

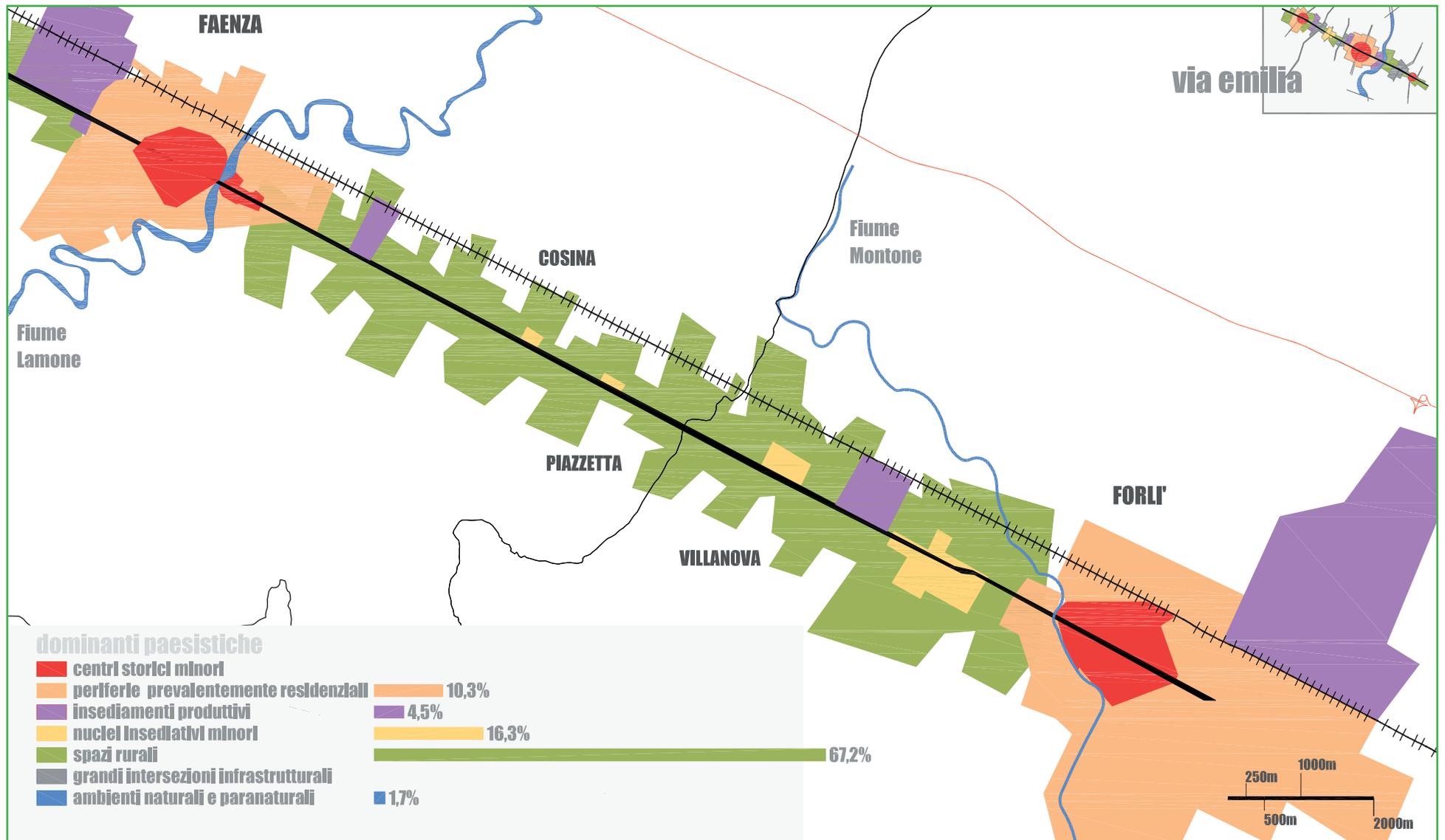
Tra Imola e Forlì (nelle due tratte assai simili tra loro che vanno da Imola a Faenza e da Faenza a Forlì) l'alto valore dei suoli agricoli, garantito dall'economia intensiva e specializzata della frutticoltura romagnola, ha rappresentato un argine alle pressioni degli insediamenti e ha favorito una 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 8 FAENZA - FORLÌ - 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)
12	444	168	374	11	103,4	60,36	2,0	-10,1	7,0	72,3



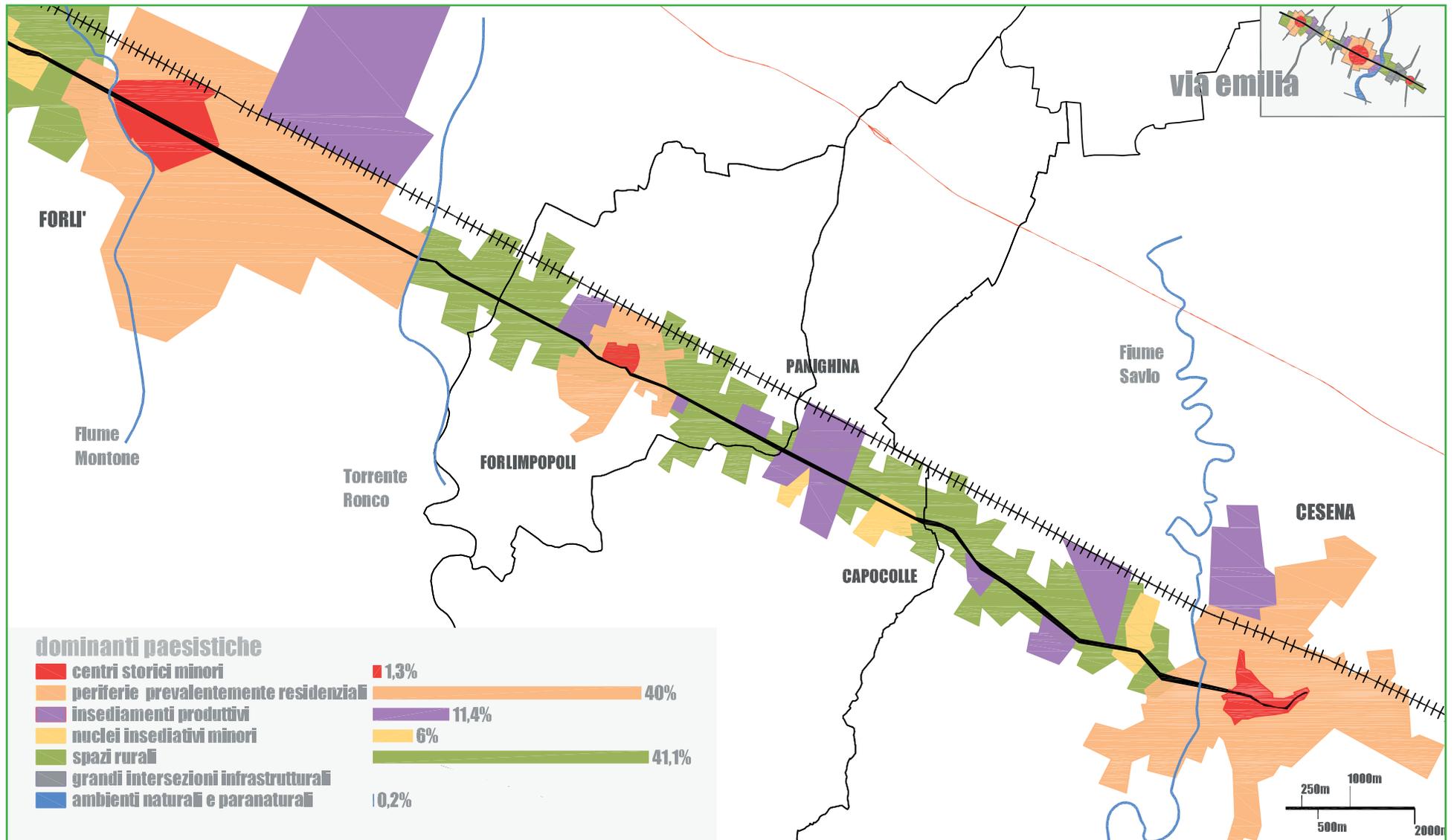
Da Forlì a Cesena il peso degli insediamenti torna a crescere, sino ad assumere i massimi valori regionali, in corrispondenza ad una densità insediativa che torna a superare la soglia urbana di 400ab/kmq.

Ai massimi livelli è anche l'integrazione degli scambi nel corridoio che assorbono oltre l'80% della mobilità sistematica.

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.

CONTESTO 9 FORLÌ - CESENA - 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)
17	559	228	405	10	97,2	64,6	1,8	-9,5	32,7	81,6



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.

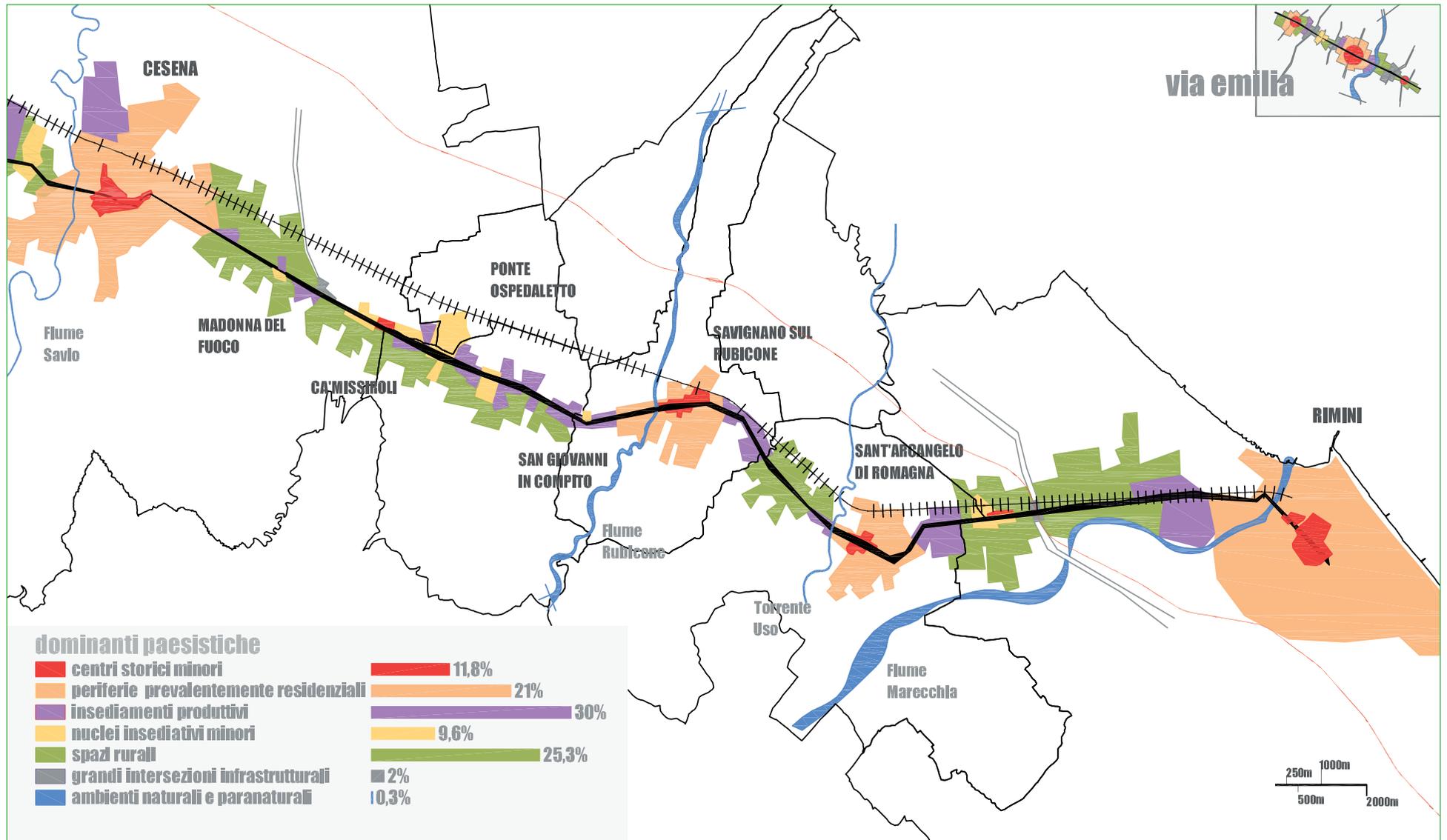
Questa caratterizzazione periferica è sottolineata dal rilievo degli insediamenti produttivi che, con il 30% del totale, sono al loro massimo sulla tratta e sopravanzano nettamente gli spazi rurali, ridotti ad appena un quarto dell'estensione totale.

