Coordinate che sono comunque sempre il risultato di un compromesso, di una capacità al tempo stesso di scegliere e di comprendere (includere) che cerchi di "trasfigurare" la memoria in una rinnovata visione (previdente e operosa) delle cose da fare.

DIACENZA



FIDENZA



USO DEL SUOLO STORICO 1828 - 1853 estratto dalla Carta Storica Regionale alla scala 1:50.000 della Regione Emilia Romagna

Il progetto del fare "trasfigurando" si propone come progetto necessariamente sapiente, aperto e solidale: l'ascolto sociale diventa la pratica necessaria, diventa la condizione di qualsiasi trasformazione in un clima che voglia generare soluzioni interessanti per tutti gli attori in gioco (o per la maggior parte di essi).

Includere non riducendo alla retorica le ragioni della storia ma cercando di migliorare le ragioni del futuro, sapendo quanto dovrà essere migliorata la disponibilità a pagare per la conservazione del passato e quanta potrà essere la capacità di rinnovarlo.

E' questa la scommessa che deve essere vinta perchè la memoria dei luoghi, anche quella più contrastata e contraddittoria, ci proponga con il progetto, nuovi paesaggi da costruire assieme, nuove prospettive da condividere nella memoria, cercando di resistere al rischio della omologazione e della banalizzazione (comunque si mostrino), cercando di conservare e di riprodurre "la varietà culturale del pianeta" non meno che di difenderne la diversità biologica.

Identità come obiettivo: in ciò la responsabilità etica e disciplinare di chi veste tecnicamente il progetto è grande almeno quanto le attese che esso stesso ha saputo generare, forse di più, e il rapporto che il progetto stabilisce con la memoria dei luoghi (il significato e le culture materiali che essi incorporano, i vincoli e le opportunità che essi determinano) è il rapporto fondativo necessario - la premessa - per ogni ipotesi di trasformazione che voglia avere un senso e dare un senso all'altro mondo che andiamo cercando, nelle trame diverse della natura, dei campi e delle città.

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 Paese con le sue esigenze di crescita mortificate da una progressiva perdita di qualità e di efficienza, oltretutto da esperienze di trasformazione senza memoria e senza "visione". Il Paesaggio che non diventa cultura condivisa (dai cittadini, dalle famiglie e dalle imprese) e riferimento imprescindibile di un forte progetto formativo che voglia fondare virtù civiche nuove e nuove cittadinanze.

Destinato - il Paesaggio - a restare obiettivo di minoranze eroiche (beato il Paese che non ne ha bisogno), mercificato spesso senza prudenza e sapienza, occasione di esercitazioni formali per ricerche elitarie, poco inclini a generare processi socialmente condivisi e politicamente praticabili (quindi impegnativi e rendicontabili).

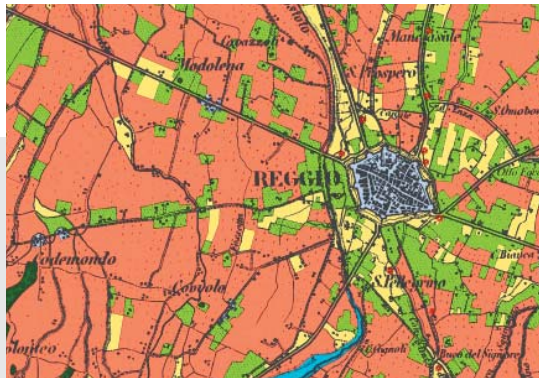
1.2 - Il racconto dei processi di territorializzazione

Marziale nel I sec. d.C. scriveva: "se mai ti chiederanno da dove vieni, dì che vieni dalla regione della Via Emilia" (MARZ., Ep., III,4,1-2). Le parole di Marziale ci fanno capire l'importanza della strada aperta da Marco Emilio Lepido: tra le 11 regioni in cui Augusto aveva diviso l'Italia, l'unica a non prendere il nome

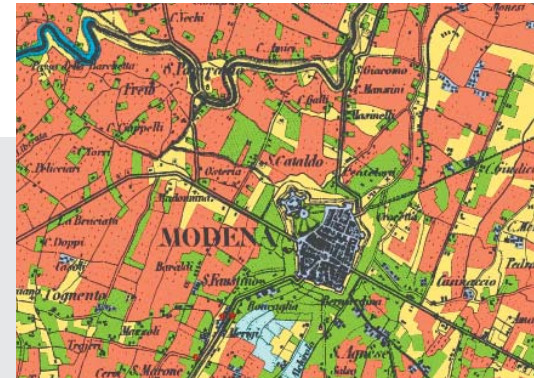
PARMA



REGGIO EMILIA



MODENA



USO DEL SUOLO STORICO 1828 - 1853 estratto dalla Carta Storica Regionale alla scala 1:50.000 della Regione Emilia Romagna

dalle popolazioni che l'avevano abitata o dalla particolare posizione geografica, era l'ottava, quella cioè sostanzialmente corrispondente all'attuale Emilia-Romagna, il cui nome era quello della strada che l'attraversava da un capo all'altro. Fin dall'inizio, quindi, la Via Emilia costituisce l'elemento unificatore e formatore della regione e la struttura fondamentale del popolamento e dell'organizzazione territoriale.

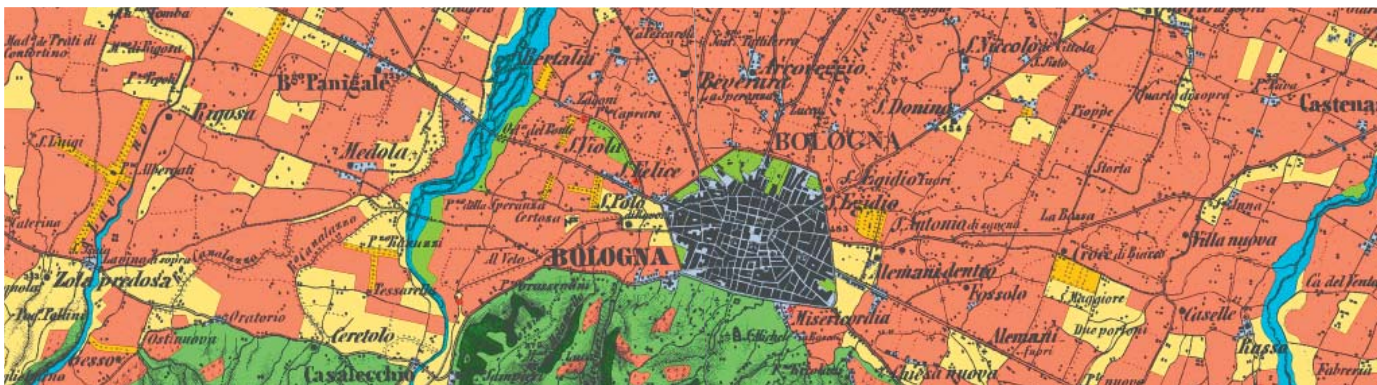
La Via Aemilia venne aperta dal console Marco Emilio Lepido nel 187 a.C., quando nella regione esistevano già tre colonie: Rimini, dedotta nel 268 a.C., Piacenza, fondata nel 218 a.C. e rifondata nel 190 a.C. dopo la sconfitta e deportazione dei Galli Boi, e Bologna, dedotta anch'essa nel 190 a.C.. Proprio la definitiva occupazione della pianura e la nascita della colonia di Bologna aveva portato i Romani a scontrarsi con le popolazioni liguri che abitavano l'Appennino emiliano e che, con le loro scorrerie, impedivano lo stabile insediarsi dei coloni. I due consoli, Marco Emilio Lepido e Gaio Flaminio, vengono così inviati a combattere contro queste popolazioni e, ottenute le prime vittorie, la loro preoccupazione è quella di consolidare la presenza romana e di facilitare i movimenti delle truppe con l'apertura di due strade: la prima dal territorio bolognese alla piazzaforte di Arezzo (la c.d. Via Flaminia "minore"), la seconda, la Via Emilia, che univa l'altra piazzaforte, Rimini, con la nuova colonia di Bologna e la testa di ponte di Piacenza e che costituiva una vera e propria linea di arroccamento, con cui contenere le incursioni nemiche verso la pianura e, contemporaneamente, da cui partire per penetrare all'interno dell'Appennino risalendo le vallate dei corsi d'acqua che scendono dal crinale con un andamento perpendicolare alla strada. Si veniva così a formare un sistema stradale che, da un

lato, consentiva rapidi e sicuri spostamenti dell'esercito dalle due piazzeforti di Rimini e Arezzo e, dall'altro, finiva per circondare il territorio ligure. Si tratta di un sistema che in qualche misura prefigura quelle che saranno le caratteristiche della nostra regione: l'asse est-ovest tra Rimini e Piacenza e la centralità di Bologna.

L'andamento della Via Emilia sostanzialmente parallelo alla catena appenninica da un lato e al Po dall'altro, unito alla struttura a pettine delle vallate dei corsi d'acqua che scendono dal crinale dell'Appennino, fa sì che la strada funzioni da asse di drenaggio delle direttrici del traffico transappenniniche corrispondenti alle bisettrici di valle e, nel contempo, di quelle che, sempre seguendo il corso dei fiumi e i dossi formati da questi, si dirigevano verso il Po e, più genericamente, verso la bassa pianura.

E' a questo punto evidente come i luoghi in cui le diverse direttrici sud-nord tagliano la Via Emilia siano dei poli di convergenza del popolamento, per le loro valenze itinerarie e commerciali e questo spiega il perché delle 17 città romane citate da Plinio e di cui conosciamo l'ubicazione, 14 siano lungo la strada consolare. La maggior parte delle nostre città sono dunque, in buona sostanza, dei "centri di strada", dove la Via Emilia è costantemente l'asse ordinatore del disegno urbano, sia che questo sia caratterizzato da una regolare scansione in *insulae*, oggi più o meno riconoscibili, sia che la geografia fisica abbia imposto un impianto della città irregolare, e dove spesso l'asse principale nord-sud corrisponde alla direttrice che taglia perpendicolarmente la strada consolare.

BOLOGNA



USO DEL SUOLO STORICO 1828 - 1853 estratto dalla Carta Storica Regionale alla scala 1:50.000 della Regione Emilia Romagna

La Via Emilia non è però solo l'asse fondamentale del disegno dei centri urbani, ma anche dell'organizzazione del territorio che da essi dipende. Se si eccettua il caso delle tre colonie più antiche, vale a dire Rimini, Piacenza e Bologna, la capillare presa di possesso della campagna da parte dei Romani attraverso la centuriazione avviene, infatti, quando la strada consolare esisteva già e questo fa sì che, secondo la prassi agrimensoria romana, essa venga assunta nella maggior parte dei casi come decumano massimo dell'organizzazione territoriale.

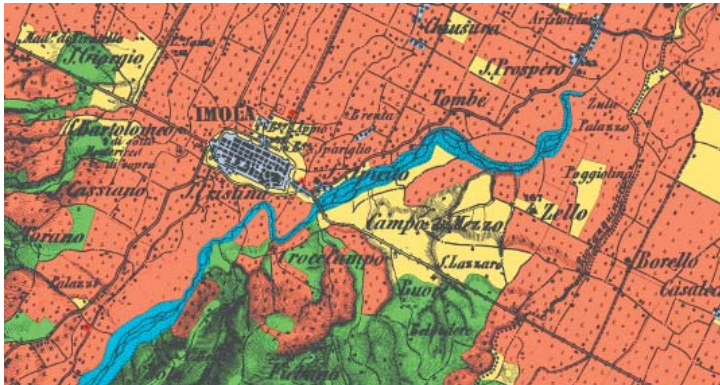
La Via Emilia è dunque per tutta l'età romana l'asse portante del popolamento e continuerà a mantenere questo suo ruolo anche in età tardoantica, quando, con lo spostamento della capitale dell'Italia Annonaria da Milano a Ravenna all'inizio del V secolo, verrà meno la funzione che la strada ha sempre avuto di via di comunicazione principale tra la pianura padana e l'Italia centrale. Fino a tutto il IV secolo, infatti, il sistema di collegamento nord-sud è costituito dalla Via Emilia e dalla Via Flaminia. Lo spostamento del polo politico settentrionale a Ravenna e il venir meno della manutenzione della rete stradale legato alla crisi economica e demografica porterà alla sostituzione della Via Emilia con il Po tra Pavia e Ravenna e con la Via Popilia da Ravenna a Rimini. Si verrà così ad avere un aumento di importanza delle diverse direttrici transappenniniche, prime fra tutte quella per la Cisa, che entrerà a far parte nel primo medioevo della "Via Francigena". Nonostante ciò, come si è detto, la Via Emilia manterrà la sua funzione sia di asse portante dei collegamenti della regione, sia dell'insediamento, tanto che la quasi totalità delle città che hanno continuato a vivere come tali non solo in età

medievale, ma fino ad oggi sono lungo l'antica strada consolare. Ancor oggi, quindi, possiamo dire con Marziale che la nostra regione si identifica nella Via Emilia. Ripercorrere la storia della strada, ricostruire i suoi cambiamenti e le sue variazioni legate al mutare della situazione economica e politica e del rapporto tra presenza antropica e geografia fisica, individuare lo stretto legame tra questo asse e il disegno delle città e l'organizzazione del territorio significa quindi, in definitiva, ricostruire la storia della regione e riconoscere i caratteri del suo paesaggio.

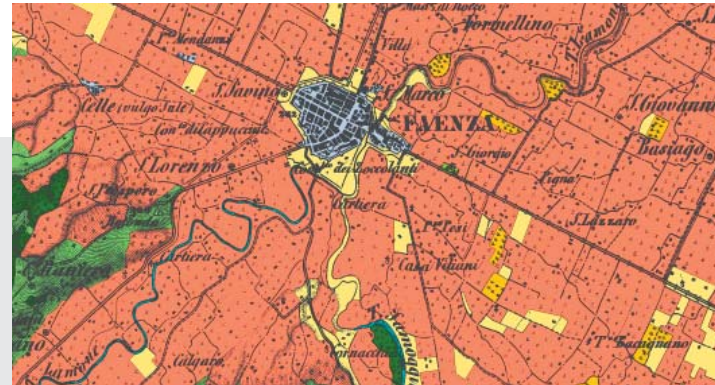
La Via Emilia, però, non ha solo una valenza regionale, perchè la strada aperta da Lepido fece parte, per tutta l'età romana e, sia pure in forme e misure diverse, anche per i periodi successivi, del principale sistema di collegamenti tra la pianura padana e l'Italia centrale. Lungo la Via Emilia non si mossero dunque solo semplici viaggiatori e pellegrini, ma i personaggi chiave della nostra storia e la strada consolare fu teatro di vicende importanti. Così, ad esempio, lungo la Via Emilia, nel tratto tra Bologna e Castelfranco, si combatté un'importante battaglia tra Antonio e Ottaviano ed è il fallito assedio di Parma che segnò l'inizio della parabola discendente di Federico II. Nel Settecento la Via Emilia è uno degli assi obbligatoriamente seguiti da chi veniva a visitare l'Italia e l'organizzazione del servizio postale, con le sue tappe e le sue stazioni, è ricostruibile attraverso l'esame delle guide e dei resoconti di viaggio e ancor oggi sono qua e là rintracciabili i resti di queste stazioni e di queste osterie, così come sopravvivono nella toponomastica o nell'archeologia segni ancora più antichi.

Ad esempio, sulla sponda parmense dell'Enza è ancor oggi riconoscibile quanto resta dell'ospedale che nel medioevo accoglieva

IMOLA



FAENZA



USO DEL SUOLO STORICO 1828 - 1853 estratto dalla Carta Storica Regionale alla scala 1:50.000 della Regione Emilia Romagna

i viandanti e i pellegrini che dovevano guardare il fiume e della successiva stazione di posta, mentre, sulla sponda reggiana, le case di Ponte Enza sono costruite sull'antico ponte romano, le cui arcate sono tuttora visibili. A sua volta il ponte sul quale oggi la strada attraversa il fiume rientra, così come quello sul Taro, negli interventi di potenziamento della rete stradale voluti da Maria Luigia d'Asburgo, una volta divenuta, dopo il Congresso di Vienna, duchessa di Parma e Piacenza, interventi che per altro portavano a compimento progetti iniziati dal marito, cioè da Napoleone.

Nella Via Emilia dunque si legano aspetti locali, quali il disegno delle singole città e delle singole unità territoriali, regionali, come il sistema di collegamenti tra il Po e il crinale appenninico, e più latamente nazionali e internazionali, come l'inserimento della nostra strada negli itinerari dei pellegrinaggi europei, non solo quelli verso Roma, ma anche quelli dall'Italia verso San Giacomo di Compostela

* * * *

Fino alla nascita del moderno sistema autostradale l'ossatura dei collegamenti stradali del nostro Paese era sostanzialmente costituita dalla rete delle grandi vie consolari di età romana, compresa la via Emilia.

Questa straordinaria continuità di vita è in buona parte dovuta alla perfetta aderenza della strada alla geografia fisica dei luoghi da essa attraversati. E' infatti tale aderenza che ha consentito all'asse stradale di mantenere più o meno intatta tutta la sua funzionalità e quindi a continuare ad esistere e ad essere uti-

lizzato, sia pure con modificazioni di tracciato locali dovute o a fatti contingenti o a limitate variazioni nella gerarchia dei vari insediamenti.

Questa considerazione vale anche e a maggior ragione, vista la geografia della nostra regione, per la via Emilia, che, tra le diverse strade consolari, è indubbiamente quella che ha maggiormente mantenuto inalterato tracciato e funzione.

Tale straordinaria conservazione è da un lato legata alla funzione di asse portante della distribuzione lungo di essa dei centri urbani principali e dall'essere la linea su cui convergono tutti gli assi nord-sud, sia quelli provenienti dalle regioni al di là del Po, sia quelli diretti verso l'Italia peninsulare, ma dall'altro alla aderenza ad una geografia fisica solo apparentemente priva di forti condizionamenti.

Nel tratto romagnolo gli ingegneri romani hanno impostato la strada lungo la fascia pedecollinare, in modo da evitare la pianura soggetta ai frequenti cambiamenti di corso dei fiumi causati dalla scarsa pendenza del piano topografico e, quindi, al forte rallentamento di velocità della corrente dei corsi d'acqua.

Per mantenere la sua sostanziale rettilinearità ed evitare bruschi cambiamenti di pendenza là dove le ultime propaggini dell'Appennino sono più rilevate, gli ingegneri romani sono stati costretti ad aprirsi un varco e a far passare la strada all'interno di una profonda trincea. E' questo quello che avviene a Capocolle, tra Cesena e Forlimpopoli, dove ancor oggi la via Emilia corre in trincea.

Nel tratto emiliano, ad ovest di Bologna, la via Emilia taglia la

FORLÌ



CESENA



USO DEL SUOLO STORICO 1828 - 1853 estratto dalla Carta Storica Regionale alla scala 1:50.000 della Regione Emilia Romagna

pianura puntando verso Piacenza e il guado sul Po da questa controllato. In questo suo percorso la strada si tiene nella media pianura, al margine dei grandi conoidi costruiti dai fiumi, prima che questi si confondano e si immergano nel settore più basso della pianura. Anche il punto in cui la via Emilia attraversa i vari corsi d'acqua non è casuale. I ponti, infatti, vengono realizzati là dove gli alvei tendono a passare da una struttura a rami intrecciati ad una a canale unico.

Si tratta infatti del punto più vantaggioso, in quanto se è vero che un alveo a canale unico è più stretto di uno a canali intrecciati con di conseguenza una minore lunghezza del manufatto, è anche vero che la maggior quantità di acqua rende più difficile la realizzazione delle pile. La zona in cui l'alveo non è più francamente a canali intrecciati, ma non è ancora a canale unico finisce per unire il vantaggio di una non eccessiva lunghezza del ponte con una minore difficoltà nella realizzazione delle pile, visto che l'acqua si divideva comunque ancora in più rami.

In questo modo la via Emilia viene ad essere una sorta di linea di demarcazione tra l'alta e media pianura da un lato e la bassa pianura dall'altro. Tale situazione è sottolineata dal fatto che la fascia percorsa dalla strada consolare è quella caratterizzata dalla presenza delle risorgive, vale a dire di quelle polle d'acqua portate ad affiorare dal mutare della natura litologica del sottosuolo. Per quanto il tracciato sia coerente con la geografia fisica, ci sono comunque delle zone in cui il rapporto con i fiumi crea dei problemi.