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.

CONTESTO 10 CESENA - RIMINI - indicatori socio economici

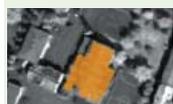
Sviluppo Lineare - km	Superficie Territoriale kmq.	Popolazione (x 1000) 2005	Densità: ab./kmq	Saldo Migratorio (x 1000 res.) media 2001-2005	PIL procapite 2001 (numero indice ER=100)	Addetti industria al kmq	Incidenza % occupazione nei settori manifatt. high-tech sul totale	Consumo di Suolo (variazione % della SAU 2000-1990)	Incidenza % degli scambi interni al contesto (2001)	Incidenza % scambi interni al corridoio della Via Emilia (2001)
26	515	300	577	12	99,2	71,8	2,5	-5,9	43,0	73,1



Rilevamento delle componenti paesistiche



POLARITA' CULTURALI



CH - chiese



SN - santuari



CI - cimiteri



CA - castelli



VS - ville storiche



ES - edifici storici di pregio



MN - monumenti



EM - emergenze di architettura contemporanea



MU - Musei



CO - corti agricole storiche



ER - edifici rurali di valore storico/testimoniale



EP - edifici produttivi di valore/opifici

LUOGHI NOTEVOLI



case cantoniere



paesaggi rurali integri



varchi non insediati



ambienti fluviali



edifici rurali abbandonati



episodi storico culturali



linea di demarcazione tra paesaggi contrastanti



intersezioni significative di fiumi, torrenti e canali con la Via Emilia



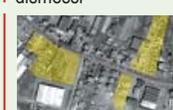
landmark



edifici industriali dismessi



edifici non industriali dismessi



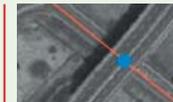
detrattori paesistici



spazi aperti problematici



spazi insediativi eterogenei



grandi intersezioni infrastrutturali

ELEMENTI "VIA DEL GUSTO"



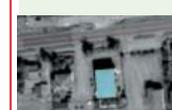
caseifici



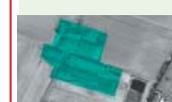
istituti/scuole agrarie



salumifici



cantine



grandi aziende agricole



stabilimenti agroalimentari



sede del Consorzio del Parmigiano Reggiano



enoteca regionale

3.3 - Le componenti paesistiche e il rilievo paesistico della Via Emilia

La azione conoscitiva, fortemente indirizzata a sostenere la messa a punto delle politiche e delle indicazioni per la valorizzazione e la qualificazione paesaggistica dei diversi tratti della Via Emilia, viene sviluppata attraverso una campagna di rilievo mirato condotta sull'intero arco della infrastruttura, finalizzata a riconoscere le sue diverse caratterizzazioni, rilevanti ai fini degli obiettivi di qualità paesistica e delle politiche conseguenti.

Per rendere fattibile (per tempi e costi) e significativo (per risultati) il rilievo, è parso necessario rendere esplicito da subito cosa riconoscere e rilevare. Per questo è utile partire non da un approccio analitico di censimento di singole componenti a cui poi attribuire un significato ma viceversa dalla comprensione delle politiche per andare a riconoscere luoghi, manufatti, toponimi e talvolta gli attori, significativi per una efficace implementazione di queste politiche.

Al rilievo dei luoghi "sensibili" per le politiche paesistiche si accompagna un rilievo delle sezioni tipo della strada nel suo svolgimento nei vari contesti e delle criticità delle intersezioni. Per rendere operativo questo programma è stato necessario in primo luogo produrre dunque un *Abaco delle Sezioni Stradali*, distintamente disposto secondo i tre ambienti fondamentali attraversati dalla Via Emilia (urbani, periurbani e extraurbani); i tipi sono distinti in relazione alla ampiezza della sezione carrabile alla presenza di spazi riservati alla mobilità dolce, alla presenza di elementi di arredo vegetale.

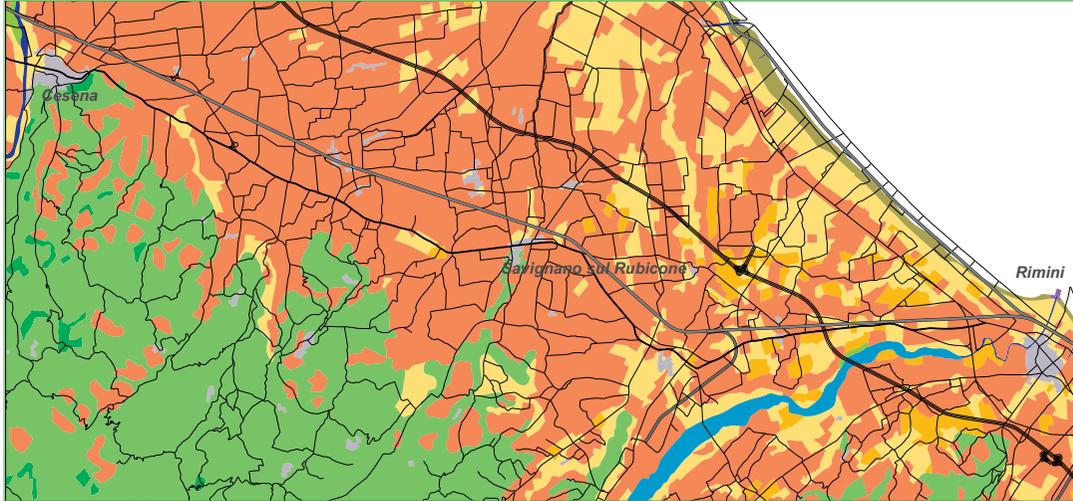
E' stato necessario altresì disporre una descrizione operativa

delle caratteristiche dei *luoghi* da rilevare.

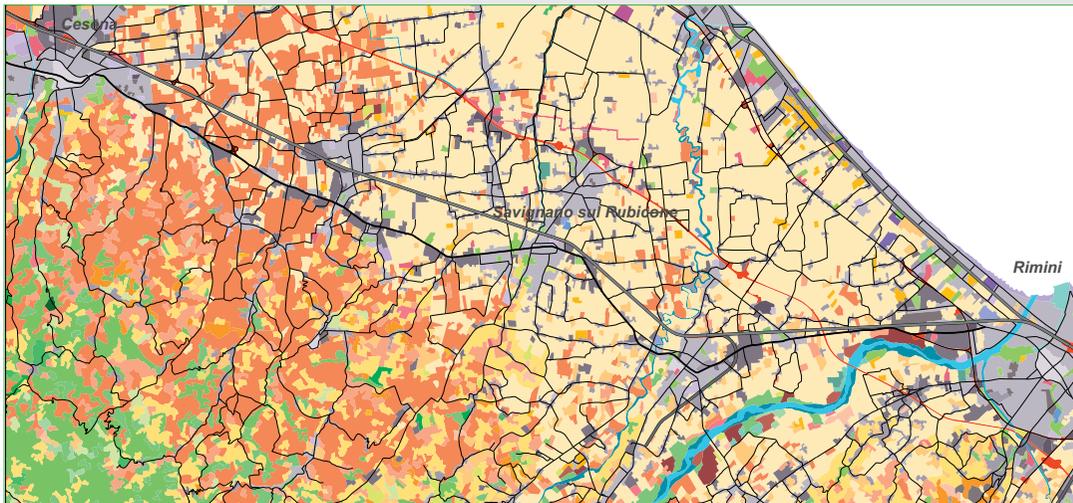
Il *Catalogo dei luoghi sensibili* alle politiche di valorizzazione e tutela ipotizzate, nella pratica della ricognizione sul campo è destinato ad arricchirsi anche per l'apporto dei percorsi più squisitamente disciplinari. La preoccupazione della ricerca è quella:

- a) di inventariare chiese, corti, edifici produttivi di archeologia industriale, ville, manufatti storici, altre polarità culturali ;
- b) di riconoscere gli episodi e i micro-tessuti storico-culturali, legati alla esperienza del viaggio lungo la Via Emilia (osterie, ostelli, ospitali);
- c) di evidenziare gli ambienti fluviali e le intersezioni (con i ponti) significative di canali, torrenti e fiumi con la Via Emilia;
- d) di sottolineare i varchi non insediati con estese visuali panoramiche e paesaggi agrari relativamente integri ;
- e) di censire i luoghi della produzione agro alimentare e sedi delle sue istituzioni (itinerario dell'alimentazione e del gusto);
- f) di censire gli edifici industriali dismessi o in via di dismissione
- g) di mettere a fuoco spazi insediativi eterogenei, ossia aree in cui la disposizione degli elementi risulti confusa e priva di una logica insediativa;
- h) di indicare nuovi *landmarks* "problematici" tali da configurarsi come detrattori paesistici.

Ad oggi il rilevamento ha prodotto una legenda che è l'esito dei riscontri effettuati sul campo. Tutte le informazioni rilevate saranno consolidate in un GIS in modo da consentire nel tempo una progressiva azione di miglioramenti della qualità conoscitiva della ricerca e il suo efficace trasferimento a chi debba farne uso.