E' questo il caso della zona tra Bologna e Modena, dove la via Emilia, per evitare gli impaludamenti provocato dal Panaro con

le sue alluvioni, correva su di un alto terrapieno. Appiano infatti ci racconta che, quando le truppe di Antonio si scontrarono qui con quelle di Ottaviano, chi combatteva da un lato della strada consolare non riusciva a vedere quanto stava succedendo sul lato opposto, perché appunto impedito dall'alto terrapieno su cui era impostata la massicciata stradale.

Come si è detto, la strada consolare taglia tutti vari corsi d'acqua che scendono dall'Appennino e le cui valli costituiscono le naturali direttrici di traffico tra il settore collinare-montano e la pianura. Questa particolare situazione fa sì che, come già è stato sottolineato, le varie città nascano in corrispondenza dei punti in cui la strada consolare intercetta e taglia il fiume. Si tratta quindi di centri che possiamo definire "di strada", in quanto organizzati e ordinati dalla via Emilia, ma che nello stesso tempo sono centri di guado, perché appunto nati in corrispondenza dell'attraversamento dei corsi d'acqua.

E' dunque per questo motivo che le città poste lungo la via Emilia sono collocate sulla sponda del fiume, di norma su ripiani terrazzati alti rispetto all'alveo fluviale, in modo da essere al riparo dalle normali ondate di piena.

E' questa, ad esempio, la situazione facilmente riconoscibile per Parma, il cui centro storico corrispondente alla città romana si trova su di un terrazzo delimitato a ovest dal corso del T.Parma e ad est da una depressione corrispondente ad un alveo fluviale attivo nell'età del Bronzo, o, per quanto riguarda la Romagna, per Faenza, dove è ancora riconoscibile nel tessuto urbano la traccia della scarpata incisa dal Lamone in età romana.

Tale regola in alcuni casi, come quello di Bologna, di Piacenza,

RIMINI



USO DEL SUOLO STORICO 1828 - 1853 estratto dalla Carta Storica Regionale alla scala 1:50.000 della Regione Emilia Romagna

di Modena e di Reggio, sembra non essere osservata. In realtà si tratta di una valutazione viziata da quanto si vede oggi o da una situazione geografica attuale che è diversa da quella di età romana. Reggio, ad esempio, si trova sulla riva destra del vecchio alveo del Crostolo, la cui traccia corrisponde all'attuale corso Garibaldi, come per altro dimostra il ponte trovato sotto l'attuale via Emilia, nella zona di Piazza Gioberti.

Modena era a sua volta attraversata da diversi corsi d'acqua, sia pure secondari, responsabili, una volta venuta meno in età tardoantica la loro regimazione, dei notevoli apporti alluvionali che coprono il livello di età romana, corsi d'acqua non più visibili perché coperti, ma il cui andamento è ricordato da alcuni nomi di strade, come via Canalchiaro.

Anche Bologna è nata sulla riva di un fiume, fiume che non è né il Reno, né il Savena, ma è l'Aposa. La città antica, infatti, si trova su di un alto morfologico corrispondente al conoide costruito da questo fiume, che in età romana correva sulla banda destra del proprio cono, attraversando la via Emilia nella zona di Piazza Ravegnana.

E' proprio alla presenza del corso dell'Aposa che si deve la decisa depressione ancor oggi facilmente riconoscibile in corrispondenza di questa piazza, nonché il cedimento strutturale della Torre della Garisenda. Piacenza, infine, non si trovava solo sul Po, ma all'epoca della sua fondazione era lambita anche dal Trebbia.

Sulla base infatti dei dati geomorfologici e dell'analisi delle vicende legate alla battaglia tra Romani e Cartaginesi avvenuta sulla riva sinistra del fiume nel 218 a.C. è stato possibile evidenziare che ancora alla fine del III sec. a.C. il Trebbia non sfociava in Po a ovest di Piacenza, ma immediatamente ad est, là dove ancor

oggi è riconoscibile uno squarcio nella scarpata che delimita a sud la fascia all'interno della quale il Po si è sempre spostato.

Come si vede, il tracciato della via Emilia, la distribuzione dei centri abitati, il corso dei fiumi, le forme della geografia fisica sono tutti elementi che si intrecciano e che si giustificano a vicenda, obbligando ad una lettura integrata del territorio.

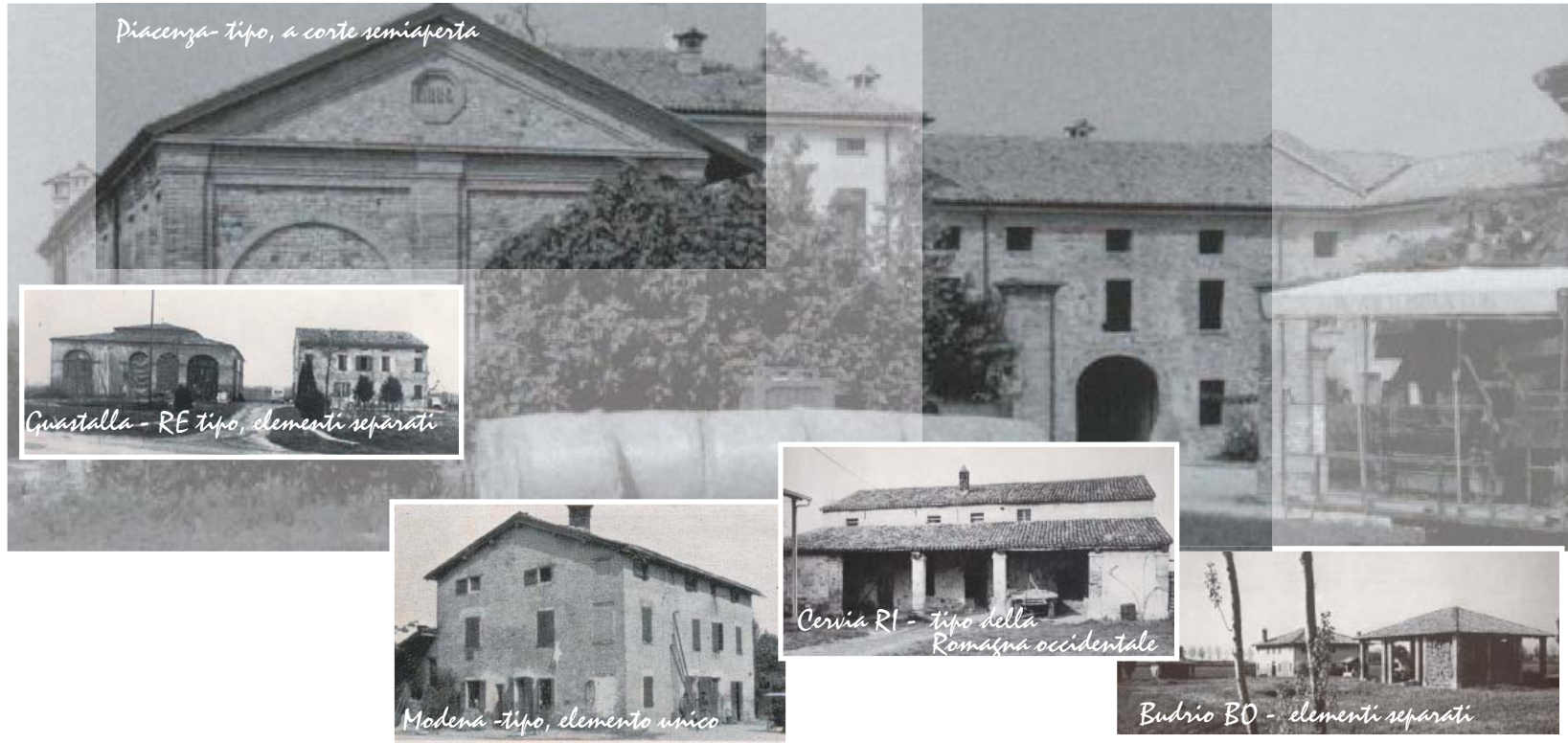
1.3 - Il paesaggio rurale della Via Emilia

Il clima, le risorse del suolo, l'evoluzione delle economie e dei rapporti sociali hanno portato nel tempo la civiltà contadina padana alla creazione di differenti forme di conduzione agricola, a diversi sistemi di appoderamento e alla costruzione di tipi edilizi, che caratterizzano lo spazio rurale più intensamente coltivato del paese; uno spazio rurale che, insieme alle aree naturali che gli fanno da cornice formal'attuale straordinario paesaggio della regione padana, che dall'arco alpino, attraverso la pianura, arriva fino all'Appennino Settentrionale.

La dimora rurale è un elemento caratterizzante della cultura materiale di questa regione padana, e si diversifica, a secondo del tipo di conduzione agricola, della morfologia del rilievo, dei materiali costruttivi, in modelli tipologici di area vasta, dai quali discendono dei sottotipi, con particolarità locali.

Dal XIV secolo comincia a diffondersi nella pianura padana la dimora rurale indipendente, non più legata al complesso di un castello o di un abbazia, e questo avviene perché la stabilità politica delle "signorie" rende più sicure le campagne e quindi la relativa antropizzazione. Questa prima tipologia rurale è la casa-torre (destinazioni rurali ai piani bassi e abitazione a quelli

tipi edilizi della Via Emilia



superiori), che riprende il modello che si era già affermato nelle turrette città medioevali, e formerà il primo nucleo delle costruzioni di pianura e di un certa parte di quelle d'altura (Pedreschi definisce questa tipologia a torre, diffusasi anche nell'Appennino Settentrionale, come "tipo italico").

Le grandi bonifiche del Quattrocento, le canalizzazioni e l'evoluzione delle tecniche agricole portano allo sviluppo dell'azienda agricola e quindi all'evoluzione della casa-torre alla quale, soprattutto in pianura, si accorperanno altri fabbricati, che formeranno le tipologie più articolate. Nella pianura irrigua il binomio prato-cereali caratterizza l'ordinamento colturale, che dal tardo Cinquecento in poi sarà accompagnato dalla zootecnia e dalla produzione del formaggio.

Nella pianura padana occidentale la conduzione agricola mezzadrile si mantiene fino alla fine del Cinquecento, allorché l'integrazione delle tecniche di allevamento con quelle dell'agricoltura portano alla nascita della grande azienda capitalistica. Nel Cinquecento in Lombardia e Piemonte cospicui investimenti nel settore dell'irrigazione da parte dei grandi proprietari, determinano una notevole estensione delle aree irrigue (con relativa diffusione delle "marcite"); al di sotto del corso del fiume Po la persistenza della conduzione mezzadrile e la minor fertilità dei terreni non favorirà lo stesso processo. Entrambe le forme di conduzione si basano sulla coltivazione cerealicola foraggera, sulla zootecnia e la produzione del latte, ma la grande azienda è caratterizzata da una produzione industriale e ha finalità commerciali a differenza della mezzadria, che produce in larga misura per un autoconsumo.

Il paesaggio della pianura padana è quindi contraddistinto dalla presenza di due grandi culture agricole: l'area delle dimore a corte delle regioni a Nord del Po (corte monoaziendale capitalistica oppure della pluriproprietà) e l'area delle dimore della mezzadria.

Per le grandi aziende a Nord del Po, la cui estensione può raggiungere e superare anche i 100 ettari, Gribaudi nota che esse imprimono una nota singolare al paesaggio agrario della pianura, che si presenta su larghe distese privo di case d'abitazione, con amplissimi prati irrigui e con poche varietà di coltivazioni.

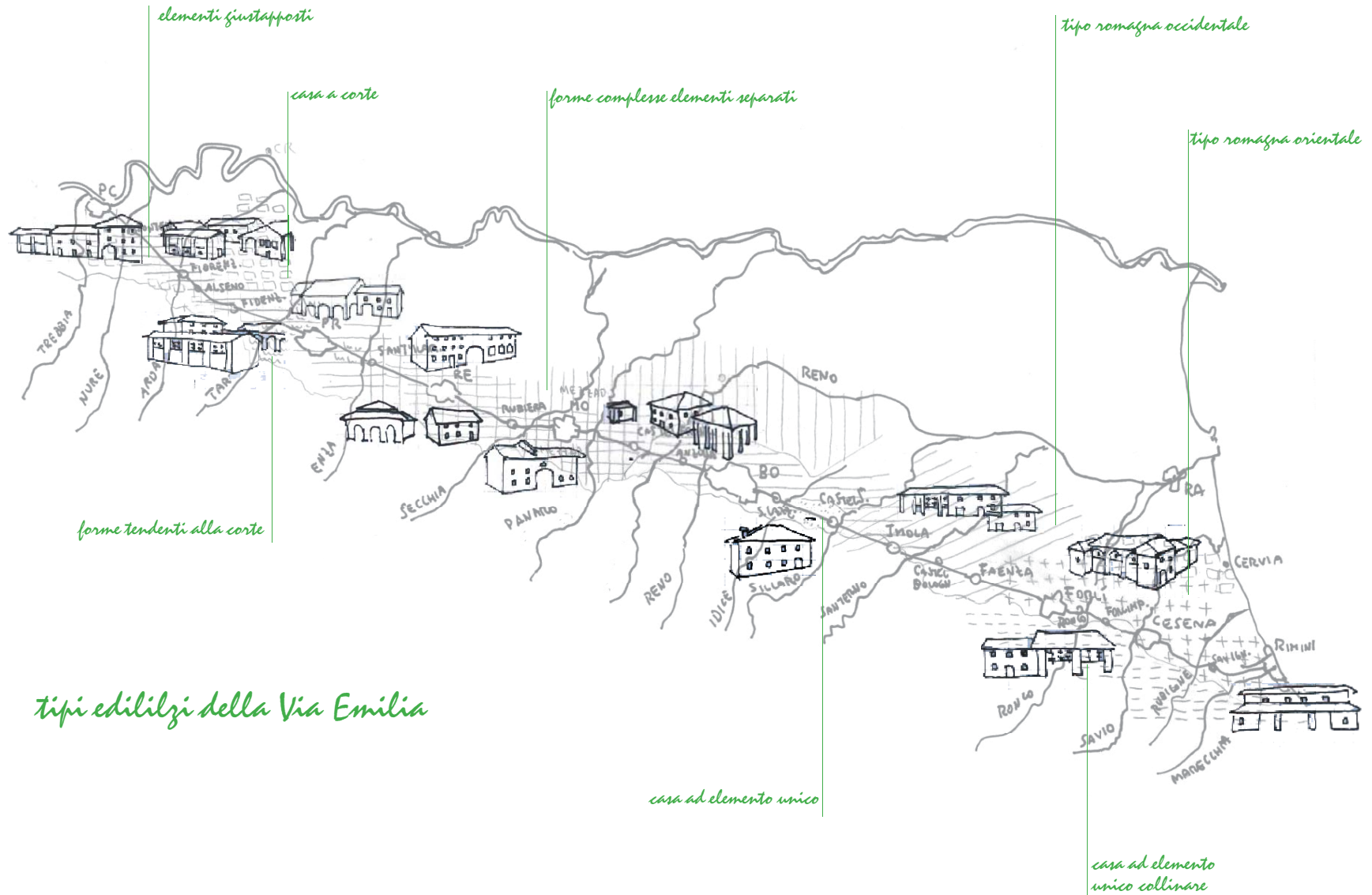
Nell'Emilia occidentale sono numerosi, specialmente intorno ai centri o ai margini delle grandi aziende (per motivi di difesa o di dipendenza economica) i piccoli poderi con maggiore varietà di colture ed a conduzione familiare, ognuno contraddistinto dalla rispettiva casa rustica ad elementi giustapposti.

La pianura emiliana e la Romagna, sono caratterizzate da un più minuto appoderamento, dominio della mezzadria.

La dimora rurale è la sintesi del sistema economico rurale, e di conseguenza del paesaggio, che la circonda. La casa rustica nella pianura emiliana presenta, secondo Ortolani diversi modelli:

1. **forme complesse ad elementi separati (ferrarese)**
2. **forme complesse a corte (parte del piacentino)**
3. **forme ad elementi giustapposti**
4. **case di struttura elementare**

Sempre Ortolani specifica che "le case ad elementi sparsi emiliane, per il loro stesso carattere spazieggiato, difficilmente tendono ad agglomerarsi, mentre in Lombardia è frequente l'asso-



ciazione di più "corti" chiuse, così da formare piccoli aggregati o anche grossi villaggi".

Le forme con abitazione e rustico giustapposti sono di gran lunga le più diffuse in tutta la pianura emiliana. Il tetto può essere unico per abitazione e stalla-fienile, e questo conferisce alla stalla un carattere più organico razionale ed unitario; oppure le due parti (abitazione e rustico) possono essere semplicemente accostate mantenendo ciascuna la propria struttura. Cucina e stalla si trovano sempre al piano terra, camera da letto e fienile sempre al piano superiore. Normalmente non esistono compenetrazioni o sovrapposizioni, neppure parziali, dell'abitazione rispetto al rustico. Allorché, come di norma, la facciata della casa è rivolta verso mezzogiorno, la stalla fienile suole essere collocata con maggiore frequenza a destra (levante), e la dimora del contadino a sinistra (ponente); il lato occidentale è preferito per via della più efficiente insolazione pomeridiana.

Praticamente gli elementi costitutivi essenziali della casa emiliana sono tre: l'abitazione, il rustico (stalla-fienile) e il "portico" (con funzione di rimessa per carri ed attrezzi, e di provvisorio ricovero per foraggi ed altri prodotti). Dalla sua varia collocazione o posizione, possono risultare quattro differenti strutture, o tipi, della casa ad elementi giustapposti".

Ortolani ha individuato i seguenti tipi generali:

a tipo bolognese (sottotipo a pianta rettangolare, con "portico" adiacente al rustico sul fianco esterno; sottotipo a pianta quadrangolare, con "portico" generalmente separato dalla casa).

b tipo reggiano con "portico" al centro;

c tipo parmense, con "portico" antistante al rustico (e "porta morta" intermedia fra abitazione e rustico; sopra la porta morta sono posti uno o più vani adibiti secondo le necessità, come granaio, fienile sussidiario, camera per i bachi da seta, mentre al piano terra è posto l'abbeveratoio);

d tipo piacentino senza "portico" o con "portico" separato (sottotipo elementare senza angiporto; sottotipo con angiporto fra abitazione e rustico).

Gambi classifica i tipi edilizi casa rurale della pianura dell'Emilia e della Romagna in *dimore unifamiliari*:

a tipo della Romagna orientale (casa unitaria con portico);

b tipo della Romagna occidentale (casa con abitazione e rustico spartiti in due sezioni);

c tipo bolognese (casa con edifici distinti);

d tipo modenese-reggiano (casa a elementi in linea giustapposti),

e tipo parmigiano (casa del tipo reggiano con tendenza alla chiusura)

in *dimore plurifamiliari*:

a corte piacentina;

b corte delle terre "vecchie" di Ferrara.

L'asse della Via Emilia taglia la pianura dell'Emilia Romagna, avvicinandosi ai rilievi collinari in alcuni tratti, in corrispondenza dei guadi più bassi, attraversando le aree terrazzate, per una precisa

PIANURA PIACENTINA

- CASA AD ELEMENTI GIUSTAPP. TIPO PARMENJE LUNGO LA VIA EMILIA
- CASA A "CORNE" DIACENTINA I DIVERSI ELEMENTI (ABITAZIONE, STALLE-FIEMMI, BANCHESE, CASE SALARIATI) SI DISPONGONO INTORNO AD UNA CORTE INSEDIAMENTO TIPICO DI UNA GRANDE PROPRIETÀ FONDIARIA

PIANURA REGGIANA

- CASA AD ELEMENTI SEPARATI ABITAZIONE CON PIANTE QUADRATA DISTACCATA DAI RUSTICI MEDIA PROPRIETÀ
- CASA AD ELEMENTI GIUSTAPP. ABITAZIONE, PORTICO E RUSTICO SOTTO UNO STESSO TETTO NELLE AREE PIU' VICINE AL PARMENJE

FRA L'LOICE E IL SILLARO

LA MEZZADRIA È IN RAPIDO DECLINO E DI CONSEGUENZA CRESCONO LE GESTIONI IN AFFITTO ED ANCHE DEI CULTIVATORI DIVENTATI PROPRIETARI (DA MEZZADRI CHE ERANO)

PIANURA BOLOGNESE

- CASA AD ELEMENTI GIUSTAPP. DAL CONFINE CON RAVENNA ALL'AREA FRA ANZOLA E CASTELFRANCO E. (ABITAZIONE, PORTICI, RUSTICI SOTTO UNO STESSO TETTO)

Forme complesse ad elementi separati dalla zona fra Anzola e Castelfranco fino al Secchia

Abitaz. con pianta quadrata e tetto piramid, stalla-fiemmi, cinema e i pro-sereno sono disposti l'uno dall'altro in un insediamento tipico della grande proprietà

le tipologie edilizie

scelta fatta dai Romani nel 187 a.C.. La Via Emilia, per lunghi tratti, è la spina dorsale della centuriazione romana, e quindi di quel paesaggio disegnato da un reticolo fatto di allineamenti ortogonali, attraverso le strade interpoderali, i filari alberati, le canalizzazioni, che in buona misura caratterizzano ancora oggi il paesaggio rurale affiancante la consolare.