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



USO DEL SUOLO - 2003
 alla scala 1:25.000 - Regione Emilia Romagna

Gli elementi caratterizzanti nelle diverse dominanti paesistiche

Le diverse dominanti paesistiche che compongono i differenti contesti regionali della Via Emilia sono analizzate nei loro caratteri e nelle loro peculiarità, proponendone una lettura i cui esiti principali sono riportati su schede tecniche; obiettivo della rappresentazione operata attorno queste schede è quello di individuare le caratteristiche particolari ed uniche di ogni dominante, il suo *genius loci* mettendone in evidenza i fattori, siano essi positivi o negativi che contraddistinguono il paesaggio identificato.

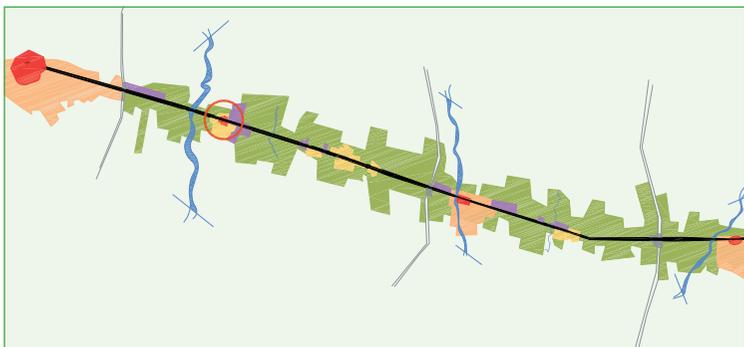
Le schede consentono così di operare a scale di maggior dettaglio che permettono un approccio orientato all'individuazione di indicazioni e linee guida rivolte ai progetti di valorizzazione.

Per facilitare l'approccio tecnico ogni scheda, composta da una parte fotografica e alfanumerica, racconta un singolo paesaggio dal punto di vista dei suoi spazi aperti, dei caratteri morfologici dell'edificato e della sezione stradale con cui la Via Emilia lo attraversa.

Questi tre aspetti di ogni dominante presentano materiali e linguaggi che le differenziano, siano essi la qualità degli slarghi che si aprono sulla Via Emilia nei tessuti residenziali o la forma e le dimensioni delle particelle rurali o, ancora, la presenza o meno degli elementi di arredo vegetale della infrastruttura.

A seguire vengono proposte alcune schede esemplificative, una per ogni tipo di dominante paesistica, realizzate nel Contesto 1 Piacenza – Fidenza e nel contesto 10 Cesena - Rimini:

- **Centri storici minori**
Pontenure
Savignano sul Rubicone
- **Le periferie prevalentemente residenziali**
La periferia di Piacenza
La periferia di Cesena
- **Insedimenti produttivi**
L'area produttiva di Piacenza
Le aree produttive da Cà Missiroli a Ponte Ospedaletto
- **Nuclei insediativi minori**
Roveleto di Cadeo
Insedimento residenziale tra i comuni di Gambettola e Longiano
- **Spazi rurali**
Il territorio agricolo alle porte di Piacenza
Il territorio agricolo tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna
- **Grandi intersezioni infrastrutturali**
Svincolo tangenziale sud Piacenza
Svincolo periferia di Rimini
- **Ambienti naturali e paraturali**
Torrente Nure
Fiume Rubicone



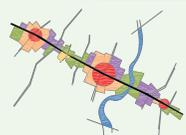
1 - Ampie carreggiata, marciapiedi e controviali all'entrata del nucleo urbano



2 - In prossimità del nucleo più antico aumentano i conflitti mobilità dolce-veicolare



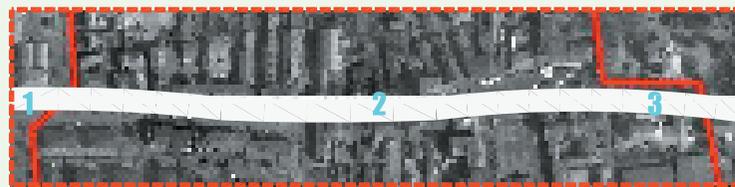
3 - All'uscita del nucleo la sezione torna ampia



via emilia

S.01

CENTRI STORICI MINORI
CONTESTO 1: PIACENZA - FIDENZA

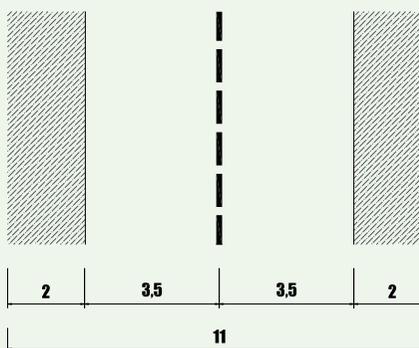
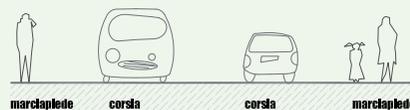


Composizione della dominante paesistica



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

Sezioni tipo



Pontenure

La tratta della via Emilia a Pontenure percorre il tratto urbano di antiche origini

IL NON COSTRUITO

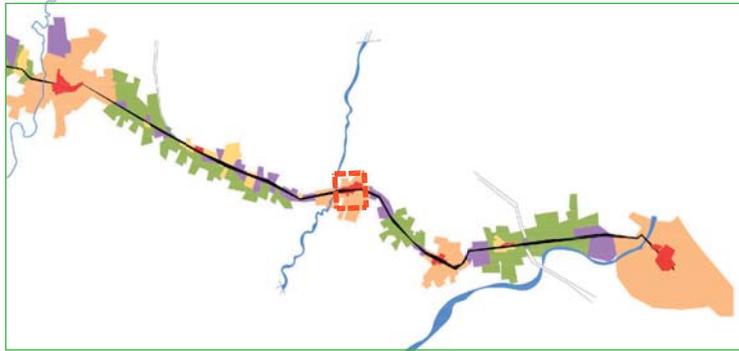
Gli spazi aperti che si affacciano sulla via Emilia sono di cattiva qualità, asfaltati a raso della via carrabile e riservati a parcheggi non razionalizzati. Da escludere Piazza Re Amato su cui si affacciano i più importanti edifici della cittadina, arredata da ricercata pavimentazione, elementi per la sosta dei cittadini e per l'illuminazione, alberi. La piazza potrebbe essere integrata dalla piazza Tre Martiri, ad oggi spazio aperto asfaltato a raso riservato al parcheggio giusto all'altro lato della via Emilia.

IL COSTRUITO

Gli edifici, prevalentemente residenziali, si dispongono in blocchi in linea in buone condizioni lungo la via Emilia e grazie a quest'ultima si articolano tra di essi. Le basse altezze, prevalentemente due piani, costruiscono un sistema spaziale armonico con gli spazi aperti della via e delle piazze e slarghi. Dal tessuto spiccano per qualità ed interesse formale la chiesa e vari palazzi adibiti ad uso pubblico e privato residenziale.

LA STRADA

La sezione stradale è caratterizzata da un'ampia corsia per senso di marcia con l'apertura di vari slarghi. Il traffico veicolare non è separato da quello pedonale, quest'ultimo spesso in condizioni rischiose



La sezione stradale variabile, con zone pedonali, ampi marciapiedi alberati e corsie carrabili con parcheggi



Il tessuto edificato lungo la via Emilia



La piazza Bartolomeo Borghesi ritmata dalla chiesa collegiata di Santa Lucia (1), dal Monumento ai Caduti (2) e dal Palazzo del Municipio (3)

via emilia

S.01

CENTRI STORICI MINORI
CONTESTO 10: RIMINI - CESENA

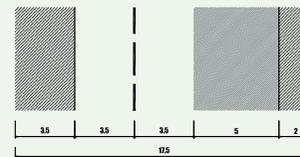
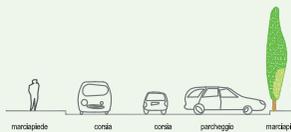
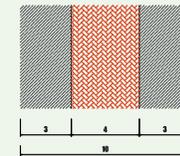


Composizione della dominante paesistica



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

Sezioni tipo



Savignano sul Rubicone

Il più importante tessuto storico sulla tratta è Savignano sul Rubicone

IL NON COSTRUITO

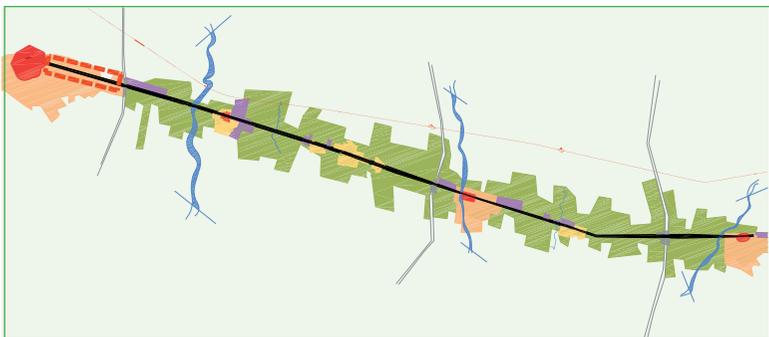
Il centro storico è caratterizzato da un'importante e significativa dotazione di spazi aperti ad uso e consumo del cittadino. Tutta la strada, anche se in alcuni punti carrabile, contribuisce ad una piacevole fruizione dello spazio urbano. L'area centrale della via Emilia si interseca con l'altro spazio aperto principale, la piazza Bartolomeo Borghesi, formando così un sistema gradevole e in completa sicurezza per il cittadino

IL COSTRUITO

Il tessuto costruito comprende edifici pubblici e residenziali. Emergono tra gli altri il Palazzo del Municipio, la chiesa di Santa Lucia, scuole e un ex ospedale. Il tutto amalgamato da un tessuto discreto e grazioso di edifici residenziali di piccole dimensioni che arricchiscono l'ambiente con la loro varietà di forma, altezza e colori.

LA STRADA

La sezione stradale è caratterizzata da una corsia che varia la sua sezione lungo il tracciato. Ad ovest la tratta permette il passaggio di pedoni e si allarga verso est permettendo ampi marciapiedi alberati, parcheggi e corsie carrabili.