Il paesaggio rurale della Via Emilia è quello dell'alta pianura dell'Emilia Romagna, che da Rimini arriva fino a Piacenza, all'interno del quale s'incontrano i diversi sistemi agrari e le tipologie edilizie che lo compongono.

Secondo Gambi il paesaggio rurale della Via Emilia, che dal Marecchia arriva fino al modenese, è caratterizzato dalla coltura degli alberi da frutta, e si distingue per un insediamento rurale sparpagliato e con una forte densità edilizia. La ridotta dimensione delle case rurali di queste terre è determinata dal dominio dei piccoli possedimenti, che formano il paesaggio di queste terre.

Procedendo verso Bologna le case rurali tendono ad aumentare di dimensione e, dopo il torrente Santerno, le aziende rurali ingrandiscono, a volte si sdoppiano in due elementi cubici (uno adibito ad abitazione e l'altro a rustico). Sempre Gambi rileva che dopo il Panaro si entra in una zona di terreni più ricchi di acque, destinati alla diffusione della coltura del foraggio. Superato il Secchia la destinazione dei terreni a foraggio soppianta i frutteti.

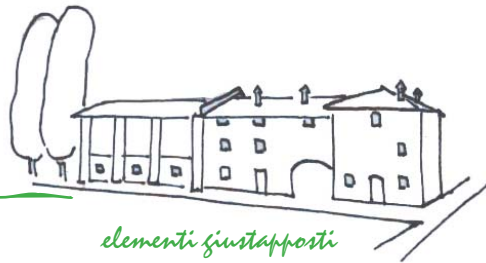
Nella pianura irrigua il binomio prato-cereali caratterizza l'ordinamento colturale che è accompagnato, dalle terre reggiane fino a tutto il piacentino, dalla zootecnia e dalla produzione del

formaggio (sono testimoni di questa cultura i "caselli", bellissimi quelli ottagonali). In queste terre la dimora rurale rimane di medie dimensioni, in genere è un corpo unico ad elementi giustapposti, con la "porta morta" (elemento con un grande ingresso ad arco), che divide l'abitazione dal rustico. Questo paesaggio agrario si mantiene fino a Fidenza, oltre la quale si ritrova un sistema agrario influenzato dall'organizzazione lombarda, che nel piacentino è rappresentato da complessi rurali a corte, posti al centro di aziende agrarie di vaste dimensioni.

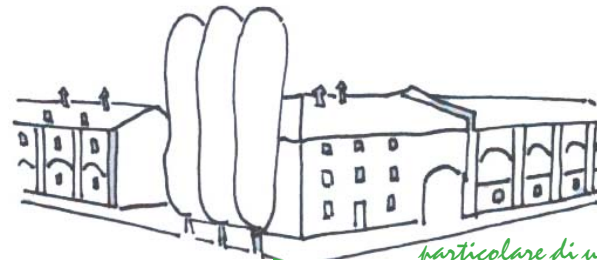
Secondo Gambi negli anni '50 del secolo scorso è iniziato quel processo di radicale rivolgimento della società rurale di pianura, che ha portato alla ricostituzione delle dimensioni e delle destinazioni della casa contadina in Emilia-Romagna. L'impulso che promuove questa modificazione è il declino rapido del sistema mezzadrile, e il conseguente aumento dei coltivatori diretti (divenuti proprietari da mezzadri che erano) e delle gestioni in affitto, le quali, insieme alla meccanizzazione dell'agricoltura, portano a rivedere i complessi edilizi rurali.

La conseguenza di questo processo è la perdita di funzione agricola di molti edifici rurali e l'introduzione nel complesso rurale di nuovi edifici, destinati all'abitazione, che spesso ripetono i modelli urbani (villette con balconi e abbaini), che iniziano la progressiva compromissione del paesaggio rurale.

Secondo Frazzi il paesaggio rurale della pianura dell'Emilia-Romagna, e quindi della Via Emilia, negli ultimi cinquant'anni ha visto un forte cambiamento perché sono cambiati i processi e i prodotti dell'economia agricola. Grandi estensioni di campa-



elementi giustapposti



particolare di una corte chiusa piacentina

tipi edilizi della Via Emilia

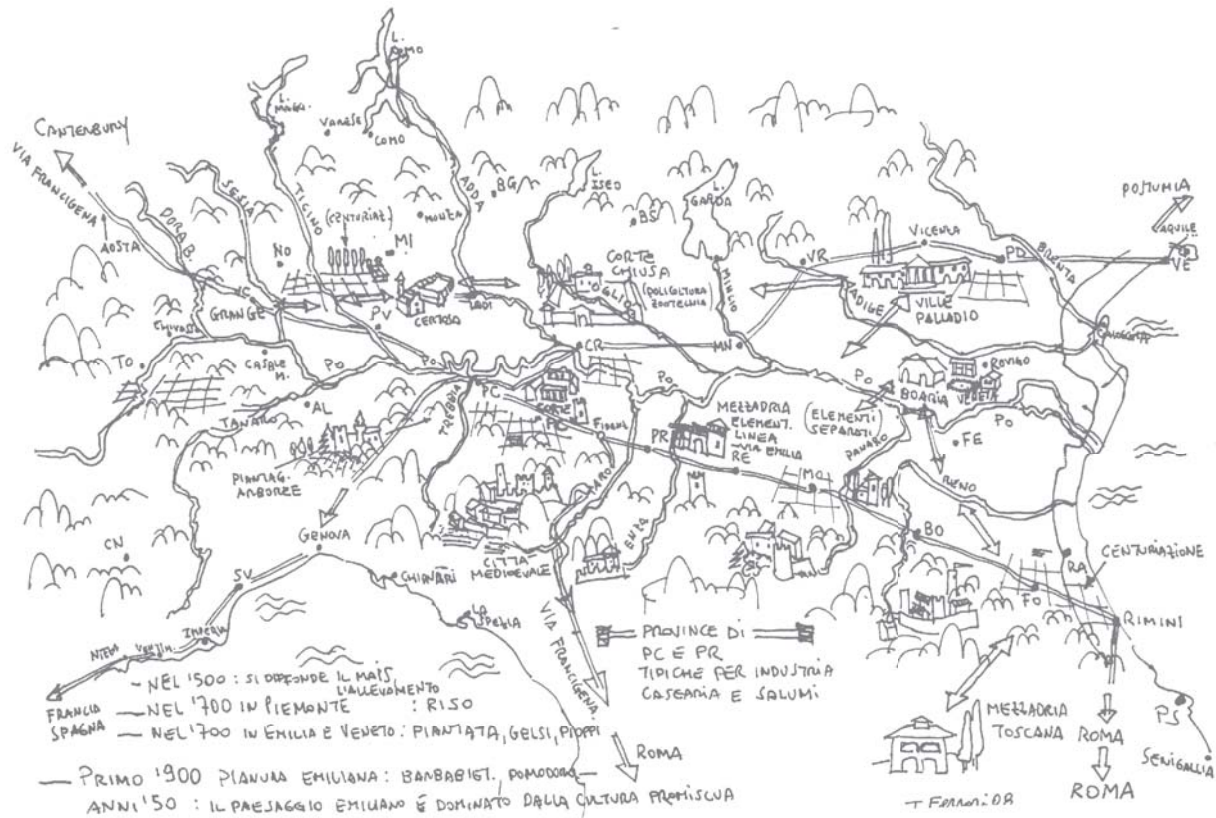
gna da articolate teorie di prati e alberi, e caratterizzate dalla caratteristica "piantata", si sono trasformate in piatte tavole da biliardo, che in gran parte dell'anno sono aride distese di terra senza vegetazione. In grande parte del paesaggio della Via Emilia, la naturale diversità dei paesaggi (disponibilità d'acqua e di composizione fisica dei terreni) è stata soppiantata da una sostanziale uniformità di indirizzo produttivo (monocoltura) e di organizzazione delle operazioni colturali. Frazzi rileva che in questo quadro alcune aziende hanno abbandonato l'allevamento, altre invece si specializzano nella zootecnia, e le tradizionali organizzazioni del territorio rurale sono state sostituite, soprattutto nella tratta Bologna-Piacenza, da un bacino irriguo a larga maglia con gli appezzamenti di grandi dimensioni delimitati da fossi e canali che provvedono, oltre a drenare l'acqua in eccesso, all'irrigazione. In pochi anni, con le opere di sistemazione idraulica, con la meccanizzazione dell'agricoltura, molti territori della pianura che affianca la Via Emilia hanno assunto, più o meno, la stessa configurazione.

Se a questi processi aggiungiamo che si è venuto via via assottigliando il numero delle aziende agricole operative, si capisce perché molti fabbricati rurali, non essendo più utili ai moderni processi agricoli, sono stati abbandonati e poco alla volta lasciati cadere in rovina.

In questo paesaggio, compromesso dai recenti processi agricoli, è soprattutto in prossimità della Via Emilia che lo spazio rurale subisce anche gli attacchi della nuova edificazione e della nuova viabilità. La realizzazione in area agricola di aree di nuova urbanizzazione (aree commerciali, aree produttive, aree del-

le logistica, complessi residenziali), l'apertura di nuove strade (tangenziali, raccordi autostradali), senza riguardo degli allineamenti dell'appoderamento rurale, introducono profondi tagli alla continuità del tessuto rurale. La conseguenza di questi interventi sono l'isolamento e quindi l'impoverimento di alcune aree agricole, che si ritrovandosi chiuse in spazi stretti da nuove arterie stradali e da nuovi insediamenti, perdono parte gli spazi produttivi e i collegamenti stradali, necessari per la propria economia. Queste aree a questo punto sono considerate già compromesse e sacrificabili dalla nuova pianificazione, e questo diventa il pretesto per occuparle con insediamenti estranei al paesaggio rurale ed è così che si divora continuamente suolo agrario, soprattutto lungo la Via Emilia.

In questo quadro preoccupante, che interessa un po' tutte le aree agricole più sviluppate, Frazzi ritiene che solamente le aree caratterizzate dalla presenza di importanti prodotti agroalimentari, frutto di una grande tradizione agricola della nostra regione, riescono a salvaguardare il paesaggio rurale. Questo avviene perché esiste una stretta interconnessione fra paesaggio e prodotto agricolo. L'area di paesaggio rurale del parmigiano-reggiano, attraversata dalla Via Emilia, è uno spazio che ha mantenuto una certa qualità paesaggistica, e questo perché il regolamento di produzione del noto formaggio, impone la coltivazione dei foraggi per l'alimentazione delle vacche da latte e vieta l'uso di foraggi insilati. Questo regolamento di "qualità" comporta il mantenimento di prati ad erba, a fieno, arginando così l'invasione del mais, della monocoltura, e quindi l'impoverimento della biodiversità del paesaggio rurale e il conseguente degrado.



da: "L'architettura rurale della pianura piacentina" a cura di Tommaso Ferrari

1.4 - Paesaggio e reti ecologiche

Il fragile ma profondo rapporto che si instaura tra le infrastrutture e il relativo contesto paesistico è uno dei temi che riveste particolare importanza negli studi contemporanei sulle trasformazioni del paesaggio.

È un tema che attiene sia alla realizzazione di nuove infrastrutture, concepite di norma come elementi estranei e completamente indipendenti dal contesto paesistico che attraversano, sia alla riqualificazione di grandi arterie storiche, come la Via Emilia, che da segno ordinatore di un territorio, hanno finito spesso per trasformarsi in supporti di crescita urbana periferica.

Appare quindi sempre più urgente lo sviluppo di una capacità progettuale e di pianificazione che inserisca tra i suoi valori la qualità ambientale e visiva del territorio che le infrastrutture esistenti e di progetto attraversano o dovranno attraversare.

L'approccio dell'Ecologia del Paesaggio, consente di rilevare, quantificare e ridurre il livello di frammentazione dei paesaggi ad elevata pressione antropica in cui tale arteria si colloca.

L'obiettivo è quello di quantificare ed attenuare, attraverso una serie di interventi mirati, il livello di frammentazione del paesaggio, introducendo nuovi elementi di riequilibrio ecosistemico e paesaggistico.

La frammentazione ambientale è, infatti, la principale causa della perdita di biodiversità e quindi di stabilità del sistema paesistico.

La stabilità del sistema complessivo - ossia la sua capacità di mantenere una costanza di struttura e di funzionamento, nonostante i disturbi dovuti ad interventi di varia origine, soprattutto antropici - è vincolata all'efficienza dei flussi di energia e materia che, attraversando il paesaggio, gli permettono di vivere.

La disponibilità di percorsi funzionali a tali flussi appare sempre più pesantemente compromessa e ridotta dalla progressiva frammentazione ed insularizzazione del paesaggio, dovuta soprattutto alla crescita indiscriminata degli insediamenti antropici. La possibilità di scambio energetico tra i diversi biotopi naturali, seminaturali ed agricoli, sarebbe infatti totale se non fosse ostacolata all'interno del mosaico paesistico da una serie di barriere, antropiche in primo luogo.

Per stimare il funzionamento ecologico di un sistema ambientale, è necessario individuare tanto i collegamenti tra le singole unità dell'organizzazione paesistica, lungo i quali si muovono i flussi di materia ed energia, quanto i punti di sconnessione, le barriere, che si frappongono quali ostacoli e interruzioni a tali flussi.

Il presupposto racchiuso delle tesi ecologiche è costituito dalla necessità di conservare la stabilità ambientale. Se la stabilità diventa un fine, il concetto di biodiversità può essere inteso come strumento per il suo raggiungimento.

Nelle aree di pianura, i processi di trasformazione spaziale e la diffusione massiccia di neo-ecosistemi antropici, hanno interposto, negli ultimi cinquant'anni, barriere pressoché insormontabili ai flussi di energia e materia che si sviluppano

L'ecomosaico paesistico costituisce lo strumento propedeutico per la valutazione ecologica dell'ambito della Via Emilia: lo strumento essenziale per comprendere quanto e come l'uomo sia intervenuto sul relativo sistema ambientale, e in che misura ne abbia alterato la struttura e il funzionamento.



tra i vari elementi del paesaggio, e che sono indispensabili per mantenere la stabilità ambientale.

Hanno semplificato drasticamente il mosaico paesistico, attraverso l'isolamento forzato e la riduzione di superfici, fino alla vera e propria scomparsa, di habitat naturali e seminaturali, strategici per la funzionalità ecosistemica e la conservazione di elevati livelli di biodiversità. Hanno destrutturato il mosaico paesistico, caratterizzato, sino agli anni '50, da configurazioni equilibrate e da precise identità. Hanno, in sintesi, interrotto il processo di continua rielaborazione e riscrittura della struttura del paesaggio, estraniandolo dalla logica di autoconservazione e autolimitazione che ne consentiva un funzionamento ecologicamente sostenibile provocando altresì il deterioramento generalizzato delle sue qualità figurali. Tanto che oggi, nelle aree più nevralgiche di pianura, dove l'intervento antropico non è ostacolato da significativi condizionamenti naturali e geomorfologici, la frammentazione è una patologia particolarmente diffusa.

L'analisi dell'ambito territoriale dominato dalla Via Emilia per il tratto sin qui esaminato tra l'Arda e il Samoggia muove dalla lettura del paesaggio come sistema di unità spaziali ecologicamente diverse, tra loro interrelate, cioè come sistema di ecosistemi, o ecomosaico.

Qualsiasi ambito territoriale, non può essere pensato come un sistema isolato e chiuso in se stesso; se così fosse tenderebbe a morire molto rapidamente o potrebbe sopravvivere solo con grande difficoltà. È necessario, invece, che gli elementi del paesaggio che lo compongono siano connessi tra loro in un rapporto

funzionale, e che nel complesso essi siano inglobati in un sistema paesistico superiore, concorrendo al mantenimento dell'equilibrio ecologico generale.

Nel caso in esame, quindi, si è scelto di inquadrare il territorio immediatamente limitrofo al tracciato della Via Emilia (livello di interesse) in un contesto più vasto (livello superiore o sistema ambientale) che pone in evidenza le condizioni limitanti del paesaggio rispetto alle sue caratteristiche sia strutturali che funzionali, ricordando che le interazioni tra le singole componenti del livello di interesse sono controllate da interazioni più lente che avvengono nel sistema ambientale.

Il livello superiore considerato coincide con la vasta piana ad agricoltura intensiva che dalle ultime propaggini del sistema collinare pre-appenninico, si estende, in direzione sud-nord, fino al Po. Ad ovest e ad est l'area è delimitata rispettivamente dal corso del Torrente Arda e del Torrente Lavino fino alla sua confluenza nel Torrente Samoggia.

Si è scelto di adottare quali limiti principali del territorio indagato segni naturali rilevanti (margine pedecollinare e corsi d'acqua). È stato così possibile leggere il territorio in base alla sua struttura ecologica, assumendo l'area indagata come proiezione spaziale di un determinato sistema di relazioni funzionali e strutturali, e quindi paesistiche.

L'analisi di questo livello consente di rilevare distintamente la struttura energetica portante del territorio analizzato, definita essenzialmente dai corridoi dei fiumi Taro, Secchia, Panaro e dai torrenti Arda, Stirone, Parma, Enza, Crostolo e Samoggia e

La frammentazione ambientale rappresenta la principale causa della perdita di biodiversità e, quindi, di stabilità del sistema paesistico.

Lo studio fa emergere le evidenti ricadute in termini di perdita ed alterazione di habitat per la vegetazione e la fauna, di disturbo e inquinamento; esito accompagnato dall'inadeguatezza dei fattori di connessione esistenti come elementi di compensazione.



I FATTORI DI FRAMMENTAZIONE E DI CONNESSIONE AMBIENTALE

Lavino. Tali corsi d'acqua, con andamento pressoché parallelo, connettono le ultime propaggini seminaturali del sistema collinare pre-appenninico all'asta del Po. Si tratta, in linea generale, di ecosistemi abbastanza diversificati, dotati nel complesso di un livello di naturalità accettabile. Fanno in parte eccezione i torrenti Parma e Crostolo, il cui corso è intercettato dai capoluoghi di Parma e Reggio Emilia.

Su questi elementi si innesta la struttura energetica secondaria individuata da una serie di torrenti minori, rii e rogge che innervano in direzione sud-nord la pianura emiliana, condizionandone i cambiamenti e l'evoluzione.

Ad interrompere la continuità di tale sistema, lungo la direttrice est-ovest, si sviluppano, come una frattura profonda e spesso invalicabile, le principali infrastrutture lineari: il tracciato della Via Emilia su cui si attestano estesi nuclei edificati, l'Autostrada del Sole e linea ferroviaria Milano-Bologna, dando luogo ad un mosaico paesistico quasi completamente sconnesso in direzione nord-sud.

Primo obiettivo dell'analisi è stato pertanto quello di individuare linee strategiche per ristabilire le connessioni recise, soprattutto nella zona centrale dell'ecotessuto, pressoché priva di aree naturali. L'ambito studiato acquisterebbe così, all'interno di un sistema ambientale più ampio, un ruolo fondamentale di nodo di collegamento energetico tra il paesaggio dei rilievi appenninici, più naturale e connesso, e il paesaggio più denaturalizzato ed ecologicamente instabile della pianura.

Il livello di interesse, è stato definito considerando una fascia di

territorio che si snoda a ridosso del tracciato della Via Emilia con ampiezza di circa dieci chilometri. L'area delimitata investe una superficie totale di circa 116.000 ettari, ed è caratterizzata da un'agricoltura intensiva che dà luogo ad una matrice territoriale interrotta quasi esclusivamente dalla componente insediativa. Ad eccezione dei corridoi naturali dei fiumi e dei torrenti sopra citati, infatti, la presenza di macchie di vegetazione di rilevanza paesistica appare del tutto marginale. Siamo, cioè, in presenza di un paesaggio in condizioni di severa criticità, per deficit biotico, per perdita di permanenza storica e di qualità morfologica.