1 - Varco interrato dell'antica linea ferroviaria



3 - Due corsie per senso di marcia separate



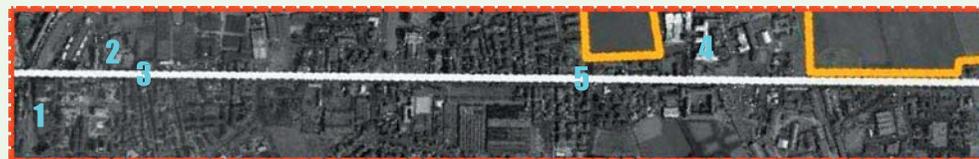
2 - Mercato Ortofrutticolo



4 - Università Cattolica

via emilia

S.02 **PERIFERIA PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE**
CONTESTO 1: PIACENZA - FIDENZA

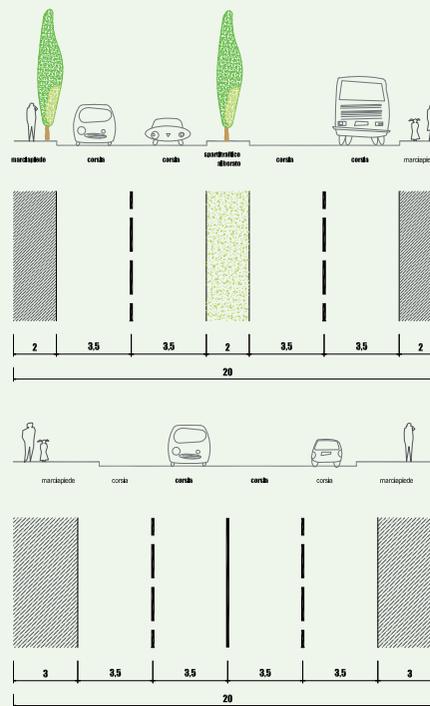


Composizione della dominante paesistica



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

Sezioni tipo



La periferia di Piacenza

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

IL NON COSTRUITO

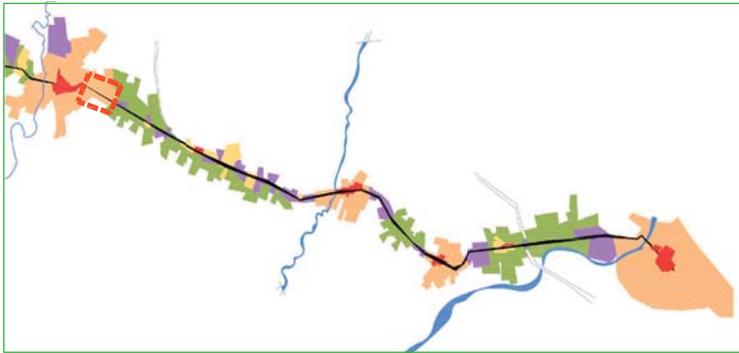
Gli spazi aperti che si aprono si possono catalogare in tre categorie: grandi piazzali adibiti a parcheggio, spazi/giardino e area verde privata limitata da bordi fisici invalicabili.

IL COSTRUITO

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

LA SEZIONE STRADALE

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



Il parco che si apre sulla via Emilia a Cesena



Lo spazio verde all'interno della rotonda Maria Teresa di Calcutta



Il tessuto edilizio a media densità prevalente sulla Via Emilia nella periferia



La pista ciclabile in completa sicurezza anche negli attraversamenti carrabili

via emilia

S.02

PERIFERIA PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE
CONTESTO 10: RIMINI - CESENA

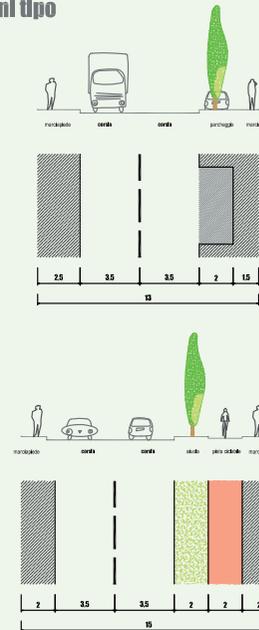


Composizione della dominante paesistica



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

Sezioni tipo



La periferia di Cesena

La periferia Est di Cesena è caratterizzata da un tessuto prevalentemente residenziale di media densità su una zona collinare.

IL NON COSTRUITO

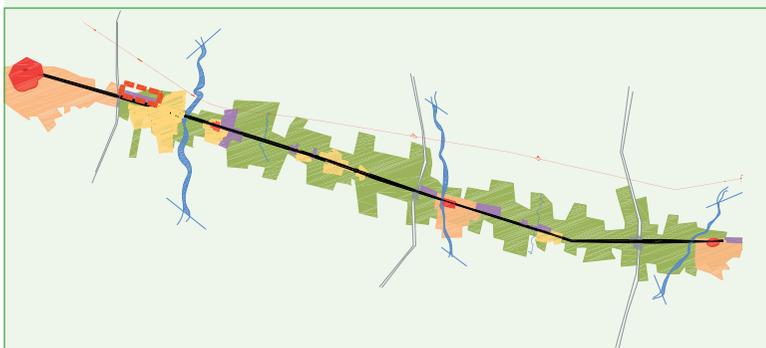
Protagonista di questa porzione di territorio è il parco che si estende a sud della via Emilia (qui via Florenzuola) dopo via Cimabue. La sua posizione limitrofa alla Via e la differente quota su cui si sviluppa apportano una vera e propria oasi urbana alla strada. A nord gli spazi che si aprono sono residui al servizio esclusivo degli edifici che accompagnano. Due importanti rotonde razionalizzano il traffico e individuano al loro interno spazi verdi di cui solo nella rotonda Maria Teresa di Calcutta accessibile grazie a una pista ciclabile. A sud di questa stessa rotonda, da cui è possibile vedere la grande mole dell'ospedale, si aprono spazi confettuali adibiti a parcheggio non razionalizzato. A nord lo spazio chiuso privato antistante l'edificio produttivo è arricchito da qualche presenza arborea. Dopo la rotonda Case Finelli si apre un bel parco attrezzato.

IL COSTRUITO

Gli edifici sono per la gran parte palazzine di bassa altezza (2/3) e di differenti epoche. Qualche episodio di case compatte lungo la via testimonia fenomeni di conurbazione del tessuto della città. A nord-ovest della rotonda Case Finelli vi si insediano blocchi chiusi appartenenti a un progetto urbano unitario. Un magazzino e un edificio della Conad rappresentano i due inserti più discintuati nel tessuto.

LA STRADA

La sezione stradale è caratterizzata da un'ampia corsia per senso di marcia con banchine ai lati, marciapiedi ampi di differenti materiali protetti e in molti tratti ampie e protette piste ciclabili. Le rotonde garantiscono la messa in sicurezza del traffico veicolare e ciclopedonale. Le intersezioni trasversali con le vie locali sono buone e sicure.



1- Un recente edificio produttivo alle porte di Piacenza



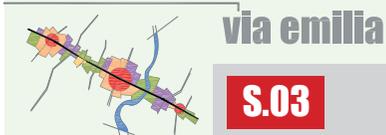
2- Un inserimento residenziale nell'area di Piacenza



3- I volumi dei capannoni che si affacciano su corsie di servizio



4- La "vetrina" degli edifici produttivi spesso sono parcheggi



S.03

**INSEDIAMENTI PRODUTTIVI
CONTESTO 1: PIACENZA - FIDENZA**

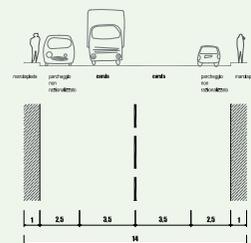
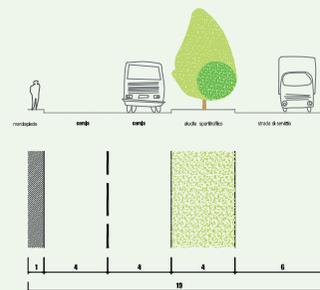


Composizione della dominante paesistica



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

Sezioni tipo



L'area produttiva di Piacenza

La tratta della via Emilia compresa tra lo svincolo della tangenziale Sud e via Bartolomeo Riva è caratterizzata da un tessuto prevalentemente produttivo misto a qualche episodio residenziale di bassa densità.

IL NON COSTRUITO

Gli spazi aperti che si aprono sono di bassa qualità e non svolgono il loro naturale ruolo di articolazione e armonizzazione degli spazi e volumi edificati. Giardini privati chiusi, spazi residui adibiti a parcheggio e qualche esempio di controviaie non razionalizzati, marginale presenza di elementi arborei, assenza di spazi che privilegino e proteggano la mobilità dolce producono un contesto / contenitore di opportunità non sfruttate.

IL COSTRUITO

Gli edifici, sia produttivi che residenziali, compongono un paesaggio dove le altezze ridotte ed i volumi sviluppati orizzontalmente contribuiscono alla pacatezza e sobrietà dell'insieme edificato.

LA STRADA

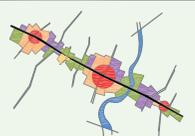
La sezione stradale, caratterizzata da una corsia per senso di marcia con aree di sosta non regolamentate ai lati e spazi pedonali ridotti e spesso mancanti. Ad attenuare la criticità della sezione la presenza di controviaie anche se non del tutto razionalizzati. In questo ambito l'attraversamento pedonale è garantito solo in pochi e pericolosi punti. Inoltre rischiose sono le svolte a sinistra per l'accesso ai parcheggi delle aree produttive e al controviaie.



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



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



via emilia

S.03

INSEDIAMENTI PRODUTTIVI
CONTESTO 10: RIMINI - CESENA

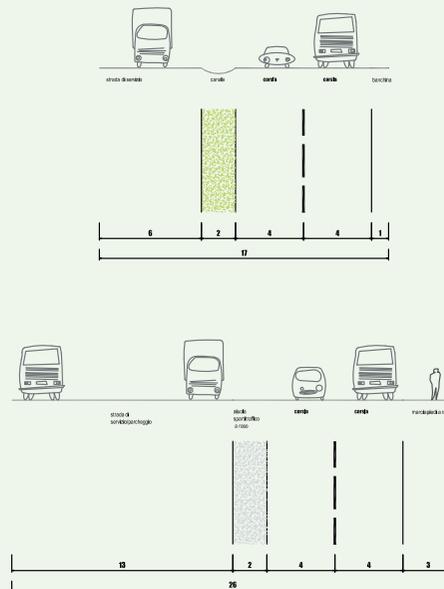


Composizione della dominante paesistica



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

Sezioni tipo



Le aree produttive da Ca' Missiroli a Ponte Ospedaletto

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

IL NON COSTRUITO

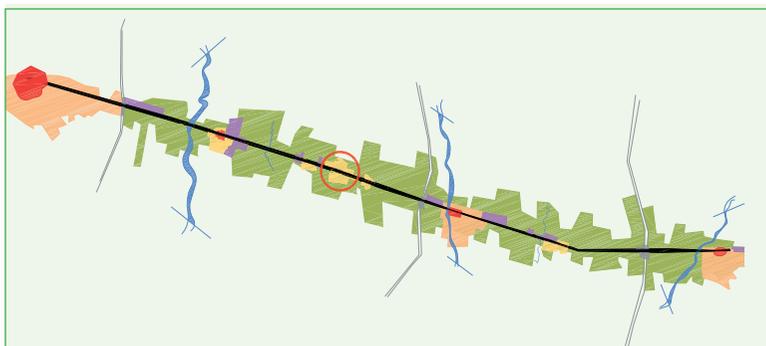
Questa porzione di territorio, seriamente compromessa, riflette una confusione strutturale derivata dal caotico sviluppo urbanistico. Controllati si confondono con parcheggi non razionalizzati lungo la strada e ampi spazi residuali a raso di rozzi materiali tra gli edifici e la strada senza alcun linguaggio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