Sul modello descrittivo prodotto sono stati applicati, alcuni indici di controllo ecologico, per valutare in termini oggettivi le caratteristiche ecologiche dell'ambito di paesaggio analizzato e la sua ricchezza in relazione alle risorse interne disponibili: in altre parole il suo livello di metastabilità.

La metastabilità rappresenta la capacità di un sistema di reagire a eventuali disturbi mantenendo (sistemi resistenti) o recuperando (sistemi resilienti) la propria uniformità. Raggiungere una soglia di metastabilità significa cambiare la configurazione paesaggistica in atto. Se tale metamorfosi non è compatibile con un paesaggio di scala maggiore, o non è in grado di incorporare il regime locale di disturbi, ciò può indicare che tutto il sistema è in degrado e vi è la necessità di un'azione di risanamento.

L'apparato paesistico che maggiormente influenza il valore della metastabilità è quello produttivo primario. Seminativi organizzati in campi agricoli tecnologici, che fanno capo ad aziende ad alta intensità di capitale, coprono infatti oltre il 69% della superficie

fattori di FRAMMENTAZIONE

primo livello



- Agglomerati urbani e industriali significativi
- Reti stradali e spazi accessori
- Reti ferroviarie e spazi accessori
- Viabilità principale
- Aree sterili (cantieri stradali, scavi e suoli rimaneggiati e/o artefatti in adiacenza alla viabilità)
- Corpi idrici artificiali (canali e idrovie)

secondo livello



- Agglomerati urbani, rurali e industriali secondari
- Viabilità secondaria e ferrovie
- Aree sterili (cave attive)
- Aree sterili (cave dismesse o inattive)
- Aree sterili (discariche, depositi, cantieri, spazi in costruzione, scavi e suoli rimaneggiati e artefatti)
- Manufatti per la distribuzione e produzione dell'energia
- Manufatti per la distribuzione idrica
- Bacini artificiali
- Verde improduttivo (svincoli stradali, aree intercluse nell'urbanizzato)

fattori di CONNESSIONE

primo livello



- Alvei di fiumi e torrenti con vegetazione abbondante
- Alvei di fiumi e torrenti con vegetazione rada
- Aree con vegetazione arbustiva e/o erbacea o con vegetazione arborea rada
- Boschi di latifoglie
- Boschi misti di conifere e latifoglie
- Zone umide e torbiere

secondo livello



- Corridoi correnti con vegetazione di sponda
- Macchie di bosco relitto
- Rimboschimenti recenti
- Pioppeti in adiacenza a corsi d'acqua
- Mosaici agricoli complessi con presenza di spazi naturali importanti
- Relitto di sistemazione a piantata
- Prati stabili
- Aree verdi per lo sport e la ricreazione
- Laghi naturali
- Formazioni lineari di campo (siepi e filari)
- Risorgive e fontanili

totale dell'ecotessuto. Ad essi si sommano rilevanti estensioni di frutteti a carattere intensivo che, concentrate prevalentemente nell'area a nord-ovest e sud-est di Modena, occupano circa il 9% della superficie totale dell'ecotessuto.

Alla forza economica di tali aree si contrappone la loro profonda fragilità in termini ecologici. Anche la ricchezza biologica, è oggi molto ridotta. Se alla fine dell'Ottocento, come dimostrano le carte storiche dell'Istituto Geografico Militare, queste terre costituivano ancora un sistema "cesellato" di canali e campi delimitati da siepi e filari, in grado di supportare un ecosistema ricco e diversificato, oggi, l'esigenza di essere sempre più competitivi ha portato, con l'introduzione di nuove tecnologie, alla totale frantumazione del paesaggio agrario preindustriale.

L'apparato stabilizzante, qualitativamente e soprattutto quantitativamente debole (inferiore al 4% della superficie totale dell'ecotessuto) è del tutto inadeguato a svolgere la funzione di sostentamento energetico del sistema, e incapace di assorbire e compensare il deficit imposto dal metabolismo degli apparati dell'habitat umano. Se ci si sofferma sulla distribuzione spaziale degli elementi si osserva inoltre, come la matrice boschiva, concentrata prevalentemente a ridosso dei corsi d'acqua, sia completamente sconnessa, in direzione est-ovest, per la presenza ininterrotta dell'apparato produttivo primario. Da qui l'esigenza di prevedere nuove connessioni trasversali, sfruttando, dove possibile, le aree latitanti alle principali infrastrutture lineari che si sviluppano perpendicolarmente al gradiente naturale del bacino e definiscono allo stato attuale un sistema di barriere pressoché insormontabili.

L'apparato abitativo e quello subsidiario, che complessivamente investono circa il 14% della superficie dell'ecotessuto, costituiscono infine un notevole elemento di criticità.

In sintesi, dal calcolo del valore di metastabilità si evince come, allo stato attuale, i tre sistemi matrice su cui si regge l'organizzazione funzionale del territorio - le fasce boschive residue, le aree agricole a conduzione intensiva e l'urbanizzato abitativo e subsidiario - non abbiano più rapporti energetici mutualistici diretti.

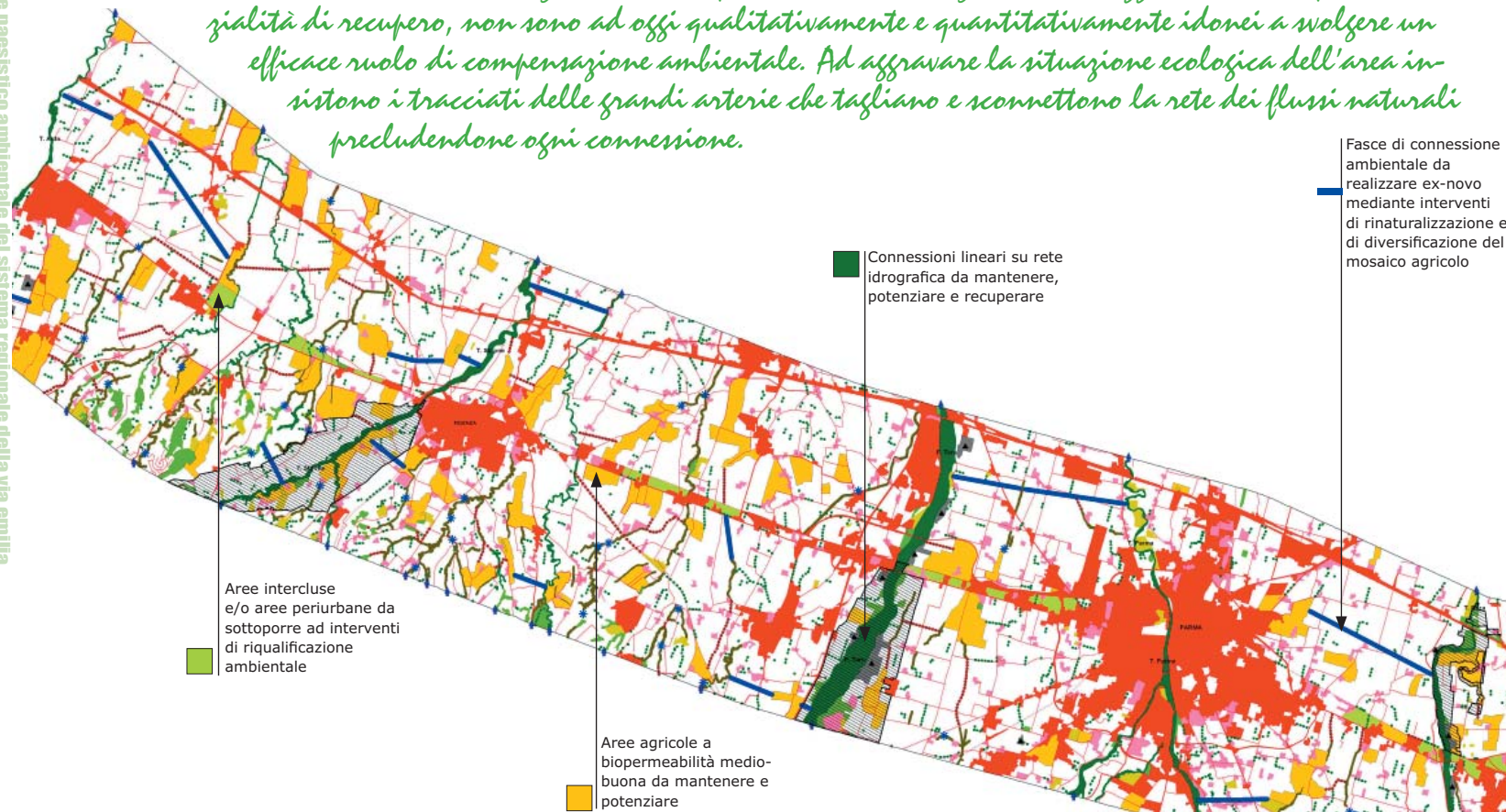
L'organizzazione sistematica dei dati rilevati consente di qualificare la struttura paesistica indagata mediante l'identificazione dei suoi principali fattori di frammentazione e di connessione ambientale. Tali elementi si pongono come vincoli imprescindibili per la definizione di qualsiasi ipotesi progettuale finalizzata alla realizzazione di un efficace disegno di connessione ecologica del territorio.

Fattori di frammentazione e fattori di connessione sono classificati, in relazione al loro impatto, alla loro articolazione spaziale e alle loro relazioni reciproche, in fattori di primo livello e fattori di secondo livello. Tale classificazione è stata sviluppata per via empirica, sulla scorta dei diversi casi riscontrati attraverso il censimento territoriale dell'ambito di studio.

L'applicazione rileva un grave squilibrio nella distribuzione dei fattori analizzati. Alla diffusione massiccia ed ubiquitaria dei fattori di frammentazione si contrappone, infatti, la presenza ridotta e concentrata esclusivamente in aree circoscritte di quelli di connessione.

La diffusione massiccia di neo-ecosistemi di origine antropica a scapito di quelli naturali originari, la degradazione sempre più accentuata degli ecosistemi rurali tradizionali, l'isolamento forzato a cui sono ridotte le poche aree naturali relitte, configurano un paesaggio del tutto instabile, prossimo al collasso ecologico.

Anche gli ecosistemi più naturali e integri, caratterizzati da buone potenzialità di recupero, non sono ad oggi qualitativamente e quantitativamente idonei a svolgere un efficace ruolo di compensazione ambientale. Ad aggravare la situazione ecologica dell'area insistono i tracciati delle grandi arterie che tagliano e sconnettono la rete dei flussi naturali precludendone ogni connessione.



INDIRIZZI PER IL MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA AMBIENTALE

I fattori di frammentazione di primo livello investono nel complesso il 12% dell'intero ecotessuto, contro il 3% circa occupato dai corrispondenti fattori di connessione. Alla consistenza dei fattori di frammentazione di primo livello si aggiunge poi il peso di quelli di secondo livello che investono oltre il 4% dell'intero territorio indagato a fronte dell'2% circa di quelli di connessione.

Ciò configura l'area come un paesaggio del tutto instabile, prossimo al collasso ecologico, a causa della diffusione massiccia

di neo-ecosistemi di origine antropica a scapito di quelli naturali originari, della degradazione sempre più accentuata degli ecomosaici extraurbani tradizionali e dell'isolamento forzato a cui sono ridotte le poche aree naturali relitte.

Ad aggravare la situazione ecologica dell'area, come già più volte osservato, insistono i tracciati delle grandi arterie stradali, tra cui la Via Emilia, che tagliano e sconnettono la rete dei flussi naturali precludendone ogni connessione.





2. STRATEGIE DI VALORIZZAZIONE

2.1 - L'innovazione territoriale come obiettivo e come politica

L'aumento di competitività (e produttività) del sistema paese non può che essere una scommessa giocata sulla innovazione nelle sue varie accezioni.

Una scommessa sulla innovazione dei prodotti e dei processi di produzione, innanzitutto, fronte sul quale le energie imprenditoriali del sistema emiliano sembrerebbero poter ancora dare buona prova di se, anche nei settori più maturi ma anche una scommessa sul fronte di una più generale "innovazione di sistema" la cui presenza insufficiente nel panorama italiano spiegherebbe a detta di molti il basso tasso di crescita della produttività.

Questo fronte della innovazione di sistema, chiama in gioco direttamente e immediatamente il tema della "innovazione territoriale"; un concetto per molti versi incerto e sfuggente, ma tuttavia necessario a comprendere ed interpretare l'esigenza di un processo più esteso e sistematico, non confinato entro gli spazi della produzione e dell'economia ma portatore di una sua pervasività, capace di rendere visibile, anche attraverso la produzione di valori culturali condivisi, l'azione di una comunità urbana (e ancor più di diverse comunità urbane coalizzate) verso un progetto di futuro che possa finalmente essere percepito come opportunità e non già come minaccia.

Il tema dell'innovazione territoriale non è (ancora) molto frequentato dalle letterature disciplinari. Di innovazione territoriale si è parlato soprattutto in due contesti: quello dei parchi scientifici/distretti dell'innovazione e quello delle politiche culturali, in

particolare in materia di distretti culturali.

C'è una certa attenzione al tema anche nell'ambito dei Piani Strategici e qualcosa (ma poco e non troppo significativo) nell'ambito disciplinare della pianificazione territoriale.

Innovazione territoriale dunque, da intendere come contributo essenziale a quella innovazione di sistema i cui ritardi rappresentano oggi la principale minaccia ad una prospettiva di successo del nostro paese nella attuale stagione di competizione, comunque - a scala globale o di blocco continentale - la si voglia intendere.

Per approfondire il tema c'è innanzitutto da chiedersi: "a quale lista appartiene il termine innovazione territoriale?" è un obiettivo, una finalità, della famiglia competitività/ sostenibilità/coesione/governance o è invece una politica (un sistema di politiche) come lo sono la riqualificazione urbana, l'housing sociale, i Distretti culturali, le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA), il progetto paesistico locale?

Per un verso l'innovazione territoriale può porsi in posizione strumentale rispetto a tutte le finalità di una azione di pianificazione strategica e sarebbe difficilmente distinguibile da ognuna di queste: quale competitività resta, se l'innovazione è altrove? ma l'innovazione può e deve servire anche la coesione, la qualità, la sostenibilità non meno che la competitività.

Sul versante delle politiche il rischio è invece quello di confinare e restringere il campo dell'innovazione territoriale entro limiti troppo angusti: come accade in larga misura ora, quando si so-



CAMILLE PISSARRO, *Boulevard Montmartre at night*

vrappone la nozione di innovazione territoriale solo alla politica dei parchi tecnologici.

Verrebbe dunque da dire che l'innovazione territoriale è un punto di vista che interroga le diverse liste di finalità e politiche per piegarle al proprio significato, costruire "valore aggiunto territoriale" agendo su una speciale capacità di progettare futuri convincenti e condivisi.

Proprio in questa prospettiva, non sembrerebbe inutile proporre una qualche classificazione:

- l'innovazione territoriale come innovazione del panorama di funzioni presenti in un determinato territorio: in questa direzione può essere letto, ad esempio l'insediamento di funzioni formative, universitarie, di ricerca, logistiche, etc;
- l'innovazione territoriale come innovazione del panorama di soggetti presenti in un determinato territorio: in questa direzione possono essere letti processi di attrazione di imprese, di talenti e di istituzioni internazionali, quelli di internazionalizzazione delle imprese, la crescita di ruolo del terzo settore (ma anche l'immigrazione come riserva potenziale di nuovi attori innovativi);
- l'innovazione territoriale come innovazione delle *tecnologie* operanti in un determinato territorio: in questa direzione possono essere letti i processi di innovazione delle tecnologie per la mobilità, l'ecologia, l'energia;
- l'innovazione territoriale come innovazione dell'immagine di un determinato territorio: in questa direzione possono essere letti in particolare processi di riqualificazione urbana, o paesistica, di riorganizzazione dell'offerta culturale, etc.;

- l'innovazione territoriale come innovazione organizzativa nei soggetti e nelle reti operanti in un determinato territorio: in questa direzione possono essere letti processi inclusivi di formazione di reti, di ascolto e partecipazione, ma anche la formazione di piani strategici, le modifiche del modello di welfare, etc.
- l'innovazione territoriale è rianimazione dei percorsi di cittadinanza e rigenerazione dei luoghi, in città progettate per essere condivise e partecipate, eque e conviviali; in città policentriche, sistemi di città; cui è bello appartenere e sulle quali ha senso misurarsi per ogni sforzo di rifondazione.

Si può pensare che un progetto di ricostituzione degli elementi e dei fattori più sensibili a processi innovativi, in una applicazione come questa richieda anche soluzioni organizzative coerenti con un compito simile, immaginando strutture che pongano il tema del rinnovo (fisico, funzionale, organizzativo) in modo fattivo e soprattutto non burocratico, come una nuova IBA (Internationale Bauausstelluns) sostenuta da una fondazione creata ad *hoc* tra quelle che in Regione operano.

2.2 - Una manovra strategica sul paesaggio

La formazione di Linee Guida per favorire il processo di valorizzazione paesistico-ambientale del Sistema Regionale della Via Emilia e del suo Percorso Matrice, ben si inquadra nella strategia regionale - ormai di lunga durata - di valorizzazione del territorio a partire dalle aree che più lo connotano ricercando strategie innovative, modalità più attente ad agire in forma integrata, nelle quali il paesaggio sia parte rilevante della valorizzazione possibile.



CAMILLE PISSARRO, *Montmartre Afternoon Sun*

Sempre più è necessario ricorrere a manovre complesse per governare - con gli attori sociali in gioco - i processi di territorializzazione, di organizzazione dello spazio, di "costruzione del paesaggio", oltre la logica, che si è rivelata insufficiente per quanto generosa, della sola determinazione di vincoli e prescrizioni.

In particolare dobbiamo immaginare che le Linee Guida per (la tutela e) la valorizzazione si possono appropriatamente collocare sotto l'insegna di un *approccio strategico* per il paesaggio di cui è sempre più avvertita la necessità per integrare le dimensioni della tutela, della valorizzazione e del recupero del paesaggio.

Approdo principale delle Linee Guida sono i *Progetti Regionali di Valorizzazione del Paesaggio*, introdotti dal PTPR e ampiamente sperimentati nelle pratiche operative della Regione e degli Enti Locali. Progetti da intendere e qualificare sempre più come strumenti di pianificazione per rafforzarne decisamente l'operatività, trattandoli opportunamente come azioni intersettoriali (non solo di natura urbanistica) e promovendo per essi percorsi di partecipazione sociale.

A completamento della manovra, su un versante ancora più squisitamente strategico, è opportuno immaginare che le Linee Guida per la Valorizzazione Paesaggistica della Via Emilia - ed i Progetti Regionali di Valorizzazione del Paesaggio che dalle Linee Guida trarranno origine - trovino eco in un esteso campo di progetti pubblici e privati rivolti ad intervenire sulle componenti paesistiche identificate dalle Linee Guida, anticipando o accompagnando la manovra più complessa affidata ai Progetti di Valorizzazione.

Una nuova stagione di progettualità che può e deve trovare riscontro nei Piani Triennali delle Opere Pubbliche delle Città Capoluogo, strumenti con i quali la pianificazione paesistica (e anche

quella urbanistica) devono riuscire a stabilire più stretti rapporti di collaborazione; una nuova stagione di progettualità che può e deve essere animata attraverso la promozione di *veri e propri Bandi*, sostenuti - sarebbe logico e succede da altre parti - dal concorso finanziario di istituzioni terze, a partire dalle Fondazioni Bancarie.

Progetti di diversa natura e dimensione ma sempre riconducibili alla strategia di valorizzazione che trova il suo orizzonte di significato nei Progetti di Valorizzazione estesi alla dimensione di contesto.

Di *Contesti* territoriali infatti si deve parlare: dieci, forse undici, se ne possono contare senza grosse incertezze nelle tratte interurbane tra Piacenza e Rimini, scanditi dai centri storici di fondazione romana. Al loro interno si tratterà di riconoscere i Paesaggi a diversa dominante e matrice (urbana e rurale), le Componenti paesistiche caratterizzanti e/o condizionanti, sia nelle vesti di Risorse (ed emergenze) paesistiche che di Detrattori, cercando ogni volta di generare scenari convincenti e condivisi (da condividere) e di intervenire con strumenti giusti e intenzioni ben riflettute sui destini delle aree, per le quali le condizioni di trasformabilità devono essere una opportunità e non una minaccia.

Contesti nei quali il sistema rurale è presente come paesaggio vitale di cultura e di coltura, e il paesaggio urbano si rinnova, in forme sostenibili e attraenti: *forma ruris et urbis*.