IL COSTRUITO

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

LA STRADA

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



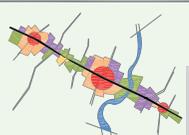
1/2 - L'acquedotto ed il campanile



3/4/5 - Edifici emergenti sulla via Emilia



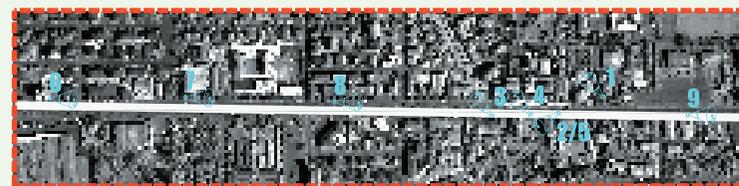
6/7/8/9 - La via Emilia a Roveleto



via emilia

S.04

NUCLEI INSEDIATIVI MINORI
CONTESTO 1: PIACENZA - FIDENZA

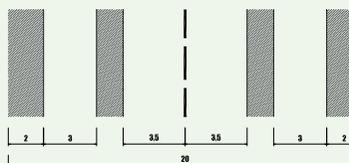
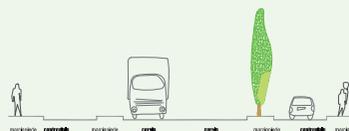
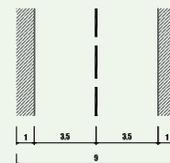
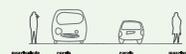


Composizione della dominante paesistica



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

Sezioni tipo



Roveleto di Cadeo

La tratta della via Emilia a Roveleto percorre il tratto urbano prevalentemente residenziale a bassa densità

IL NON COSTRUITO

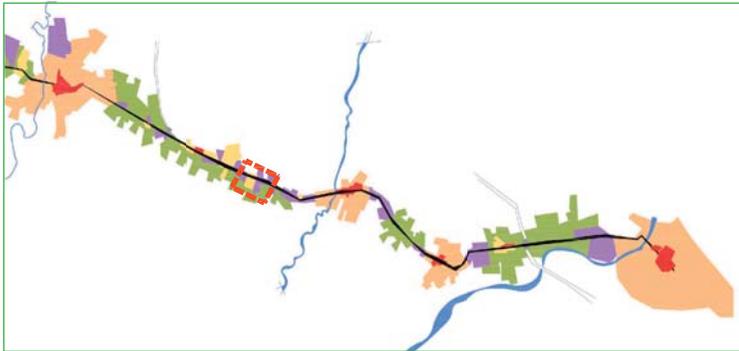
Gli spazi aperti che si aprono sono di buona qualità e in alcuni tratti, soprattutto in corrispondenza dei controviai arricchiti di alberi e siepi e spazi pedonali. Più delicati e problematici gli spazi in corrispondenza del tessuto storico, dove non vi è alcuna distinzione di materiali né di quota tra spazio riservato ai veicoli e quello riservato al cittadino.

IL COSTRUITO

Gli edifici, maggiormente residenziali, si dispongono lungo la via Emilia e grazie a quest'ultima si articolano tra di essi. Le altezze variano dal due al quattro piani e, lungo i controviai, formano un armonico insieme con gli elementi arborei. Dal tessuto spiccano per qualità ed interesse formale la chiesa e vari palazzi adibiti ad uso pubblico e privato residenziale.

LA STRADA

La sezione stradale è caratterizzata da un'ampia corsia per senso di marcia con banchine ai lati e controviai alberati in entrata ed in uscita dal paese. Conflittiva d'altra parte il tratto centrale, dove la porta della chiesa dà direttamente sulla carreggiata.



Gli spazi aperti sono molto deficitari nel disegno e nei materiali. La mobilità ciclopedonale non è mai garantita e messa in sicurezza creando spesso situazioni di pericolo



La ricca vegetazione domina il contesto con le sue tre file alberate sulla via Emilia e sul controviale

via emilia

S.04

NUCLEI INSEDIATIVI MINORI
CONTESTO 10: RIMINI - CESENA

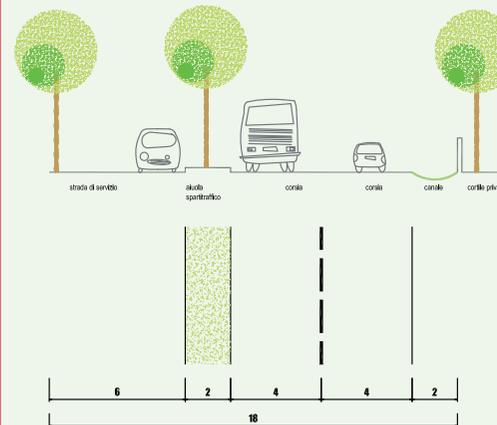


Composizione della dominante paesistica



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

Sezioni tipo



Insediamiento residenziale tra i comuni di Gambettola e Longiano

Nel problematico tessuto edificato tra i comuni di Gambettola e Longiano si incontra un episodio residenziale particolarmente interessante per la folta presenza arborea.

IL NON COSTRUITO

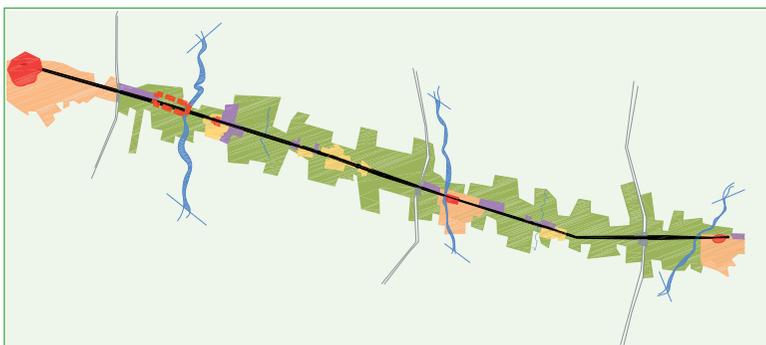
In questo contesto le aree libere sono dominate da ricche alberature che compongono la struttura della strada su ambo i lati. La potenzialità degli spazi aperti così arricchiti non viene sfruttata dai rozzi materiali utilizzati, in particolare nel controviale/parcheggio a nord della via Emilia. A sud non vi sono spazi di relazione/movimento dolce ma solo un canale.

IL COSTRUITO

Gli edifici residenziali di bassa densità si integrano alla ricca presenza arborea e grazie ai loro giardini formano un unicum verde interessante

LA STRADA

La sezione stradale è caratterizzata da un'ampia carreggiata a doppio senso di marcia. Vi è la presenza a nord di un controviale utilizzato come parcheggio. Mancano completamente i marciapiedi e corsie protette, soprattutto nella parte nord della via dove troviamo un canale che costeggia la strada. La pavimentazione è gravemente deficitaria. L'intersezione trasversale è semaforizzata e permette il passaggio solo per metà del percorso.



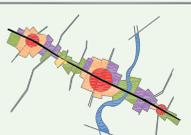
1 - Il volume dell'Ikea in prossimità di Piacenza



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



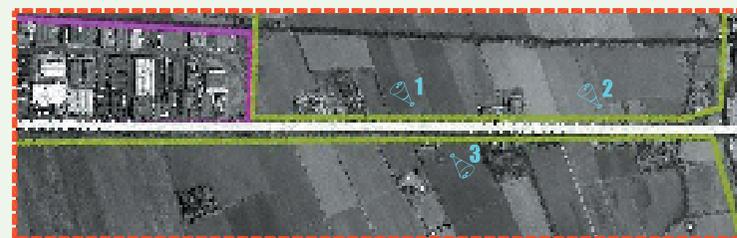
3 - La campagna emiliana ancora intatta, sullo sfondo i colli ne fanno da cornice



via emilia

S.05

SPAZI RURALI
CONTESTO 1: PIACENZA - FIDENZA

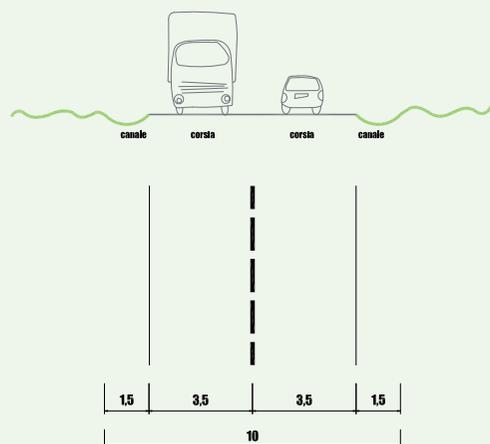


Composizione della dominante paesistica



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

Sezioni tipo



Il territorio agricolo alle porte di piacenza

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

IL NON COSTRUITO

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

IL COSTRUITO

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

LA STRADA

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



La conservazione dello spazio rurale permette di avere ampie viste panoramiche nel paesaggio, animate dall'intenso e armonioso rapporto tra gli spazi aperti e la regolarità degli elementi alberati



Gli elementi naturali contigui all'asse stradale e lo skyline del centro storico di Santarcangelo di Romagna rappresentano importanti valori paesaggistici

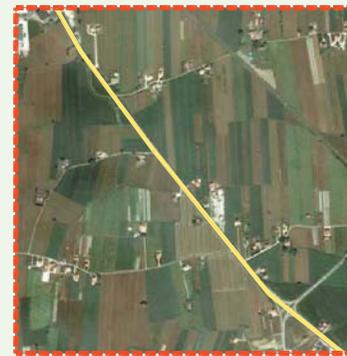


La presenza di uno stabilimento produttivo rappresenta un elemento di rottura nella continuità del paesaggio, configurando un evidente detrattore ambientale

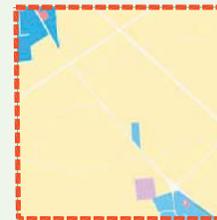


S.05

**SPAZI RURALI
CONTESTO 10: RIMINI - CESENA**

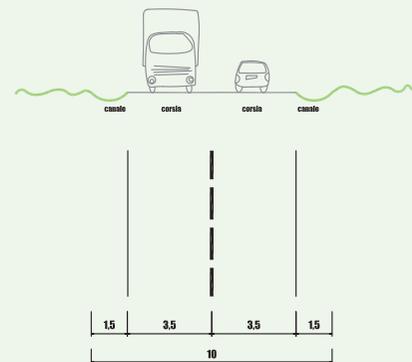


Composizione della dominante paesistica



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

Sezione tipo



Spazio rurale tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna

Nella tratta che collega i nuclei insediativi di Savignano sul R. e Santarcangelo di R. si configura un vasto paesaggio rurale, il quale rappresenta la dominante paesistica con la minor quota di consumo di suolo all'interno del contesto territoriale Cesena-Rimini.