ANTOINE BLANCHARD, *Boulevard Haussmann*

2.3 - Il Repertorio degli obiettivi di qualità paesistica

Da subito appare opportuno aprire la riflessione sulla possibile natura e struttura delle "linee guida per la valorizzazione della Via Emilia", rispetto alle quali tutte le analisi hanno l'obiettivo di dare argomenti e suggestioni, così da fare crescere progressivamente il repertorio degli obiettivi e delle politiche assieme alla loro specifica geografia fatta di toponimi, manufatti, luoghi.

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. Applicazione che richiede innanzitutto un riconoscimento dei luoghi e dei fattori indispensabili per sostenere le politiche generate dagli obiettivi di qualità paesistica.

Riconoscimento di luoghi e di fattori che richiederà approcci diversi, dalla intervista sociale alla ricerca d'archivio ma che non può prescindere dall'accertamento *de visu* e dal sopralluogo. Tutti utili per affermare l'originalità del punto di vista del paesaggio nella strategia di valorizzazione del territorio.

Il palinsesto dei temi e degli obiettivi di seguito sviluppato, risente delle ricognizioni già in corso e si propone come un sistema aperto alla collaborazione di tutti gli attori "costruttori, gestori e consumatori" del paesaggio della Via Emilia.

I temi proposti al momento sono quelli:

1. della attrezzatura della Via Emilia come "sistema di mobilità dolce" anche con azioni di moderazione variamente configurate (zone 30, *boulevard* urbani, ...); dalle maggiori

città è ripartito un processo di riappropriazione "sociale" della Via Emilia con una maggiore attenzione alla scena urbana nei più consolidati ingressi alla città storica; una attenzione fatta di ciclabili, di moderazione del traffico, di risagomatura delle sezioni stradali sino alle più estreme periferie, di ridisegno degli arredi e delle perimetrazioni; questa attenzione rinnovata può avere come approdo la realizzazione di un grande *boulevard* regionale, articolato nelle sue diverse tratte in relazione alla natura dei tessuti urbani e rurali attraversati, ma sempre riconoscibile come sistema territoriale unitario e come segno di una identità regionale riaffermata; la Via Emilia lavora naturalmente assieme ad un fascio infrastrutturale che via via la dovrebbe destinare a ruoli più compatibili con la sua natura di matrice storica dell'insediamento regionale; questa tendenza va assecondata (vedi complanare Parma/Reggio, vedi secante di Cesena ma vedi anche le tratte irrisolte di Modena-Bologna e di Cesena-Rimini) e verificata entro piani della mobilità urbana sensibili alle distinzioni che connotano i diversi tratti della via consolare, in relazione alla diversa natura degli insediamenti e all'efficacia degli scambi con gli altri sistemi di trasporto del corridoio; il destino di una Via Emilia liberata da quote significative di traffico operativo e restituita ad una frequentazione più urbana, in tutto il suo percorso, resta pur tuttavia quello di una strada di grande uso e frequentazione, vetrina di offerte culturali e commerciali, amichevole ed equipaggiata.

2. della organizzazione dell'accessibilità e dell'offerta di servizi alle polarità culturali: la Via Emilia è stata il principale fattore di induzione di processi insediativi nella regione;



CAMILLE PISSARRO, *Boulevard Montmartre: Morning, Grey day*

è dunque ragionevole ritrovare lungo di essa quelle singolarità – edifici, monumenti, manufatti - che fanno strettamente parte dell'apprezzamento culturale dell'itinerario storico; una nuova progettualità paesistica può essere decisiva nei confronti di queste singolarità per inserirle nel tracciato del *boulevard* e per restituirle così, come "occasioni da non perdere", se pure minori per impatto e influenza, ad un ambiente e ad una domanda di fruizione che ricercano la qualità.

3. **del recupero degli episodi storico-culturali minori distribuiti lungo l'asse stradale:** anche fuori degli ambiti urbani propriamente detti, la Via Emilia ha sedimentato una sua specifica archeologia fatta di testimonianze dei transiti e degli scambi secolari tanto nella forma (più vicina al senso comune) "dello scavo" che in quella della riscoperta dei manufatti nelle condizioni di conservazione in cui versano; testimonianze che rischiano oggi di non essere più riconoscibili al punto da diventare esse stesse fattori di degrado; le limitazioni normative (rispetti stradali) e il disturbo ambientale (inquinamento, pressione sonora) rendono per questi oggetti particolarmente problematica la prospettiva (e l'interesse) per un recupero; anche in questo caso il ricorso ad una nuova progettualità e il riferimento ad un progetto di sistema come quello del *boulevard* - può rappresentare un concreto incentivo alla soluzione del problema, in una Via Emilia da riportare entro soglie di vivibilità.
4. **della valorizzazione delle intersezioni con gli ambienti fluviali:** la ricerca della qualità trova un indicatore fondamentale proprio nei luoghi segnati dalla intersezione della via consolare con gli ambienti fluviali che sono disposti nella

nostra regione come grandi vettori ecologici per le connessioni Appenninico-Po-Alpi e che nel contempo sono riconoscibili come vettori storici di popolamento; la Via Emilia con i suoi manufatti storici (vedi i ponti) e con la sua moderna attrezzatura paesistica (il *boulevard*) si candida così ad essere la principale porta di accesso ai parchi fluviali, promuovendone una più sistematica costituzione.

5. **della ricostruzione dell'ecomosaico paesistico della pianura:** la pianura padana si caratterizza ormai come un paesaggio del tutto instabile prossimo al collasso ecologico. Ciò richiede un'azione articolata che metta in gioco tutte le risorse paesistiche e rafforzi la connettività del tessuto, operando in prima istanza sulle *matrici naturali continue* ancora presenti, prive di particolari istituti di salvaguardia, le *unità naturali relitte* di varia entità da proteggere e riqualificare per configurare elementi di *stepping stone*, le *matrici agricole* a biopermeabilità medio-buona, che definiscono un connettivo ecologico diffuso, sui *corridoi correnti* con vegetazione di sponda da salvaguardare, potenziare e recuperare e sulle *reti di micro corridoi*, (rientrano in questa categoria le *formazioni lineari* di campo - siepi e filari - disposte lungo canali minori, le strade poderali ed interpoderali). Tali formazioni permangono a testimonianza della sistemazione storica del paesaggio agrario.

In seconda istanza occorre rafforzare e connettere la struttura ecologica portante dell'area attraverso *fasce di connessione trasversale*, in direzione est-ovest, da realizzare ex novo mediante interventi di rinaturalizzazione e diversificazione del mosaico agricolo.



GUSTAVE CAILLEBOTTE, *Boulevard visto desde arriba*

- 6. della salvaguardia dei varchi e delle visuali in relazione alle esigenze di funzionalità ecologica ed a quelle percettive:** nel suo sviluppo la Via Emilia presenta situazioni fortemente differenziate negli usi che di essa sono stati fatti nelle vicende insediative; diverse quindi le situazioni da accertare e diverse le politiche da mettere in campo, tutte però da orientare a mantenere (ripristinare, quando possibile) la continuità ecologica, a tutelare lo spazio periurbano strategico per le città, a garantire la tutela della risorsa suolo e a ripristinare la visibilità del paesaggio rurale, da percepire nella sua diversa tessitura, dalla Romagna dei frutteti ai modelli delle cascine lombarde della zootecnia intensiva, e da cogliere dall'orto metropolitano sino all'orizzonte dello *skyline* collinare.
- 7. della valorizzazione dei luoghi della produzione agro-alimentare di qualità della regione e dell'itinerario della Via Emilia come "via del gusto":** la Via Emilia, da sempre asse portante di una economia regionale profondamente segnata dalle produzioni agro-alimentari di qualità ha visto crescere nel tempo, lungo il suo percorso episodi produttivi di diversa scala e natura che testimoniano uno dei più radicati caratteri identitari della regione; episodi che si presentano talvolta nella forma minuta del singolo caseificio o della singola cantina, in altri casi invece con complessi produttivi di grande rilievo o con sedi di vere e proprie istituzioni della filiera agro-alimentare; recuperare ciascuno di questi episodi in un percorso strutturato e attrezzato per una accessibilità e fruizione bene organizzata (il *boulevard*), costruire attorno a questo sistema di luoghi un complesso di azioni immateriali di valorizzazione (i *former market* e le filiere corte) e di eventi che riconosca un ruolo da "Super Via" ad una Via Emilia ricondotta a vero itinerario di viaggio, tanto più quanto più la sua fruizione veicolare e quella per la mobilità dolce siano state riconciliate e moderate, possono rappresentare i contenuti di un importante progetto di sistema del gusto e della alimentazione di dimensione regionale.
- 8. della valorizzazione dei grandi complessi di servizi:** depositati lungo l'itinerario da una plurisecolare stagione di infrastrutturazione civile da recuperare (anche trasformare) valorizzandone i significati storico-culturali, la qualità paesistico ambientale, i valori simbolici da reinterpretare strategicamente nella scena urbana.
- 9. della riconfigurazione delle aree produttive** confermate nel loro ruolo o in trasformazione via via che i processi di dismissione hanno luogo; gli insediamenti produttivi che si presentano diffusamente lungo l'itinerario della Via Emilia in contesti caratterizzati da livelli differenti di pianificazione urbanistica, rappresentano una riserva di azioni possibili per la riqualificazione del paesaggio costituito, anche per l'elevata riplasmabilità che gli edifici industriali mostrano entro cicli relativamente ravvicinati di ammortamento; un'occasione importante per la valorizzazione delle 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. Una parte significativa dell'apparato produttivo che nel corso del XX secolo si è insediato lungo la Via Emilia è oggi interessata da processi



CAMILLE PISSARRO, *Boulevard Montmartre: Spring*

di dismissione o li vive nella prospettiva; processi che pongono all'ordine del giorno problemi di riconfigurazione anche formale degli insediamenti, da considerare per un verso alla luce delle esigenze di tutela dei valori identitari, testimoniali ed estetici, per altro verso come occasione rara di estensione e riqualificazione dello "spazio di vita" della Via Emilia.

10. della riconfigurazione degli spazi insediativi eterogenei:

spazi non formalmente compiuti, disordinati, irrazionalmente disposti non solo costituiscono un pessimo biglietto da visita per il futuro *boulevard* ma rappresentano una perdita di efficienza nelle politiche dei servizi e nel sistema della mobilità; portarle ad una soglia (funzionale ed estetica) confacente può essere uno dei temi progettuali di maggiore interesse e di collaborazione tra Regione (e il suo progetto di itinerario) e le Città (con le loro esigenze di riqualificazione); un'occasione per applicare lo strumento del credito edilizio proprio là dove la fragilità della struttura fondiaria potrebbe rappresentare un limite difficilmente sormontabile.

11. della rimozione o mitigazione dei detrattori paesistici:

detrattori che si affacciano sull'itinerario consolare vuoi come esito di interventi infrastrutturali decontestualizzati, vuoi come manufatti in contrasto con i valori culturali "da mitigare". Il riambientamento di questi interventi diviene allora un tema paesistico di rilievo, che può suscitare approcci progettuali di grande interesse per "riconciliare" significati storici e nuove modalità fruibili dell'itinerario, ricucendo gli strappi e le lacerazioni che hanno talvolta segnato il suo ingresso nella modernità.

12. del ridisegno dell'itinerario di fruizione culturale della

Via Emilia: la Via Emilia può legittimamente ricondurre a se un ampio campo di politiche di valorizzazione dell'enorme patrimonio, mitico, storico e civile, sedimentato attorno alla natura "matrice" del suo percorso, politiche che hanno bisogno di una potenza narrativa adeguata. Sarebbe bello pensare che, "a metà del viaggio" in ciascun contesto, la Via Emilia possa offrire (negli ambienti fluviali riqualificati?) le stazioni di un museo virtuale della sua storia e della storia della sua regione (l'unica che trae il nome da un itinerario stradale). Anche per questo il progetto di itinerario storico culturale della Via Emilia deve mettere assieme il museo virtuale e l'esperienza del viaggio (con vettori innovativi?), per raggiungere anche tutti i luoghi che la richiamano o la rendono diversamente visibile, dalla Reggia di Colorno al balcone di Bertinoro.

13. del coordinamento delle politiche di tutela e valorizzazione paesistica dei PTCP, armonizzandone l'attuazione da parte dei PSC;

il carattere interprovinciale che ogni azione di valorizzazione della Via Emilia, anche parziale, deve avere se vuole cogliere la natura più profonda dell'esperienza e della percezione del territorio nel viaggio, propone (tra le altre) l'esigenza di un'esplicita azione di coordinamento e integrazione delle politiche di piano operanti, una azione che metta a frutto il percorso di approfondimento analitico e progettuale operato da ciascuna provincia e lo porti "a fattor comune", migliorandone l'efficacia e propagandone i contenuti di innovazione e le pratiche di creatività.



3. GEOGRAFIE DELLA VIA EMILIA

3.1 - I contesti

Gli spazi che separano le Città poste sulla Via Emilia o che, detta altrimenti, le stesse Città condividono nella responsabilità di governo, si candidano - prima facie - come l'articolazione più rilevante del Sistema Via Emilia e come riferimento essenziale di un suo sistema di governance che trovi nei Progetti di Valorizzazione ex art. 40 septies del PdL la propria espressione principale.

Senza troppe incertezze, dunque, nell'intero tracciato da Piacenza a Rimini (circa 270 Km) si possono identificare 10 Contesti:

1. da Piacenza a Fidenza;
2. da Fidenza a Parma;
3. da Parma a Reggio Emilia;
4. da Reggio Emilia a Modena;
5. da Modena a Bologna;
6. da Bologna a Imola;
7. da Imola a Faenza;
8. da Faenza a Forlì;
9. da Forlì a Cesena;
10. da Cesena a Rimini.

Una prima caratterizzazione dei contesti descritti intanto nella loro consistenza urbanistica attraverso i comuni che ospitano la Via Emilia (altre aggregazioni si proporranno per tener conto di tutti i comuni che governano il fascio infrastrutturale

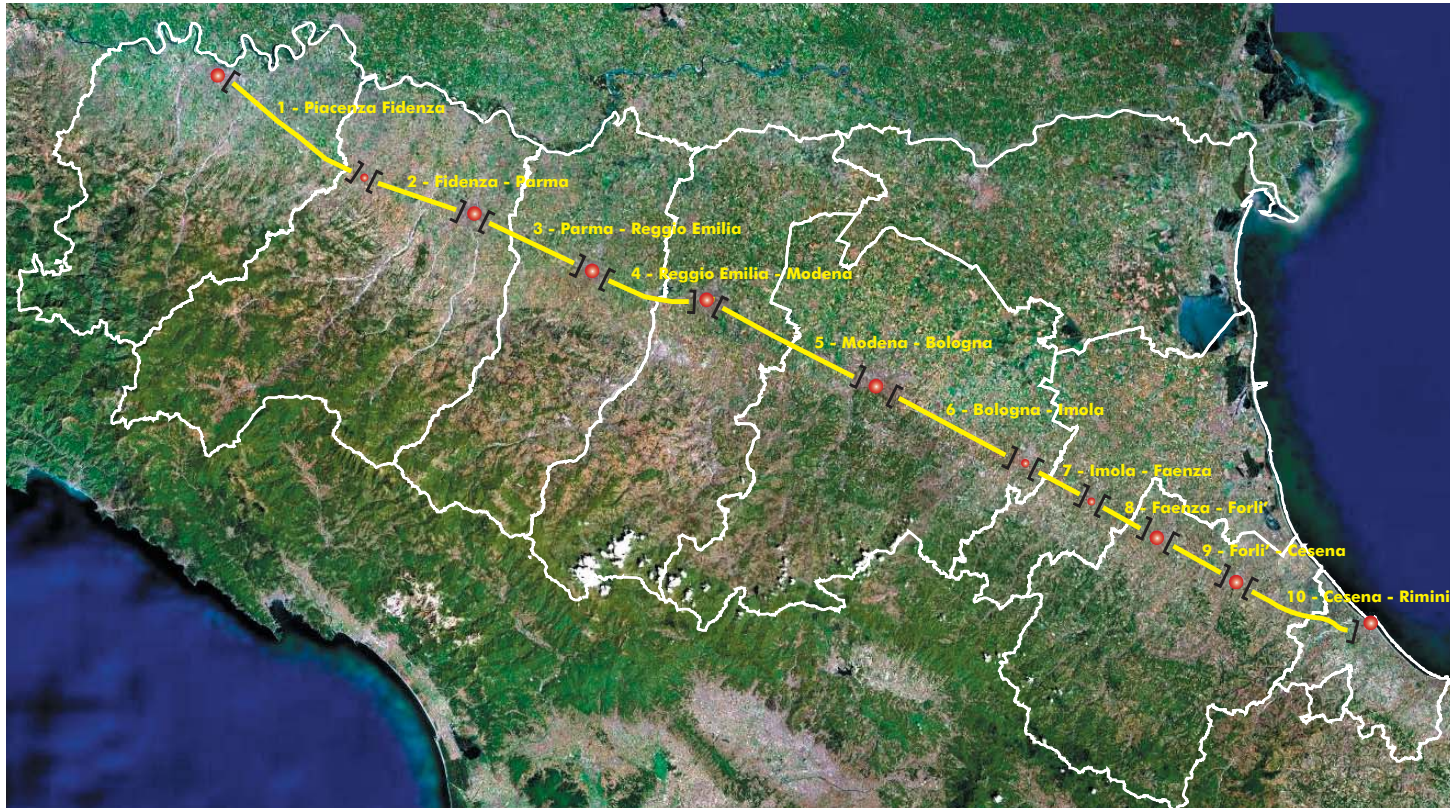
più complesso che comprende l'autostrada; altre ancora si proporranno per tener conto dello spessore delle relazioni che coinvolgono i recapiti urbani presenti sulla Via Emilia), comincia a darci alcuni indicatori.

Gli indicatori essenziali, relativi all'estensione, alla popolazione, alla dinamica insediativa, alla consistenza economica e alla intensità degli scambi ci parlano di una sequenza relativamente uniforme di contesti territoriali, dai 400 ai 600 kmq di estensione, con una maggiore variabilità del popolamento che scende sotto i 200.000 abitanti nella realtà piacentina o in quella delle città minori romagnole e raggiunge naturalmente il suo apice in corrispondenza del capoluogo regionale. Capoluogo che invece registra la minore dinamica recente, segnata dai nuovi flussi di mobilità residenziale di prevalente matrice extracomunitarie, i cui massimi valori si trovano invece sull'asse Parma-Reggio-Modena.

L'organizzazione degli scambi conferma per tutta la regione il permanere di una prevalenza della mobilità lungo l'asse della Via Emilia rispetto a qualsivoglia altra destinazione e una autocentratura dei contesti particolarmente elevata tra Cesena e Rimini, tra Forlì e Cesena, Imola Bologna e tra Fidenza e Parma.

Nel contributo alla formazione del reddito regionale i contesti emiliani da Fidenza a Bologna mostrano una certa prevalenza rispetto a quelli romagnoli (che pure in epoca recente hanno

I CONTESTI



conosciuto una dinamica più intensa): tutti comunque con una dotazione economica che consente di essere ottimisti sulla "disponibilità a pagare" per una Via Emilia di qualità.

Analoga distribuzione ha l'incidenza dei settori di punta dell'alta tecnologia del cospicuo apparato manifatturiero dislocato lungo l'asse della Via Emilia che nella tratta centrale tra Parma e Bologna supera i 100 addetti al kmq; e proprio in questo settore centrale o meglio in una sua più estesa proiezione, da Fidenza ad Imola che le industrie ad alta tecnologia cominciano a rappresentare una quota non marginale della occupazione (e del paesaggio urbano).

La Romagna mostra una maggiore capacità di conservazione degli spazi agricoli, presidiati da colture intensive, rispetto a quanto non accada nell'area centrale emiliana, da Bologna a Parma dove la riduzione della SAU ha sempre superato nello scorso decennio un decimo del totale.