IL NON COSTRUITO

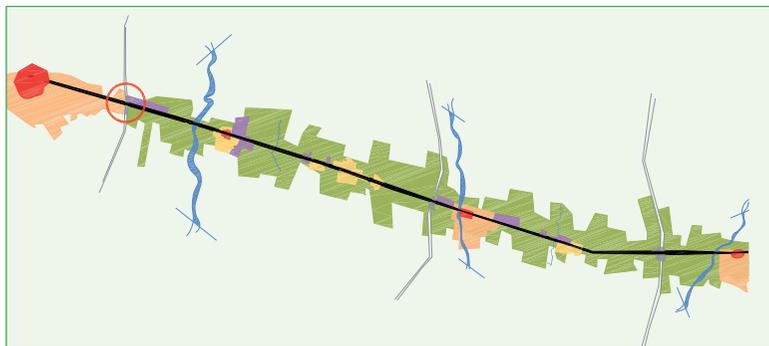
Gli appoderamenti del tessuto rurale trovano la loro conformazione disponendosi diagonalmente rispetto alla Via Emilia. L'intenso rapporto che si instaura tra i terreni agricoli e gli elementi alberati rappresenta inoltre un valore paesaggistico da preservare, rafforzato dalla grande estensione che tali componenti assumono sul territorio.

IL COSTRUITO

La localizzazione degli edifici avviene lungo quattro piccoli assi stradali, attraverso una logica regolare che evita la proliferazione di edifici sparsi. Tuttavia, la presenza di uno stabilimento produttivo rappresenta un forte detrattore ambientale, spezzando la continuità del paesaggio e, di conseguenza, rendendo necessario un intervento di mitigazione.

LA STRADA

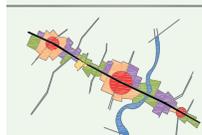
La sezione stradale è caratterizzata da una corsia per senso di marcia, con la presenza di canali ai margini stradali. Il limitato spazio per i passaggi ciclo-pedonali rappresenta un elemento di poca sicurezza per la mobilità dolce.



1 - Ampie carreggiate e banchine conducono la via Emilia alla rotonda dello svincolo con la tangenziale Sud



1 - Il ponte dello svincolo è il grande protagonista del paesaggio



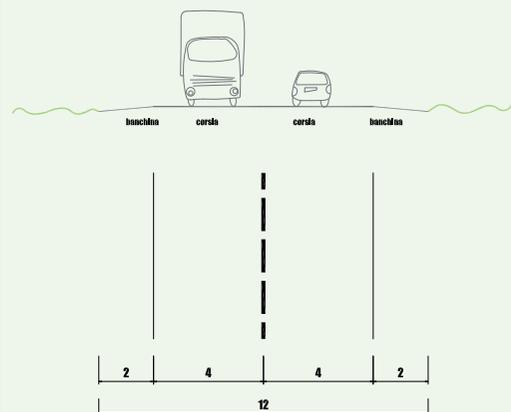
via emilia

S.06

GRANDI INTERSEZIONI INFRASTRUTTURALI
CONTESTO 1: PIACENZA - FIDENZA



Sezioni tipo



Svincolo tangenziale Sud - Piacenza

All'uscita dal tessuto urbano di Piacenza la via Emilia si interseca con lo svincolo della Tangenziale Sud

IL NON COSTRUITO

Gli spazi aperti che si sono formati possono essere considerati come residui tra le tratte infrastrutturali che compongono lo svincolo.

Questi spazi sono aree verdi con una buona presenza arborea inaccessibili e si pongono dunque come barriere territoriali.

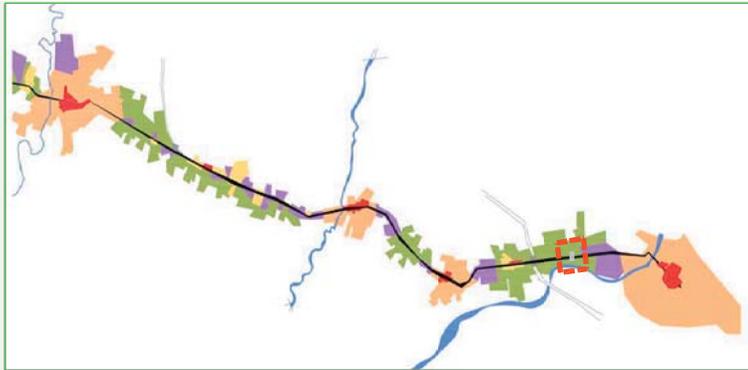
IL COSTRUITO

La struttura di cemento che forma il ponte dello svincolo provoca una profonda rottura paesaggistica con il percorso della via Emilia.

Ricoperta da manifesti e cartelloni pubblicitari, provoca un ambiente anonimo e degradato che la presenza delle collinette artificiali non riescono a mitigare.

LA STRADA

La sezione stradale è caratterizzata da un'ampia corsia per senso di marcia con ampie banchine laterali. Nella tratta in corrispondenza del ponte le corsie vengono separate da un'ampia rotonda. Lo spazio è esclusivamente ad uso e consumo veicolare, creando situazioni di pericolo per eventuali passaggi ciclo pedonali.



L'ampiezza della carreggiata e il sovrappasso rappresentano le determinanti strutturali dell'intersezione



In prossimità dello svincolo la carreggiata della Via Emilia si dilata raggiungendo una conformazione a quattro corsie



Dal raccordo dello svincolo è possibile cogliere nel paesaggio sia la presenza di polarità culturali, come la Chiesa di San Martino in Riparotta, sia la presenza di detrattori ambientali come una cava



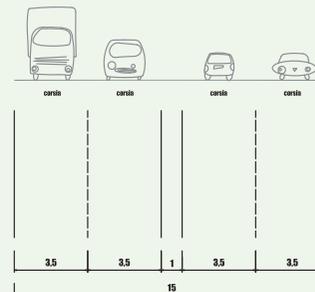
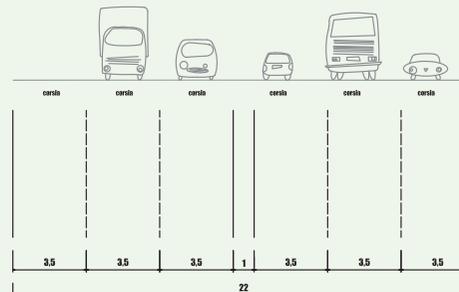
via emilia

S.06

GRANDI INTERSEZIONI INFRASTRUTTURALI
CONTESTO 10: RIMINI - CESENA



Sezioni tipo



Svincolo periferia di Rimini

Nella tratta in prossimità della periferia di Rimini la Via Emilia vede lungo il suo percorso la presenza dell'intersezione infrastrutturale di connessione con Via San Martino in Riparotta e con la Fiera.

IL NON COSTRUITO

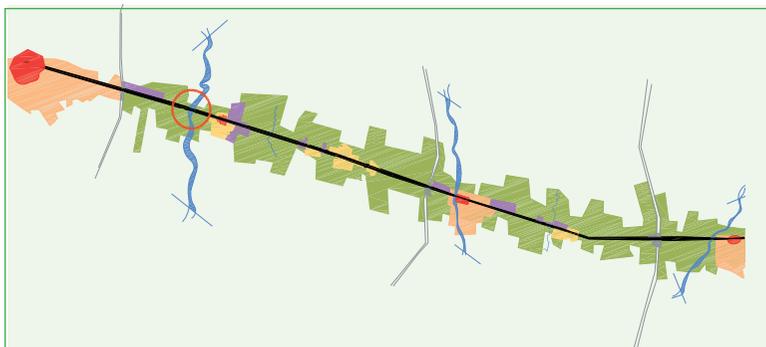
Gli spazi aperti presenti nell'intersezione infrastrutturale sono rappresentati dalle aree residuali che si inseriscono tra gli "assi" configuranti lo svincolo. Tali spazi, data la loro mancata utilizzazione, necessitano di interventi paesaggisticamente e funzionalmente migliorativi. Ulteriori spazi aperti sono quelli che circondano il nodo infrastrutturale, rappresentati a sud da terreni incolti la cui visuale viene bloccata sullo sfondo dalla presenza di una cava.

IL COSTRUITO

La struttura dello svincolo si inserisce in un ambito paesaggisticamente degradato, in cui la impattante presenza di una cava a sud e la estrema vicinanza della ferrovia a nord bloccano qualsiasi tipo di visuale panoramica. Limitata risulta inoltre la visibilità dalla Via Emilia del paesaggio circostante, bloccata dalla struttura sopraelevata dello svincolo.

LA STRADA

La sezione stradale è caratterizzata da due corsie per senso di marcia, affiancate ai lati dalle corsie di accesso alle rampe. La fruibilità degli spazi è esclusivamente ad uso veicolare, creando situazioni di pericolo per eventuali passaggi ciclo-pedonali.



1 - Il torrente al lato Nord della via Emilia



2 - I tasselli del paesaggio agrario intersecati dal torrente



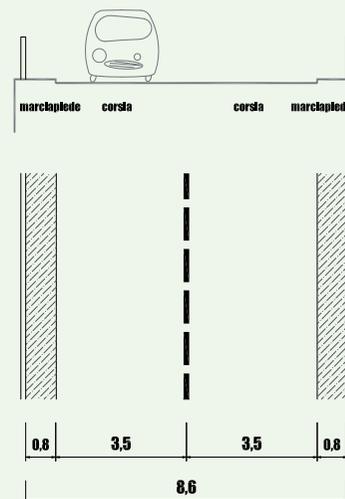
via emilia

S.07

**AMBIENTI NATURALI E PARANATURALI
CONTESTO 1: PIACENZA - FIDENZA**



Sezioni tipo



Torrente Nure

La prima grande presenza idrica che la via Emilia interseca è il torrente Nure

IL NON COSTRUITO

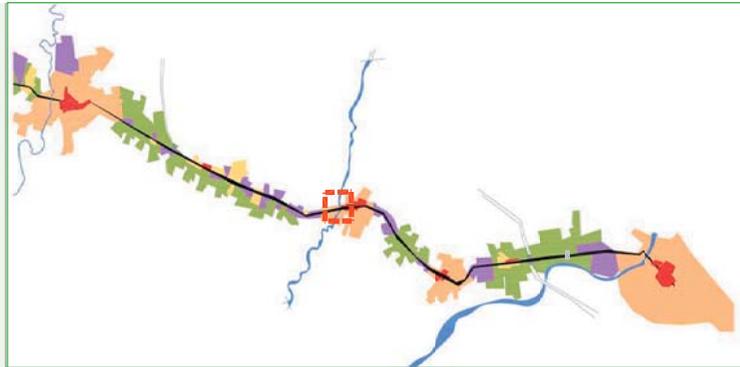
Ricca e variegata vegetazione compone e domina il corso d'acqua il cui letto comprende un centinaio di metri.

IL COSTRUITO

alcuni edifici di natura residenziale e produttiva si attestano in vicinanza del torrente senza però degradarne l'ambiente

LA STRADA

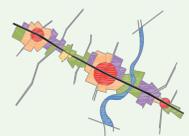
La sezione stradale è caratterizzata da un'ampia corsia per senso di marcia con banchine laterali e spazi rialzati riservati alla mobilità ciclo pedonale.



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



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



via emilia

S.07

AMBIENTI NATURALI E PARANATURALI
CONTESTO 10: RIMINI - CESENA



Ponte Romano sul Fiume Rubicone

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

IL NON COSTRUITO

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

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

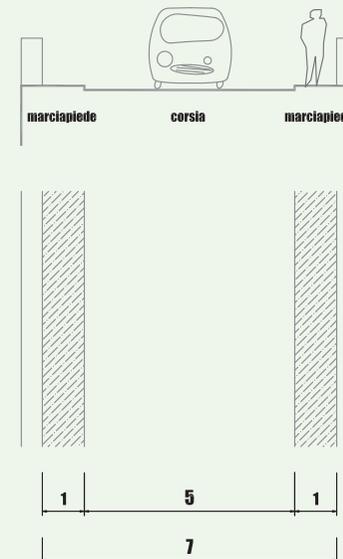
IL COSTRUITO

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

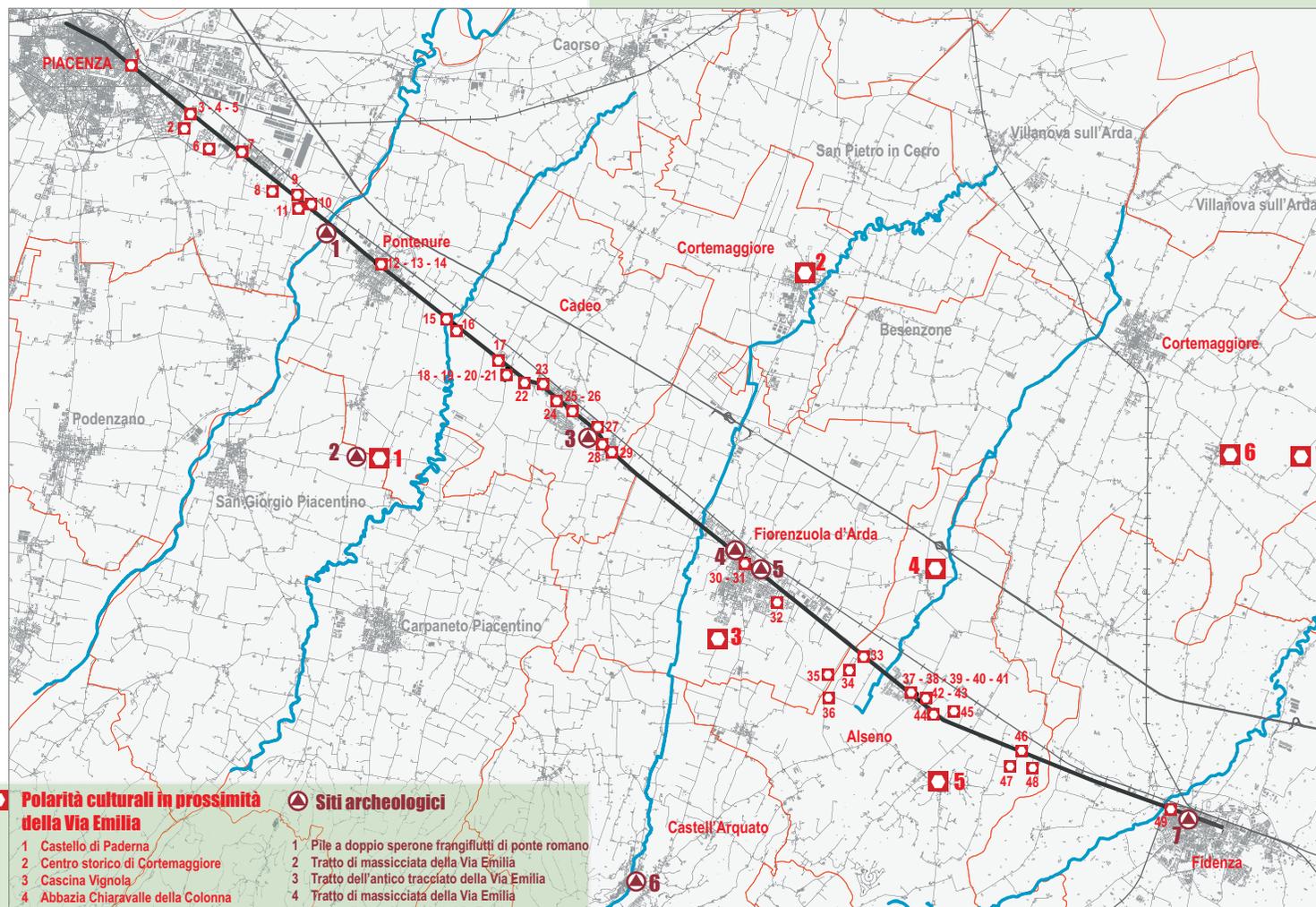
LA STRADA

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

Sezione tipo



POLARITÀ CULTURALI E SITI ARCHEOLOGICI - CONTESTO PIACENZA - FIDENZA



□ Polarità culturali in prossimità della Via Emilia

- 1 Castello di Paderna
- 2 Centro storico di Cortemaggiore
- 3 Cascina Vignola
- 4 Abbazia Chiaravalle della Colonna
- 5 Castelnovo Fogliani
- 6 Casa verdi a Roncole
- 7 Cascina "Le Piacentine"

△ Siti archeologici

- 1 Pile a doppio sperone frangiflutti di ponte romano
- 2 Tratto di massciata della Via Emilia
- 3 Tratto dell'antico tracciato della Via Emilia
- 4 Tratto di massciata della Via Emilia
- 5 Tratto di sottofondo della Via Emilia
- 6 Ponte in pietra sull'Arda
- 7 Ponte in pietra originariamente sullo Stirone

Polarità culturali lungo l'asse della Via Emilia

- 1 Monumento alla Romanità
- 2 Collegio Alberoni
- 3 Ex ricovero "Bambini orfani di guerra"
- 4 Parrocchia di S. Lazzaro e S. Vincenzo De Paoli
- 5 Ex Oratorio dei morti
- 6 Azienda agricola Cascina Casazza
- 7 Sede "Jobs spa"
- 8 La Mussina
- 9 La Carrettina
- 10 Le Cascine
- 11 Villa Paolina
- 12 Centro storico di Pontenure
- 13 Parrocchia di San Pietro Apostolo
- 14 Villa Raggio
- 15 Palazzo Zerga
- 16 Villa Anguissola
- 17 Sede "Rebecchi Group"
- 18 Castello di Cadeo
- 19 Ghiacciaia
- 20 Chiesa di San Pietro
- 21 Ex sede del municipio di Cadeo
- 22 Ex manifattura tabacchi
- 23 Casa Bergamaschi
- 24 Cimitero di Roveleto
- 25 Santuario Beata Vergine del Carmelo
- 26 Ex asilo Pro Caduti
- 27 Sede "Selta spa"
- 28 Palazzo Bensi
- 29 Parrocchia di San Salvatore
- 30 Centro storico di Fiorenzuola
- 31 Parrocchia di San Fiorenzo
- 32 Villa di interesse storico testimoniale
- 33 La Panatera
- 34 Villa Lucca Manfredi
- 35 Parrocchia di San Biagio
- 36 Villa Margherita
- 37 Edificio di interesse storico testimoniale
- 38 Edificio di interesse storico testimoniale
- 39 Edificio di interesse storico testimoniale
- 40 Edificio di interesse storico testimoniale
- 41 Parrocchia di San Martino
- 42 Castello di Alseno
- 43 Villa Clelia
- 44 Impianto fortificato di Cà Grattarolo
- 45 La Brè
- 46 Monumento di Villa Oppi
- 47 Villa Oppi
- 48 Il Vallone
- 49 Chiesa di S. Antonio Abate

Polarità in prossimità della Via Emilia

**1 - Castello di Paderna**

Il castello di Paderna, documentato già nel nono secolo, nel '400 assume l'attuale conformazione di fortilizio con corte agricola

**2 - Centro storico di Cortemaggiore**

Città realizzata nel Rinascimento, secondo i canoni della "città ideale", con le strade ortogonali fra di loro, secondo il modello dell'antico accampamento romano.

**3 - Cascina di Vignola**

La cascina Vignola (in località Vignola, comune di Fiorenzuola, a Sud della Via Emilia) Importante cascina a "corte piacentina" con rustici architettonici e con il casello ottagonale

**4 - Abbazia Chiaravalle della Colomba**

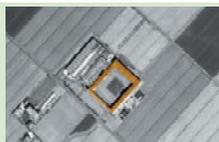
L'abbazia è stata fondata da San Bernardo di Chiaravalle attorno al 1135. Il corpo fondamentale è la basilica, alla quale aderisce un importante chiostro trecentesco.

**5 - Castello Fogliani**

Il castello medioevale di Castelnuovo Fogliani, a seguito dei restauri operati dal Vanvitelli, attualmente si presenta in eleganti forme settecentesche.

**6 - Casa Verdi a Roncole**

Casa natale di Giuseppe Verdi a Roncole, frazione di Busseto, dove il compositore nacque nel 1813.

**7 - Cascina "Le Piacentine"**

Complesso rurale a "corte chiusa", comprendente la villa e la casa del fittabile.

Siti archeologici

**1 - Ponte romano**

Nei periodi di magra del fiume Nure sono tuttora visibili nell'alveo i resti di due pile a doppio sperone frangiflutti del ponte romano, posto 250 m a monte dell'attuale. La via Emilia per raggiungerlo compiva una leggera deviazione.

**2 - Tratto di massicciata della Via Emilia**

Miliario (CIL XI, 6661) in marmo rosso di Verona, con dedica a Massenzio (306-312 d.C.). La cifra delle migliaia è andata perduta, ma il miliario dovrebbe essere attribuibile al tratto dell'Emilia tra Fiorenzuola e Piacenza.

**3 - Tratto antico tracciato della Via Emilia**

Tratto dell'antico tracciato della via Emilia, prima che problemi idrogeologici costringessero il tracciato a spostarsi poco più a valle, mentre l'antico percorso veniva occupato dal letto del torrente Chiavenna.

**4 - Tratto di massicciata della Via Emilia**

Tratto di massicciata della via Emilia, messa in luce dall'erosione dell'Arda.