3.2 - I paesaggi (le dominanti paesistiche)

La Via Emilia riflette lungo il suo percorso gli episodi storici, culturali ed economici che l'hanno generata e rigenerata attraverso secoli di vita. Sulla Via Emilia si snoda un vocabolario nella cui grammatica e sintassi si rappresenta l'identità di una cultura: identità che ci permette di riconoscere gli elementi fondatori di una *forma urbis* quale può essere considerata la città Via Emilia. Con il formarsi della "città diffusa" e la conseguente perdita di

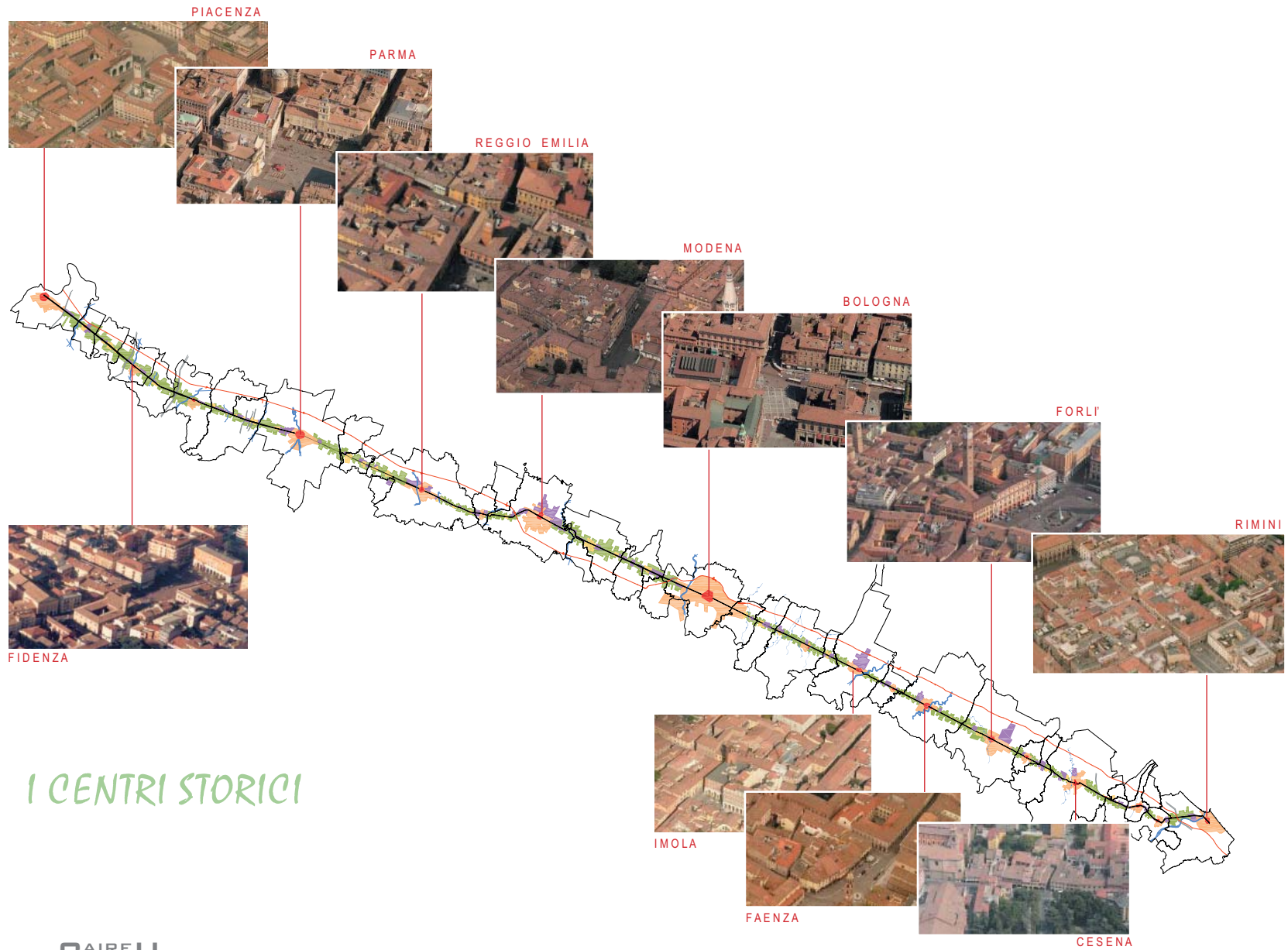
un chiaro e riconoscibile limite tra città e campagna, non bisogna infatti considerare come perduta la forma di questa città ma occorre invece ricercarne la natura cangiante nei suoi elementi costitutivi e nella loro complessità.

Parti, elementi, materiali si ricompongono lungo la Via Emilia costruendo un mosaico sempre nuovo e problematico. Una molteplicità e complessità di luoghi ed episodi perché molteplici e complessi sono gli artefici di questo paesaggio, molteplici e complesse le relazioni che tra essi si instaurano, molteplici e complesse le epoche che fanno da scenario a queste relazioni.

Dinamiche economiche, sociali, culturali, ambientali sono il generatore ed il consumatore del paesaggio Via Emilia lasciando segni sensibili che, se letti dalla giusta angolazione ed elaborati con corretti strumenti, possono aiutare a comprenderne l'anima, a correggerne i vizi ed a apprezzarne le virtù.

I segni dei processi di territorializzazione che hanno costruito il paesaggio della Via Emilia, costituiscono i tasselli di un *puzzle*; elementi che contengono una sintassi e grammatica comune e ci suggeriscono ciò che possiamo individuare come *dominanti paesistiche*; dominanti che nella Via Emilia trovano la loro ragion d'essere, mentre dialogano tra loro, si influenzano e si modificano reciprocamente.

I centri urbani di antica origine, le loro espansioni nei secoli fino ad oggi, le aree produttive, vanto e problema di una delle regioni più operose, gli insediamenti minori che come centralità trovano non una piazza ma una via, le grandi intersezioni infrastrutturali e fluviali che incontrano il percorso secolare: tutte testimonianze



I CENTRI STORICI

di un passato e presente di una società complessa che sulla Via Emilia trova il suo polo vitale.

Centri storici minori

Nello scorrere dei tempi la Via Emilia si è presentata come il motore della fondazione di decine di centri che animano la vita sociale, culturale ed economica dell'intera regione. I segni di tali fondazioni sono ancor oggi visibili nella loro fragile armonia con territorio industrializzato. Tessuti compatti espressione di memoria secolare vengono oggi attraversati dalle relazioni di molteplici utenti, inasprendo le problematiche che coinvolgono tutti i centri storici nella società del XXI secolo.

Periferie prevalentemente residenziali

L'espansione che segue la rivoluzione industriale ha costruito nuove parti di città che trovano sempre sulla Via Emilia la loro direzione principale. Su essa infatti la crescita urbana si attesta, si affaccia e si genera. La dinamica è continua per tutto il corso della modernità, e la Via Emilia è ancora il punto di riferimento per l'insediamento che hanno generato talvolta di residenze e servizi, di conurbazioni che hanno inglobato antichi centri.

Insedimenti produttivi

La crescita economica nell'Italia del *boom* del secondo dopoguerra trova in Emilia Romagna e proprio sul territorio dominato dalla Via Emilia terreno fertile. Il "nuovo" paesaggio industriale che ne consegue si esprime in tessuti ora compatti ora diffusi di piccole e medie imprese che sulla Via Emilia affacciano la loro vetrina.

Nuclei insediativi minori

Ad intervallare i centri urbani maggiori si sviluppano lungo la Via Emilia molteplici centri insediativi minori, caratterizzati dalla loro bassa densità residenziale e dalla loro totale dipendenza dalla strada consolare, nella quale trovano la loro centralità economica e sociale.

Grandi intersezioni infrastrutturali

Il percorso della Via Emilia si interseca con infrastrutture di livello locale e regionale, formando talvolta momenti di conflitto. La strada diventa qui luogo solo del passaggio veicolare, spesso con poca attenzione alle esigenze della fruizione ciclo-pedonale ma anche ai caratteri ambientali e paesaggistici che ne potrebbero arricchire il contesto.

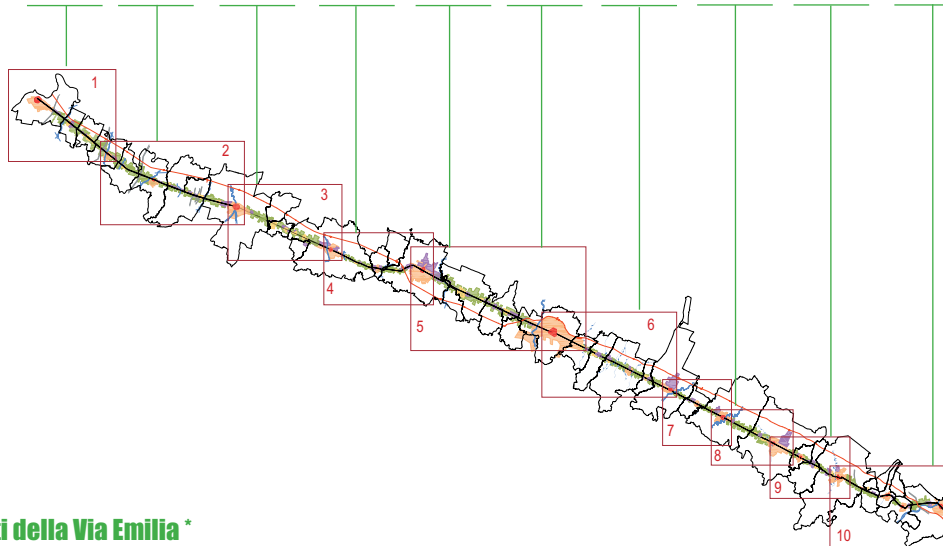
Ambienti naturali e paranaturali

La rete fluviale principale che nasce negli Appennini si interseca sempre con la Via Emilia creando contesti delicati dal punto di vista paesaggistico e ambientale. L'acqua e il suo corso, la flora e la fauna che l'accompagnano creano episodi paesaggistici comunque suggestivi proponendosi come contenitori ricchi di opportunità per chi percorra la Via Emilia col "tempo lento" del viaggiatore non indaffarato.

Spazi rurali

La regione conformata e configurata dalla Via Emilia mantiene un forte carattere rurale. Usi e costumi, manufatti, oggetti, tradizioni e forme sociali riflettono una economia agricola che ancora oggi gioca un ruolo da protagonista nel paesaggio (e nell'economia). Edifici agricoli, canali, filari, strade interpoderali segnano ancora oggi la maggior parte del territorio lungo la Via Emilia.

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
Saldo Migratorio (x 1000 residenti) media 2001-2005	12	18	20	15	8	7	10	11	10	12	12
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
Addetti industria al kmq	44,81	70,08	102,01	127,2	147,87	95,23	45,38	60,36	64,61	71,85	80,54
Incidenza % della occupazione nei settori manifatturieri high-tech sul totale	6,5	8,5	7,3	5,2	5,6	6,7	3,2	2	1,8	2,5	5,2
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



I CONTESTI

Principali indicatori socio - economici per i 10 contesti della Via Emilia *

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

I **dieci contesti** individuati presentano una articolazione della propria fisionomia che registra i diversi percorsi di sviluppo economico e sociale conosciuti dei sistemi urbani della regione nella loro storia recente, il diverso spessore del sistema relazionale e della configurazione dell'assetto infrastrutturale che lo serve, come anche i caratteri dell'insediamento sedimentati nella lunga durata dalle economie agricole tradizionali.

Ciò non di meno il carattere unitario di questo sistema insediativo è leggibile con grande evidenza anche nel ritmo col quale le diverse tipologie di paesaggi si snodano lungo l'itinerario.

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 gli ambienti a vario titolo riconducibili ai 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.

Non ci sono per questa tratta progetti leggibili nel medio periodo di sostituzione/integrazione dell'itinerario storico con nuovi tracciati. Cosa che impone al progetto di riqualificazione paesistica del boulevard regionale un maggior onere nelle politiche di moderazione e regolazione del traffico, compensato dalla minore intensità dei flussi da servire.

Da **Fidenza a Parma** l'asse della Via Emilia assume cospicua-

mente una fisionomia industriale che si sviluppa soprattutto sul lato nord, anche in relazione alle geografie dei confini comunali che si appoggiano in parte sull'asse e fanno sì che esso non ospiti nessuno dei centri comunali intermedi tra le città (caso unico su tutto l'itinerario).

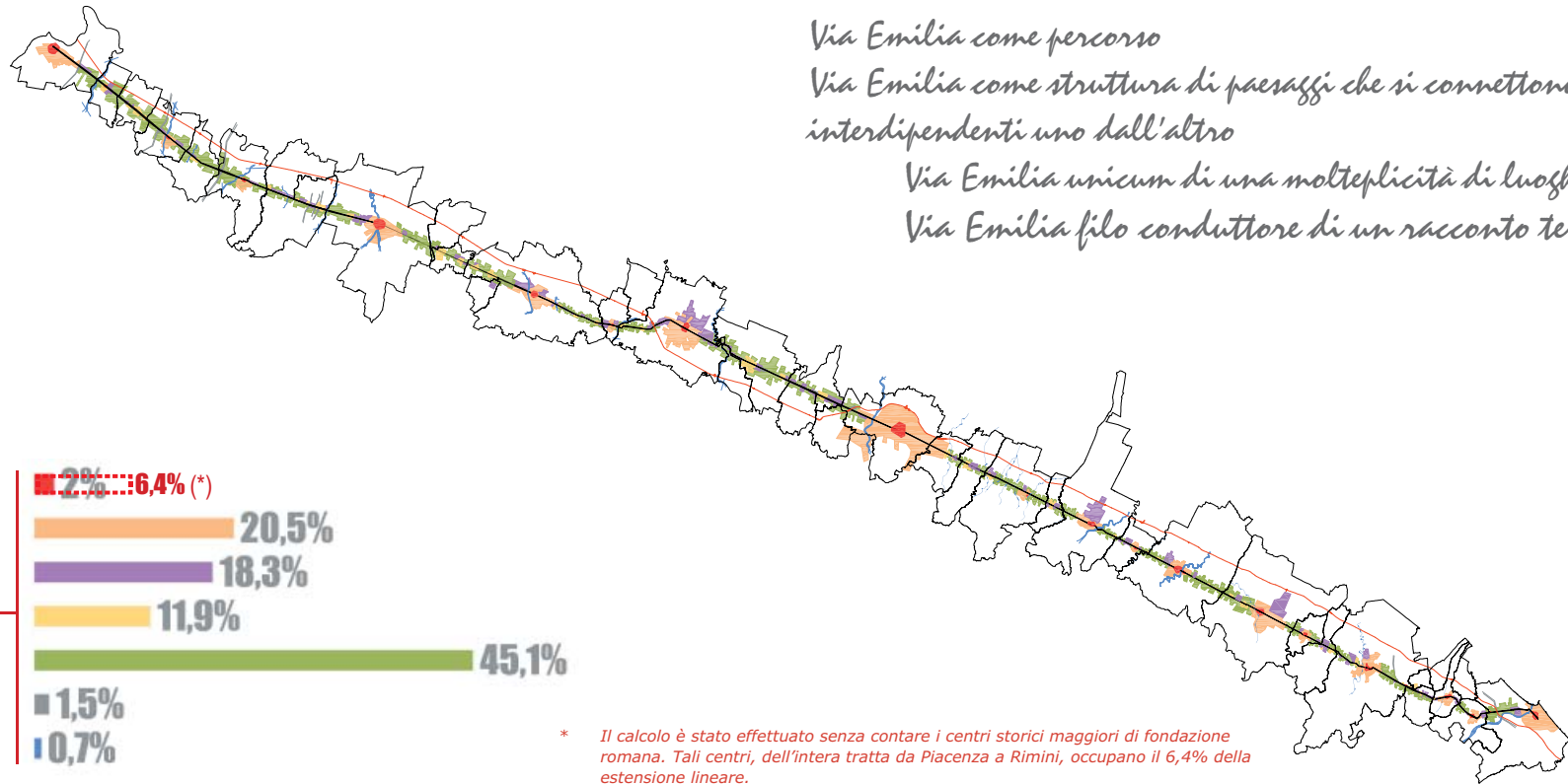
Pur tuttavia l'intensità delle relazioni tra i comuni che si dislocano lungo l'asse è molto accentrata e raggiunge i valori massimi della tratta emiliana sia per quanto riguarda i movimenti lungo l'intero asse (che raggiungono il 63,5% del totale) che per quelli interni al solo contesto (29,9%).

A partire da questo contesto cominciano ad essere presenti progetti per la duplicazione fuori sede del tracciato della Via Emilia (la Via Emilia Bis) che intendono dare continuità alle tangenziali urbane costruite degli scorsi anni e a riordinare gli scambi con le autostrade.

La forte caratterizzazione produttiva del contesto trova riscontro in una presenza anche qualitativamente rimarchevole per il peso dei settori ad alta tecnologia e per il contributo che attività ad alto valore aggiunto danno alla formazione del reddito che in questo contesto presenta il massimo regionale dei valori del PIL procapite.

Più rilevante che altrove è la presenza di ambienti naturali e paranaturali da ricondurre essenzialmente alla intersezione con il Taro e con il suo potente ambiente fluviale, sottolineata dalla presenza di un Parco regionale.

Da **Parma a Reggio** il peso delle periferie diventa uno dei tratti caratterizzanti assieme allo sviluppo dei nuclei insediativi minori che occupano quali un quinto della estensione totale della trat-



centri storici
minori (*)

periferie degli
insediamenti
prevalentemente
residenziali

insediamenti
produttivi

nuclei insediativi
minori a
sviluppo lineare

spazi rurali

grandi
intersezioni
infrastrutturali

ambienti naturali
e paranaturali

ta. Gli spazi rurali sono più frammentati, soprattutto nella parte reggiana cominciando a risentire del cambiamento nel modello aziendale dell'economia agricola, tradizionalmente impostato su una struttura mezzadrile più densa, salvo qualche episodio di grande azienda capitalistica che segna significativamente alcuni dei varchi non insediati.

Anche per questa tratta sono all'orizzonte progetti di nuovo tracciato che porteranno la Via Emilia Bis al di là della ferrovia.

Da **Reggio a Modena** la componente agro-naturale si riduce significativamente per una scelta delle Città di usare la infrastruttura come asse di urbanizzazione, soprattutto di matrice industriale.

E' una delle aree a più alta densità della regione che qui conosce anche una maggiore complessità del modello insediativo con significative presenze urbane "fuori asse" e con una maggiore articolazione degli scambi che riduce il livello di autocontenimento della Via Emilia sia a livello di contesto che a livello dell'intero corridoio.

La forte pressione insediativa, accentuata dalle fortissime dinamiche migratorie recenti che hanno in Reggio Emilia il loro epicentro regionale, riduce lo spazio degli ambienti naturali e paranaturali, pur in presenza di uno dei grandi fiumi della regione (il Secchia).

La forte innovazione infrastrutturale che ha attraversato e in prospettiva attraverserà questo quadrante (scavalco autostradale dell'Alta Velocità, scalo FS di Marzaglia, proseguimento della Brennero verso Sassuolo, Via Emilia Bis) è un elemento di ulteriore sollecitazione delle trame paesistiche consolidate e

porta argomenti ulteriori a favore di un approccio unitario delle due città per costruire assieme al riordino infrastrutturale un progetto di paesaggio che funzioni.

Da **Modena a Bologna** l'affaticamento del paesaggio per effetto della pressione insediativa si accentua ulteriormente portando gli ambienti agronaturali al di sotto di un terzo della estensione complessiva.

Di nuovo rilevantisima è la presenza degli insediamenti produttivi che arriva a bilanciare quella degli spazi agricoli e che esprime la più alta densità industriale della regione, con quasi 150 add./Kmq.

La complessità infrastrutturale già anticipata nella tratta precedente è qui ai suoi massimi livelli con una autostrada recentemente portata a quattro corsie, con la compianare urbana di Modena estesa in prospettiva sino a Castelfranco e con l'innesto del nuovo passante autostradale di Bologna.

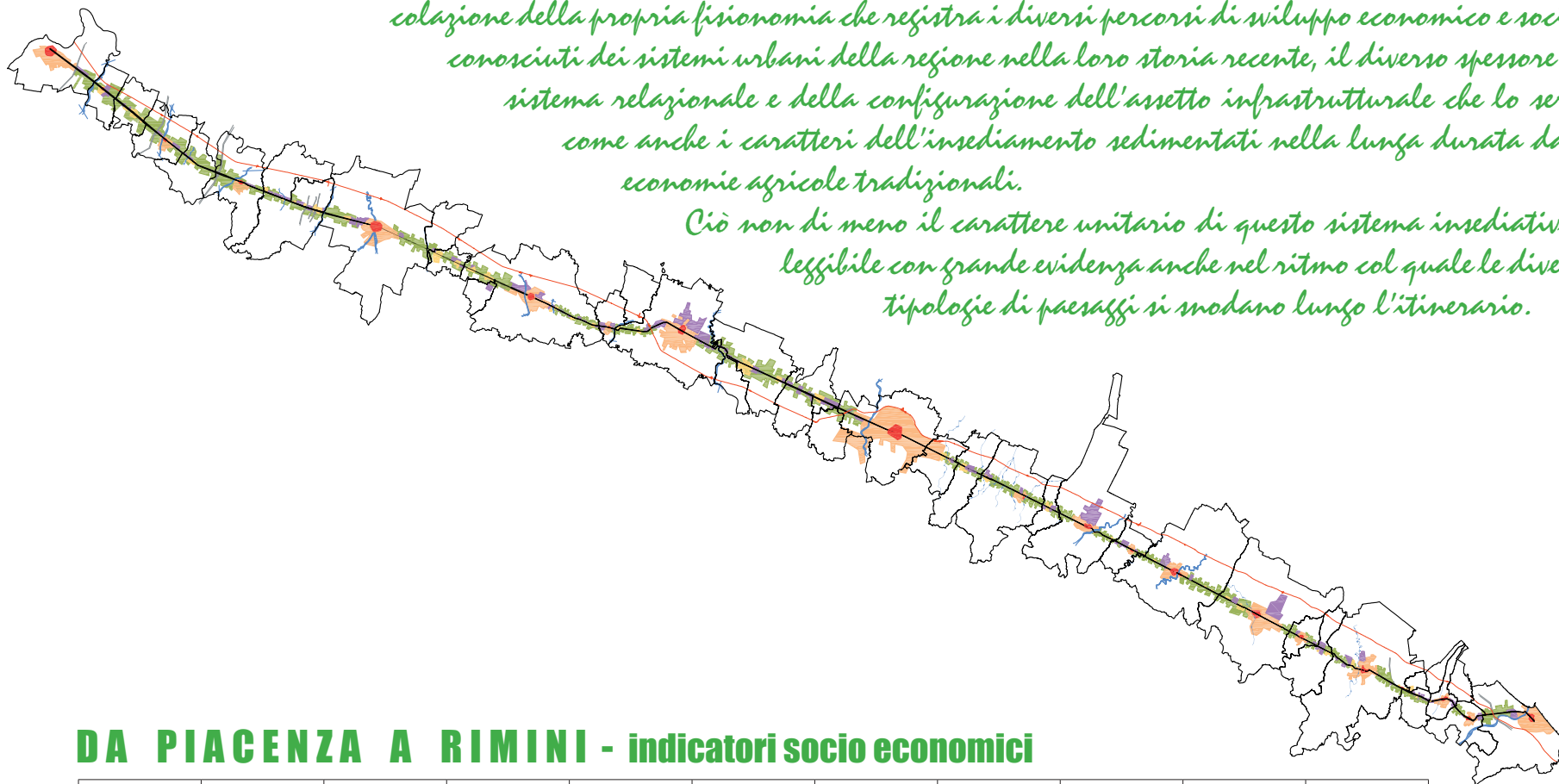
Nel tratto la Via Emilia interseca due dei maggiori ambienti fluviali della regione, Panaro e Reno, entrambi interagenti con l'assetto urbano delle due città e in qualche modo interessati da progetti di valorizzazione che possono avere come traguardo l'allestimento di parchi fluviali.

Nel contesto da **Bologna a Imola** la tratta romagnola della Via Emilia riacquista maggiori spazi aperti (45,6%) nonostante la grande incidenza dei tessuti urbani periferici sia evidente nell'assetto metropolitano.

A est di San Lazzaro, la sequenza di centri abitati (ciascuno con le sue aree produttive) e di spazi aperti si ripete regolarmente

I dieci contesti individuati presentano una articolazione della propria fisionomia che registra i diversi percorsi di sviluppo economico e sociale conosciuti dei sistemi urbani della regione nella loro storia recente, il diverso spessore del sistema relazionale e della configurazione dell'assetto infrastrutturale che lo serve, come anche i caratteri dell'insediamento sedimentati nella lunga durata dalle economie agricole tradizionali.

Ciò non di meno il carattere unitario di questo sistema insediativo è leggibile con grande evidenza anche nel ritmo col quale le diverse tipologie di paesaggi si modano lungo l'itinerario.



DA PIACENZA A RIMINI - indicatori socio economici

Sviluppo Lineare - km	Superficie Territoriale kmq.	Popolazione (x 1000) 2005	Densità: ab./kmq	Saldo Migratorio (x 1000 res.) media 2001-2005	PIL procapite 2001 (numero indice ER=100)	Addetti industria al kmq	Incidenza % occupazione nei settori manifatt. high-tech sul totale	Consumo di Suolo (variazione % della SAU 2000-1990)	Incidenza % degli scambi interni al contesto (2001)	Incidenza % scambi interni al corridoio della Via Emilia (2001)
238	3.317,2	1.813	543	12	114,8	80,5	5,2	-8,2	62,7	62,7

dando una immagine di ordine e di apprezzabilità del disegno territoriale.

Il disegno infrastrutturale di questa tratta è ancora aperto nelle sue possibili configurazioni future, tra complanare e varianti locali, cosa che induce esigenze di moderazione e di composizione dei conflitti per le quali il progetto di contesto può dare un contributo significativo.

Tra Imola e Forlì (nelle due tratte assai simili tra loro che vanno **da Imola a Faenza** e da **Faenza a Forlì**) l'alto valore dei suoli agricoli, garantito dall'economia intensiva e specializzata della frutticoltura romagnola, ha rappresentato un argine alle pressioni degli insediamenti e ha favorito una sequenza più ordinata nel succedersi di spazi costruiti, sequenza che l'urbanistica ha in qualche modo riconosciuto e servito. Il tutto in un ambiente insediativo che risente di densità meno elevate (largamente al di sotto dei 400 ab/kmq) che lo apparentano e alle tratte più occidentali da Piacenza a Parma.

La Via Emilia assolve per queste tratte una importante funzione di collettore degli scambi che sono fortemente polarizzati lungo il corridoio per oltre il 70% degli scambi totali.

Gli ambienti fluviali rappresentano presenze significative soprattutto in rapporto con i sistemi urbani e ai centri storici.

Da **Forlì a Cesena** il peso degli insediamenti torna a crescere, sino ad assumere i massimi valori regionali, in corrispondenza ad una densità insediativa che torna a superare la soglia urbana di 400ab/kmq. Ai massimi livelli è anche l'integrazione degli scambi nel corridoio che assorbono oltre l'80% della mobilità sistemica.

Anche qua il problema è quello di connettere le tangenziali urbane (a Cesena la Secante, appena inaugurata) per liberare spazi fruibili lungo l'itinerario consolare.

Tra **Cesena e Rimini** il sistema territoriale della Via Emilia è quello più pesantemente condizionato da processi insediativi che hanno origine non solo all'interno del corridoio, ma che riversano su di esso processi di ridislocazione di funzioni e insediamenti generati dal sistema della costa.

Questa caratterizzazione periferica è sottolineata dal rilievo degli insediamenti produttivi che, con il 30% del totale, sono al loro massimo sulla tratta e sopravanzano nettamente gli spazi rurali, ridotti ad appena un quarto dell'estensione totale.

Gli scambi interni al contesto rappresentano qui quasi la metà degli scambi totali dei comuni interessati dal corridoio: a determinare questa forte integrazione è anche la presenza tra le due città di un sistema urbano più ricco che ha nella "Città del Rubicone" la maggiore concentrazione urbana fuori dalle città "capoluogo". L'ambiente fluviale del Rubicone segna questa polarità e integra una presenza di spazi naturali che ha nel Marecchia il suo riferimento principale.

In questo contesto deve essere ricordata la presenza a San Giovanni in Compito (comune di Savignano) della pietra miliare che segna l'inizio dell'itinerario: luogo deputato più di ogni altro ad ospitare un museo della Via Emilia in grado di mettere insieme le logiche costitutive della fondazione della realtà emiliana.

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 gli ambienti a vario titolo riconducibili ai paesaggi urbani non siano prevalenti.

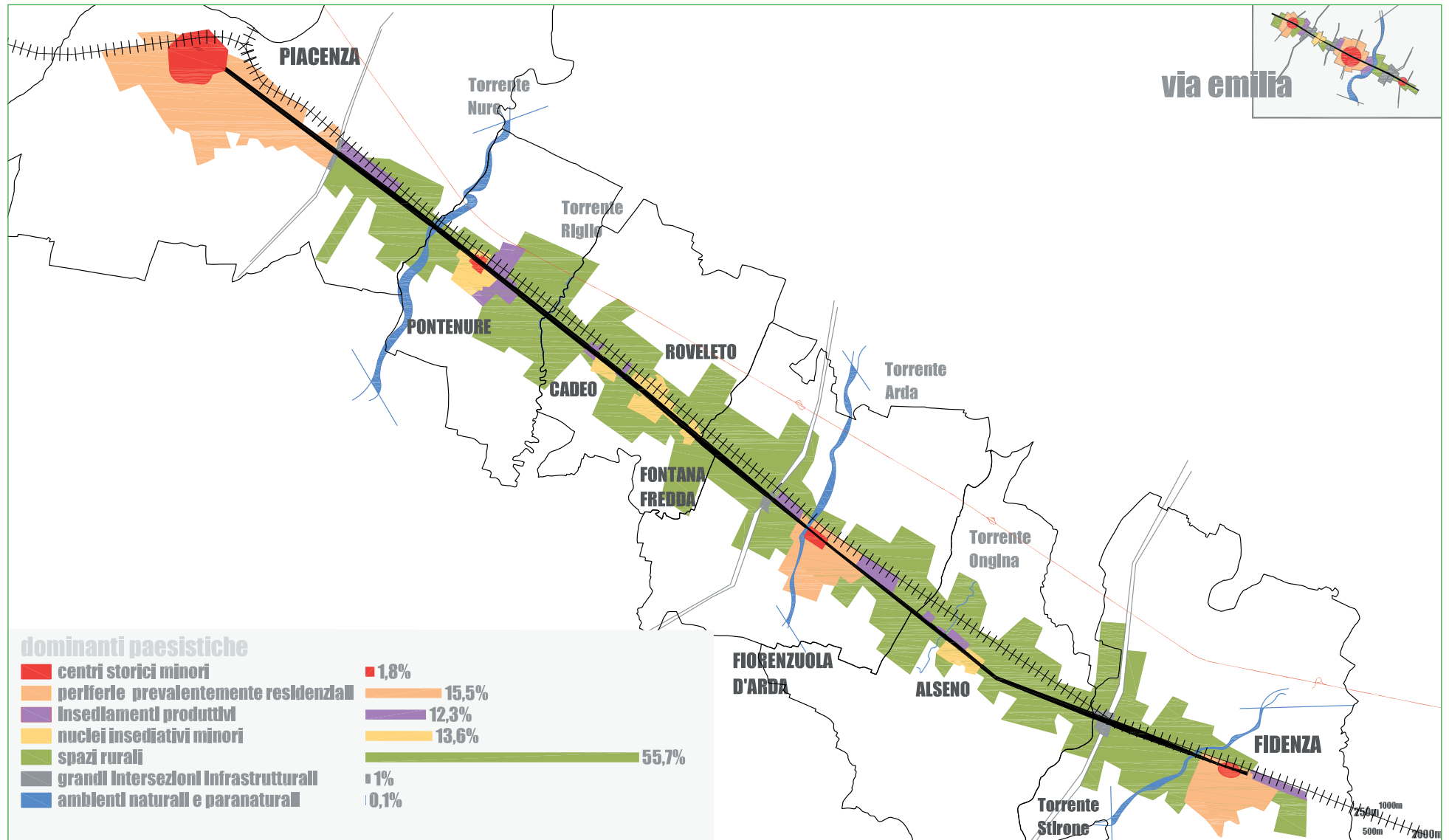
Una minore densità dell'apparato manifatturiero che contraddistingue questa economia, si manifesta anche in una presenza più modesta degli insediamenti produttivi che affacciano su una Via Emilia che qui più che altrove è l'unica struttura territoriale ordinatrice.

Non ci sono per questa tratta progetti leggibili nel medio periodo di sostituzione/integrazione dell'itinerario storico con nuovi tracciati.

Cosa che impone al progetto di riqualificazione paesistica del boulevard regionale un maggior onere nelle politiche di moderazione e regolazione del traffico, compensato dalla minore intensità dei flussi da servire.

CONTESTO 1 PIACENZA - FIDENZA - indicatori socio economici

Sviluppo Lineare - km	Superficie Territoriale kmq.	Popolazione (x 1000) 2005	Densità: ab./kmq	Saldo Migratorio (x 1000 res.) media 2001-2005	PIL procapite 2001 (numero indice ER=100)	Addetti industria al kmq	Incidenza % occupazione nei settori manifatt. high-tech sul totale	Consumo di Suolo (variazione % della SAU 2000-1990)	Incidenza % degli scambi interni al contesto (2001)	Incidenza % scambi interni al corridoio della Via Emilia (2001)
34	401	152	381	12	105,8	44,81	6,5	-	22,4	51,5

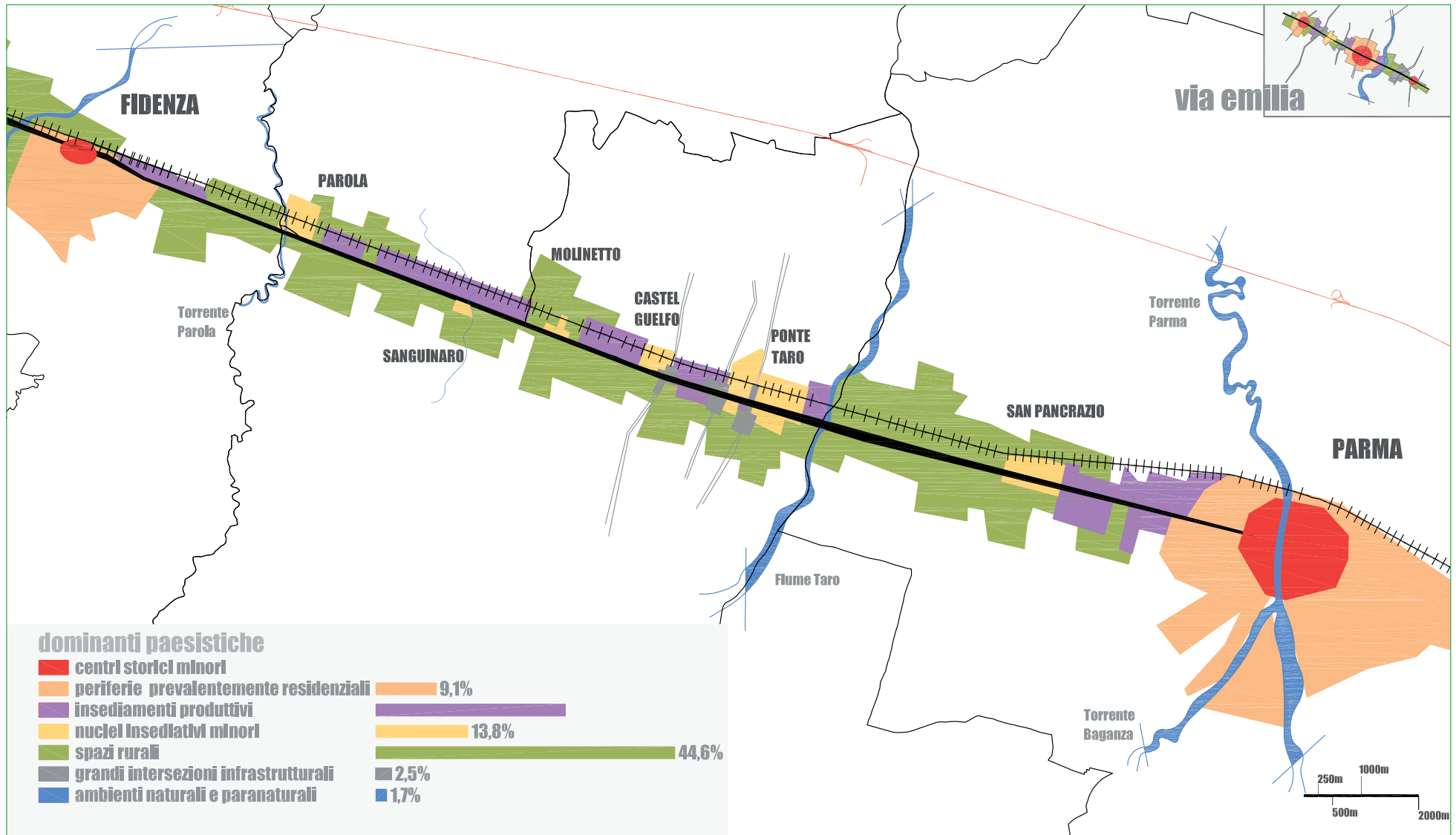


Da Fidenza a Parma l'asse della Via Emilia assume cospicuamente una fisionomia industriale che si sviluppa soprattutto sul lato nord, anche in relazione alle geografie dei confini comunali che si appoggiano in parte sull'asse e fanno sì che esso non ospiti nessuno dei centri comunali intermedi tra le città (caso unico su tutto l'itinerario).

Pur tuttavia l'intensità delle relazioni tra i comuni che si dislocano lungo l'asse è molto accentrata e raggiunge i valori massimi della tratta emiliana sia per quanto riguarda i movimenti lungo l'intero asse (che raggiungono il 63,5% del totale) che per quelli interni al solo contesto (29,9%).

CONTESTO² FIDENZA - PARMA - indicatori socio economici

Sviluppo Lineare - km	Superficie Territoriale kmq.	Popolazione (x 1000) 2005	Densità: ab./kmq	Saldo Migratorio (x 1000 res.) media 2001-2005	PIL procapite 2001(numero indice ER=100)	Addetti industria al kmq	Incidenza % occupazione nei settori manifatt. high-tech sul totale	Consumo di Suolo (variazione % della SAU 2000-1990)	Incidenza % degli scambi interni al contesto (2001)	Incidenza % scambi interni al corridoio della Via Emilia (2001)
20	515	223	430	18	127,0	70,08	8,5	-10,4	29,9	63,5



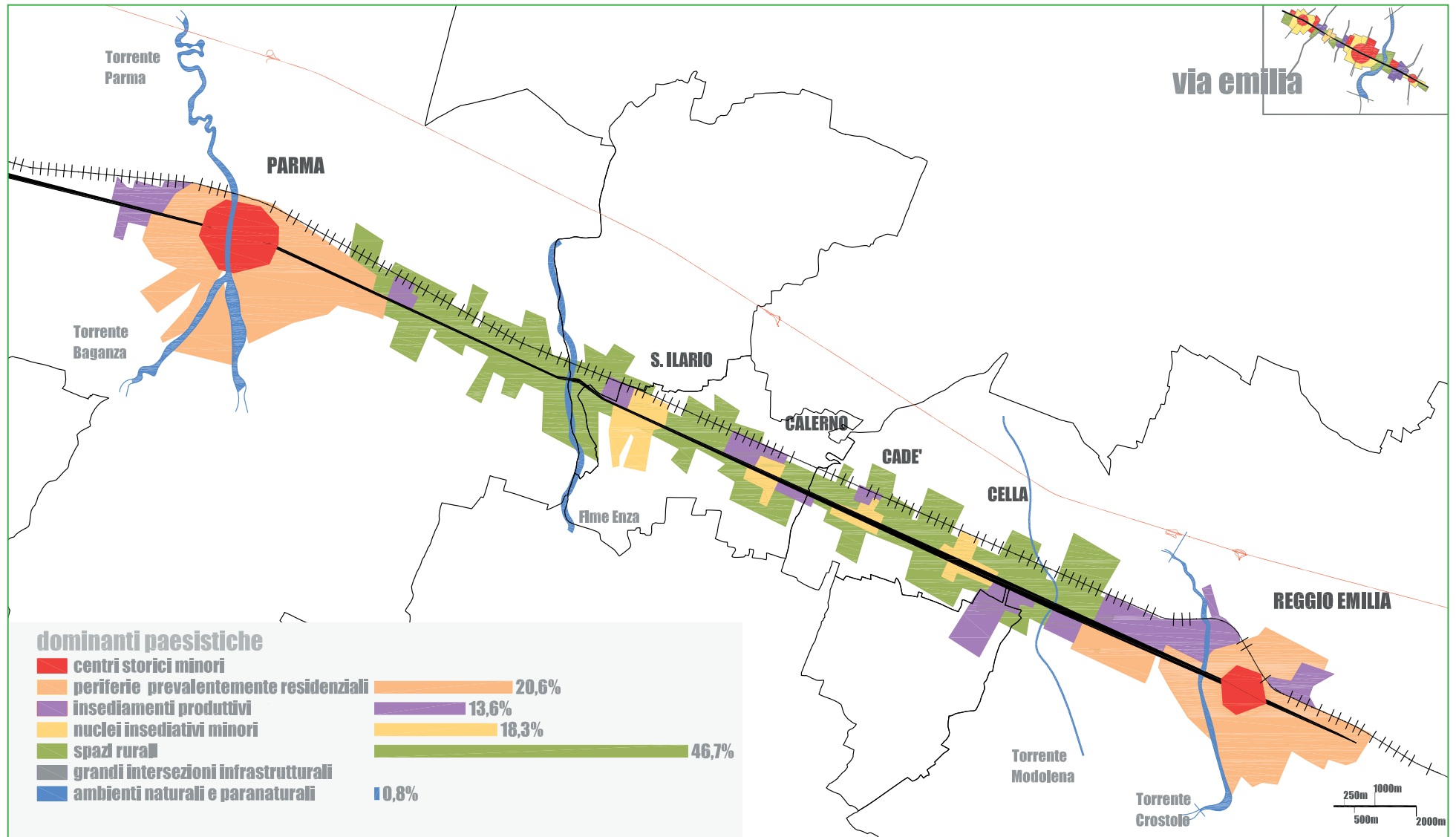
Da Parma a Reggio il peso delle periferie diventa uno dei tratti caratterizzanti assieme allo sviluppo dei nuclei insediativi minori che occupano quasi un quinto della estensione totale della tratta.

Gli spazi rurali sono più frammentati, soprattutto nella parte reggiana cominciando a risentire del cambiamento nel modello aziendale dell'economia agricola, tradizionalmente impostato su una struttura mezzadrile più densa, salvo qualche episodio di grande azienda capitalistica che regna significativamente alcuni dei varchi non insediati.

Anche per questa tratta sono all'orizzonte progetti di nuovo tracciato che porteranno la Via Emilia Bis al di là della ferrovia.

CONTESTO **3** PARMA - REGGIO EMILIA - indicatori socio economici

Sviluppo Lineare - km	Superficie Territoriale kmq.	Popolazione (x 1000) 2005	Densità: ab./kmq	Saldo Migratorio (x 1000 res.) media 2001-2005	PIL procapite 2001(nu-mero indice ER=100)	Addetti industria al kmq	Incidenza % occu-pazione nei settori manifatt. high-tech sul totale	Consumo di Suolo (variazione % della SAU 2000-1990)	Incidenza % degli scambi interni al contesto (2001)	Incidenza % scambi interni al corridoio della Via Emilia (2001)
25	571	358	620	20	126,8	102,01	7,3	-13,5	18,9	52,9



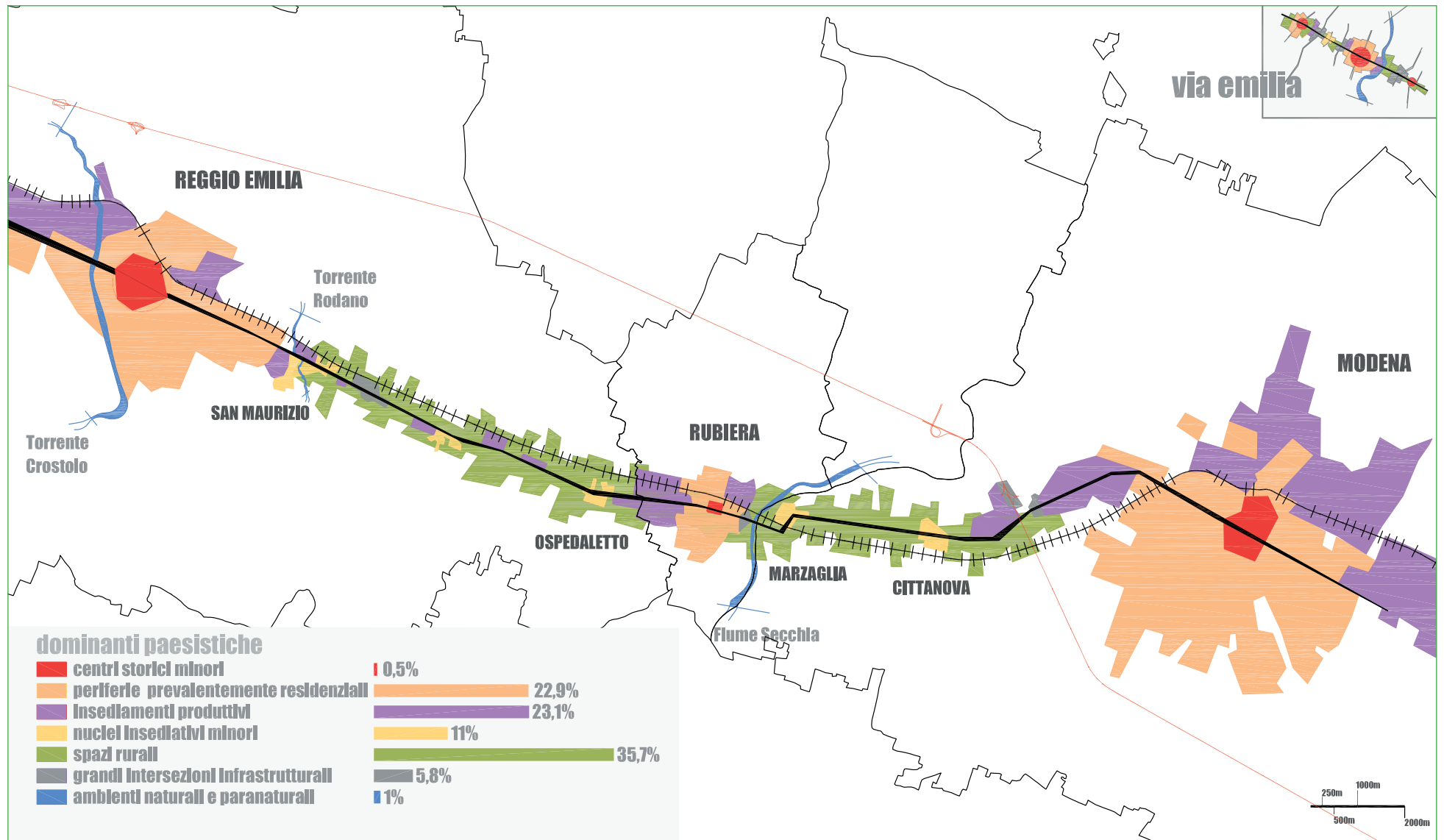
Da Reggio a Modena la componente agro-naturale si riduce significativamente per una scelta delle Città di usare la infrastruttura come asse di urbanizzazione, soprattutto di matrice industriale. E' una delle aree a più alta densità della regione che qui conosce anche una maggiore complessità del modello insediativo con significative presenze urbane "fuori asse" e con una maggiore articolazione degli scambi che riduce il livello di autocontenimento della Via Emilia sia a livello di contesto che a livello dell'intero corridoio.

La forte pressione insediativa, accentuata dalle fortissime dinamiche migratorie recenti che hanno in Reggio Emilia il loro epicentro regionale, riduce lo spazio degli ambienti naturali e paranaturali, pur in presenza di uno dei grandi fiumi della regione (il Secchia).

La forte innovazione infrastrutturale che ha attraversato e in prospettiva attraverserà questo quadrante (scavalco autostradale dell'Alta Velocità, scalo FS di Marzaglia, proseguimento della Brennero verso Sassuolo, Via Emilia Bis) è un elemento di ulteriore sollecitazione delle trame paesistiche consolidate e porta argomenti ulteriori a favore di un approccio unitario delle due città per costruire assieme al riordino infrastrutturale un progetto di paesaggio che funzioni.

CONTESTO⁴ REGGIO EMILIA - MODENA - indicatori socio economici

Sviluppo Lineare - km	Superficie Territoriale kmq.	Popolazione (x 1000) 2005	Densità: ab./kmq	Saldo Migratorio (x 1000 res.) media 2001-2005	PIL procapite 2001 (numero indice ER=100)	Addetti industria al kmq	Incidenza % occupazione nei settori manifatt. high-tech sul totale	Consumo di Suolo (variazione % della SAU 2000-1990)	Incidenza % degli scambi interni al contesto (2001)	Incidenza % scambi interni al corridoio della Via Emilia (2001)
24	475	359	750	15	125,8	127,2	5,2	-12,7	17,7	54,5



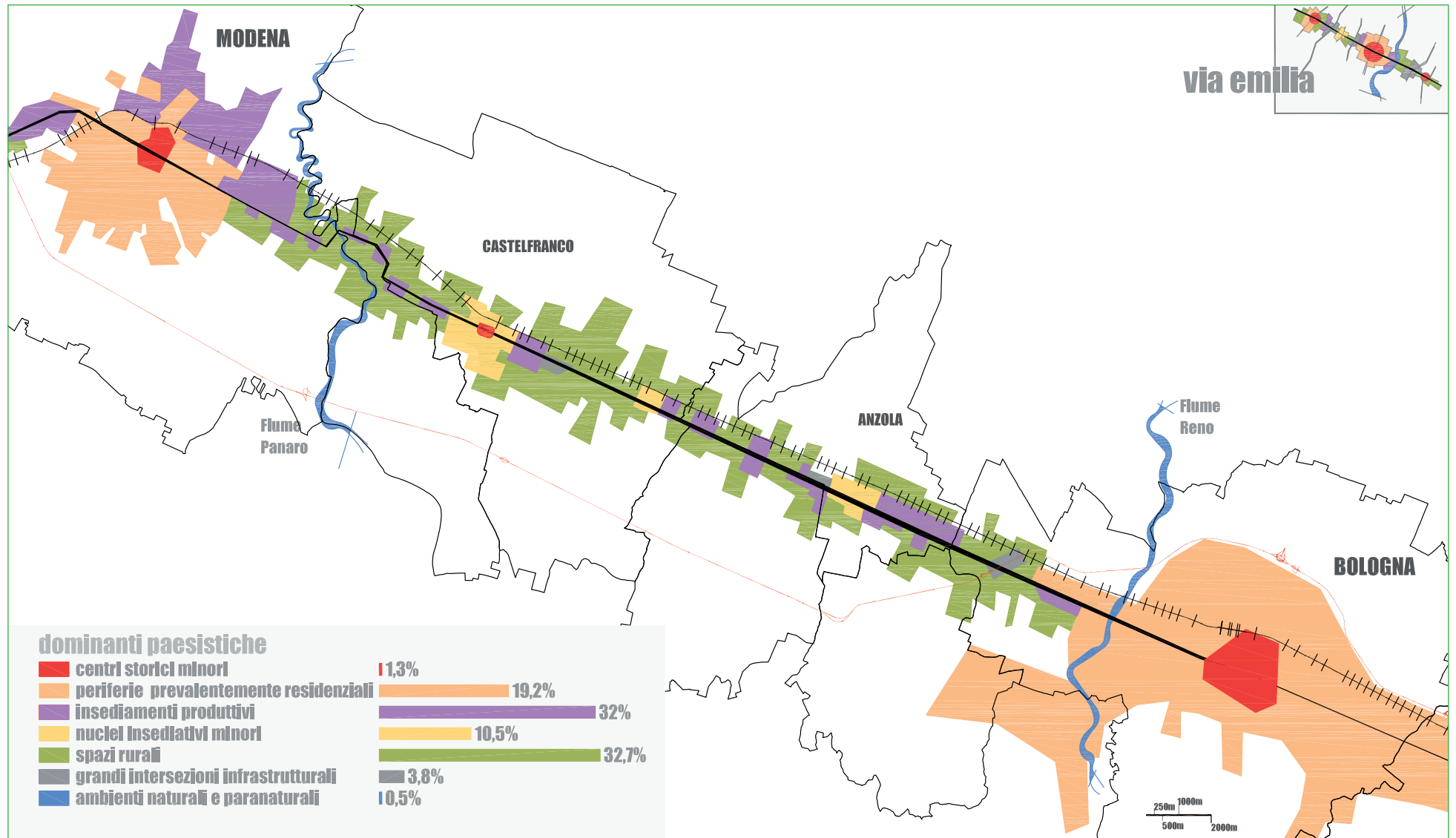
Da Modena a Bologna l'affaticamento del paesaggio per effetto della pressione insediativa si accentua ulteriormente portando gli ambienti agronaturali al di sotto di un terzo della estensione complessiva. Di nuovo rilevantissima è la presenza degli insediamenti produttivi che arriva a bilanciare quella degli spazi agricoli e che esprime la più alta densità industriale della regione, con quasi 150 add./Kmq.

La complessità infrastrutturale già anticipata nella tratta precedente è qui ai suoi massimi livelli con una autostrada recentemente portata a quattro corsie, con la complanare urbana di Modena estesa in prospettiva sino a Castelfranco e con l'innesto del nuovo passante autostradale di Bologna.

Nel tratto la Via Emilia interseca due dei maggiori ambienti fluviali della regione, Panaro e Reno, entrambi interagenti con l'assetto urbano delle due città e in qualche modo interessati da progetti di valorizzazione che possono avere come traguardo l'allestimento di parchi fluviali.

CONTESTO 5 MODENA - BOLOGNA - indicatori socio economici

Sviluppo Lineare - km	Superficie Territoriale kmq.	Popolazione (x 1000) 2005	Densità: ab./kmq	Saldo Migratorio (x 1000 res.) media 2001-2005	PIL procapite 2001 (numero indice ER=100)	Addetti industria al kmq	Incidenza % occupazione nei settori manifatt. high-tech sul totale	Consumo di Suolo (variazione % della SAU 2000-1990)	Incidenza % degli scambi interni al contesto (2001)	Incidenza % scambi interni al corridoio della Via Emilia (2001)
35	564	624	1.103	8	126,5	147,8	5,6	-12,2	24,0	53,8



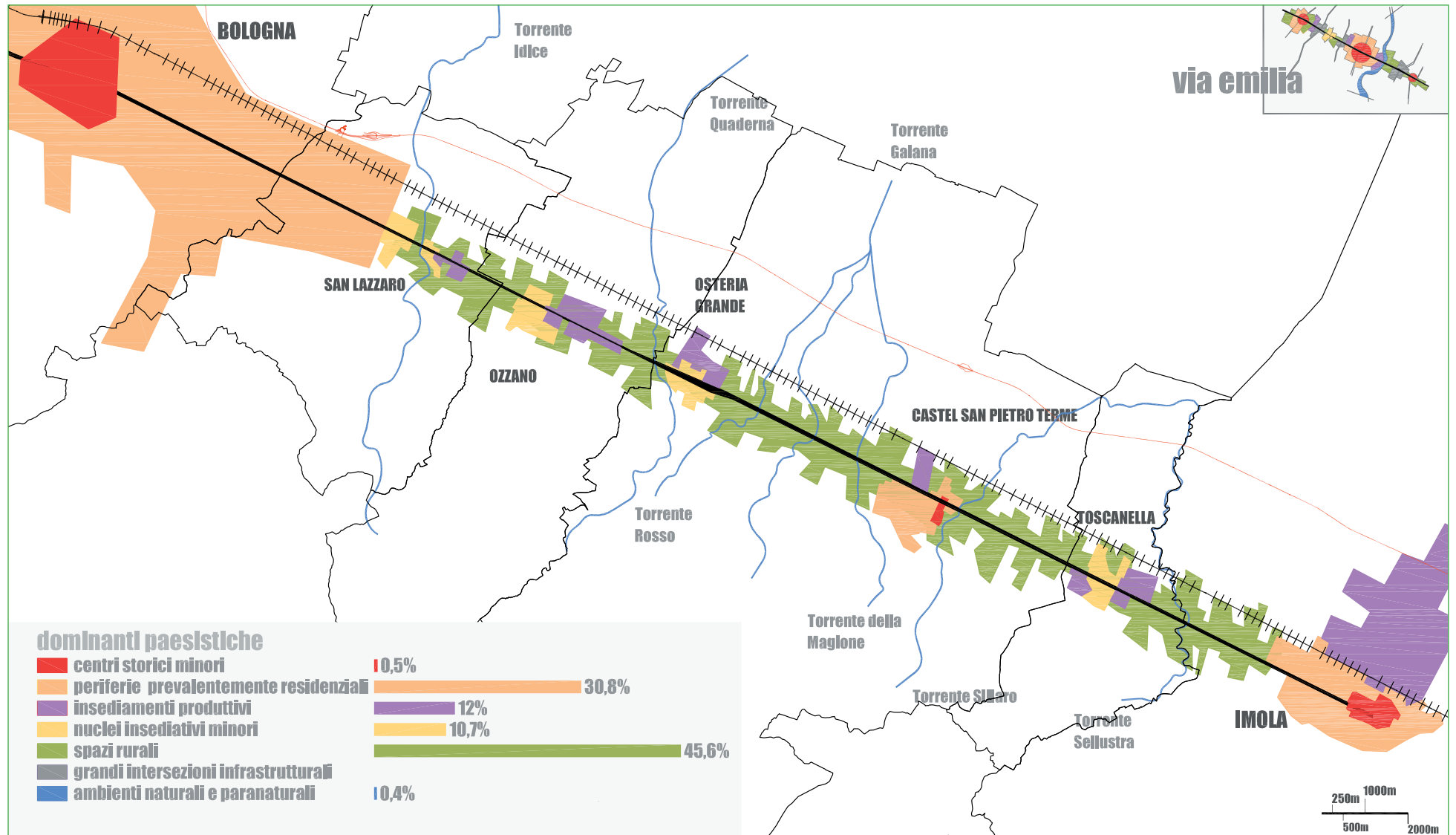
Nel contesto da Bologna a Imola la tratta romagnola della Via Emilia riacquista maggiori spazi aperti (45,6%) nonostante la grande incidenza dei tessuti urbani periferici sia evidente nell'assetto metropolitano.

A est di San Lazzaro, la sequenza di centri abitati (ciascuno con le sue aree produttive) e di spazi aperti si ripete regolarmente dando una immagine di ordine e di apprezzabilità del disegno territoriale.

Il disegno infrastrutturale di questa tratta è ancora aperto nelle sue possibili configurazioni future, tra complanare e varianti locali, cosa che induce esigenze di moderazione e di composizione dei conflitti per le quali il progetto di contesto può dare un contributo significativo.

CONTESTO 6 BOLOGNA - IMOLA - indicatori socio economici

Sviluppo Lineare - km	Superficie Territoriale kmq.	Popolazione (x 1000) 2005	Densità: ab./kmq	Saldo Migratorio (x 1000 res.) media 2001-2005	PIL procapite 2001(nu-mero indice ER=100)	Addetti industria al kmq	Incidenza % occu-pazione nei settori manifatt. high-tech sul totale	Consumo di Suolo (variazione % della SAU 2000-1990)	Incidenza % degli scambi interni al contesto (2001)	Incidenza % scambi interni al corridoio della Via Emilia (2001)
31	628	507	808	7	119,7	95,2	6,7	-9,2	33,0	64,9



Tra Imola e Forlì (nelle due tratte assai simili tra loro che vanno da Imola a Faenza e da Faenza a Forlì) l'alto valore dei suoli agricoli, garantito dall'economia intensiva e specializzata della frutticoltura romagnola, ha rappresentato un argine alle pressioni degli insediamenti e ha favorito una sequenza più ordinata nel succedersi di spazi costruiti, sequenza che l'urbanistica ha in qualche modo riconosciuto e servito. Il tutto in un ambiente insediativo che risente di densità meno elevate (largamente al di sotto dei 400 ab./kmq) che lo apparentano e alle tratte più occidentali da Piacenza a Parma.

La Via Emilia assolve per queste tratte una importante funzione di collettore degli scambi che sono fortemente polarizzati lungo il corridoio per oltre il 70% degli scambi totali.

Gli ambienti fluviali rappresentano presenze significative soprattutto in rapporto con i sistemi urbani e ai centri storici.

CONTESTO 7 IMOLA - FAENZA - indicatori socio economici

Sviluppo Lineare - km	Superficie Territoriale kmq.	Popolazione (x 1000) 2005	Densità: ab./kmq	Saldo Migratorio (x 1000 res.) media 2001-2005	PIL procapite 2001(nu-mero indice ER=100)	Addetti industria al kmq	Incidenza % occu-pazione nei settori manifatt. high-tech sul totale	Consumo di Suolo (variazione % della SAU 2000-1990)	Incidenza % degli scambi interni al contesto (2001)	Incidenza % scambi interni al corridoio della Via Emilia (2001)
14	453	130	286	10	100,9	45,4	3,2	-7,3	13,0	77,5