**5 - Tratto di sottofondo della Via Emilia**

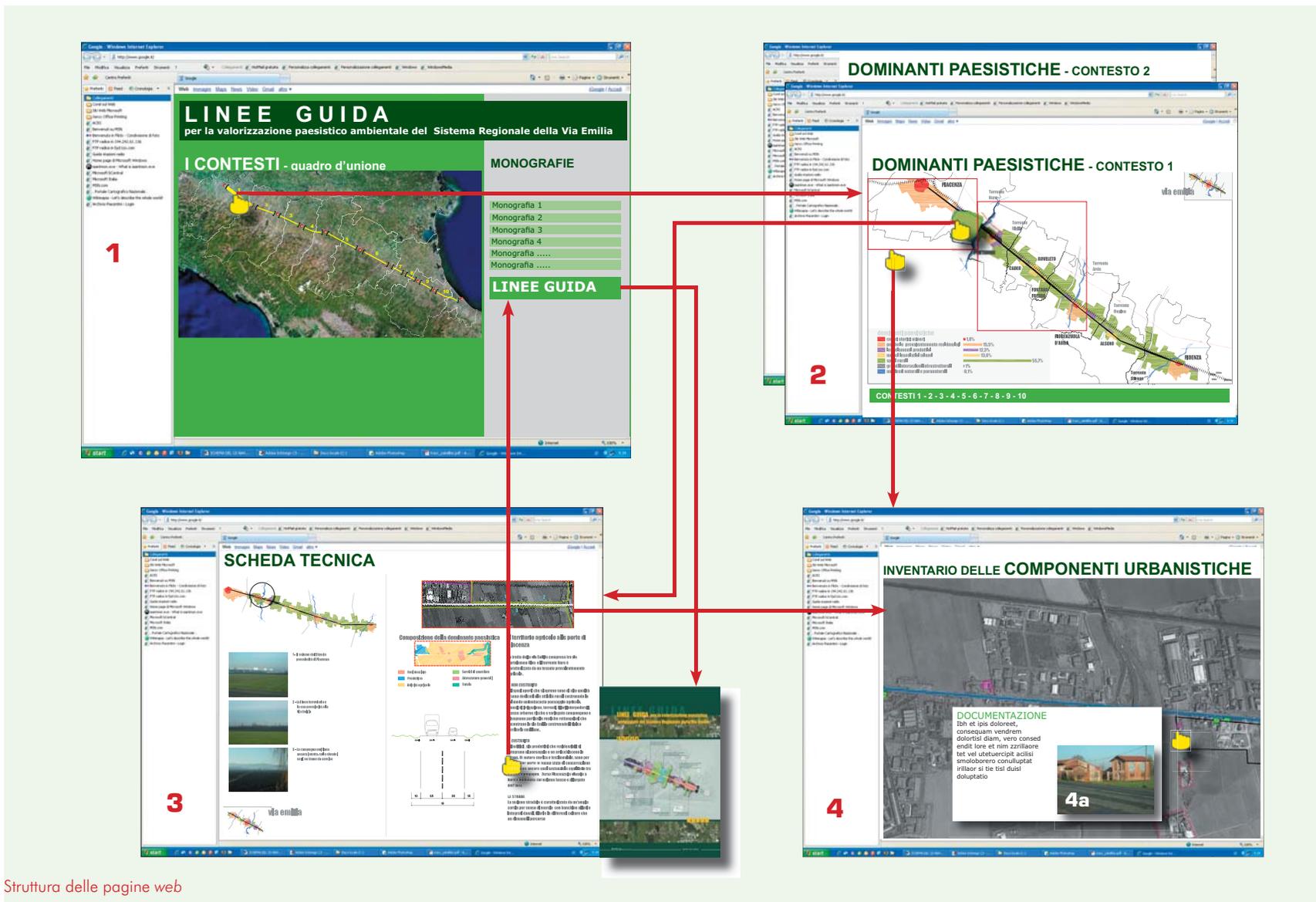
Tratto di sottofondo della via Emilia all'ingresso di Fiorenzuola, costituito da anfore private della parte superiore, capovolte e conficcate nell'argilla sabbiosa e coperte da uno strato di ghiaia.

**6 - Ponte in pietra sull'Arda**

Ponte in pietra sull'Arda, di cui restano due pile e parte di un'arcata, costituite da un nucleo in conglomerato cementizio rivestito da blocchi di pietra locale squadrata di dimensioni abbastanza uniformi (60x30 cm).

**7 - Ponte in pietra originariamente sullo Stirone**

Ponte in pietra originariamente costruito sullo Stirone, rimasto in secca per lo spostamento del corso del fiume e riutilizzato in epoca medievale come porta occidentale della città.



Struttura delle pagine web

3.4 - Verso il Sistema Informativo Geografico (GIS) della Via Emilia

Il miglior modo per archiviare, implementare e migliorare le informazioni rilevate è rappresentato dal loro consolidamento in un progetto GIS (Sistema Informativo Geografico). L'obiettivo di quest'ultimo, è quello di consentire nel tempo una progressiva azione di miglioramento della qualità conoscitiva della ricerca e il suo efficace trasferimento a chi debba farne uso. Un progetto organizzato in più livelli gerarchici, all'interno dei quali navigare e ricercare le cartografie, le immagini e le descrizioni analitiche riferite agli specifici ambiti della Via Emilia.

Le elaborazioni sono state prodotte attraverso una molteplicità di approcci, tra i quali l'analisi di ortofotocarte, lo studio di visuali "a volo d'uccello" del territorio, la realizzazione di sopraluoghi in immersione, l'analisi degli strumenti di pianificazione, la manipolazione delle diverse informazioni attraverso programmi GIS.

Il Sistema Informativo Geografico si configurerà attraverso una pagina *web*, nella cui *homepage* saranno inseriti i *links* per accedere alle diverse monografie che costituiscono il progetto. Questa struttura permetterà ai fruitori di entrare direttamente nella monografia di proprio interesse attraverso un semplice *click*.

Prendendo come riferimento le "geografie della Via Emilia", il quadro di partenza sarà rappresentato dai dieci contesti che compongono il sistema territoriale dell'antica strada. La scelta di una specifica dominante paesistica permetterà di accedere alla relativa scheda tecnica, in cui saranno riportate le informazioni cartografiche, descrittive e iconografiche. Dall'area relativa alla singola dominante paesaggistica si potrà accedere a due ulteriori e diverse tipologie di informazioni.

La prima riguarda la terza geografia dell'analisi, ossia la localizzazione delle componenti paesaggistiche. Il palinsesto delle componenti rappresenta l'esito dei rilevamenti effettuati sul campo, e il *click* su ogni componente permetterà di aprire una finestra in cui saranno riportate le informazioni descrittive e iconografiche.

La seconda tipologia di informazioni accessibile da ogni dominante paesaggistica sarà invece rappresentata dalle "Linee Guida per l'innovazione paesaggistica", il "capolinea" del percorso informativo intrapreso all'interno di ogni paesaggio. Il fruitore che accedrà direttamente alle "Linee Guida" dalla *homepage*, potrà farlo attraverso la presenza di un apposito *link*.

Il progetto GIS si configura come un sistema semplice e ordinato la cui flessibilità lo rende accessibile da diverse tipologie di fruitori: da un lato, i soggetti che vorranno esplorare una precisa area tematica, potranno farlo senza dover navigare in livelli intermedi, bensì accedendo direttamente nell'area di interesse dalla *homepage*; dall'altro, i soggetti che vorranno analizzare le diverse monografie, potranno farlo senza perdere l'orientamento virtuale, in quanto la limitata capillarizzazione del Sistema Informativo permetterà di effettuare semplici "in & out" in ogni area tematica, grazie alla facile ripercorribilità inversa dei *links*.

Un aspetto fondamentale è dato dall'approccio partecipativo che si vuole intraprendere, attraverso il coinvolgimento nel progetto dei possibili fruitori, grazie ad un *forum* virtuale accessibile dalla *homepage* in cui chiunque potrà esprimere la propria opinione e dare i propri suggerimenti, permettendo così di coinvolgere coloro che stanno "tra la Via Emilia e il *web*", arricchendo i temi e le proposte per la valorizzazione paesaggistica dell'antica strada consolare.



4. POLITICHE E PROGETTI OPERANTI

4.1 - I piani paesistici regionale e provinciali

La pianificazione paesistica trova una sua azione fondamentale nelle politiche di tutela e valorizzazione, utili a preservare e/o recuperare la vocazione dei diversi paesaggi attraverso indirizzi e azioni mirate, propedeutiche al raggiungimento degli obiettivi di qualità prefissati.

In Emilia Romagna lo strumento che ha influenzato ogni politica attualmente vigente sul paesaggio è rappresentato dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), al quale la Regione ha affidato la tutela dell'identità culturale e dell'integrità fisica dell'intero territorio regionale; ciò nella convinzione che non ci sono paesaggi che meritano di essere conservati e altri consumati, ma più correttamente che esistono esigenze di conservazione e livelli di trasformabilità differenziati in funzione del ruolo che una determinata porzione di territorio assume nel sistema ambientale, naturalistico e storico-culturale cui appartiene.

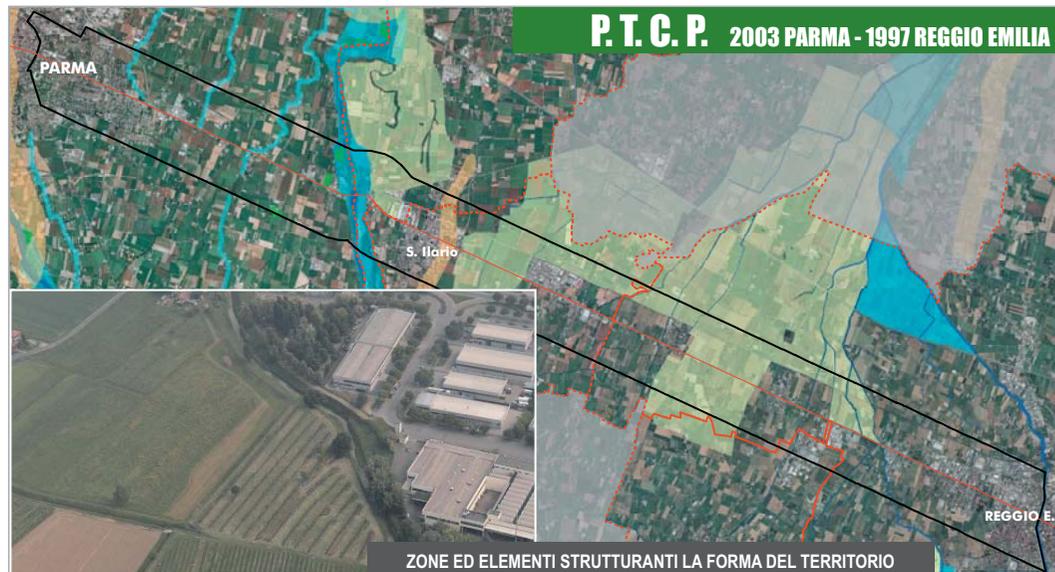
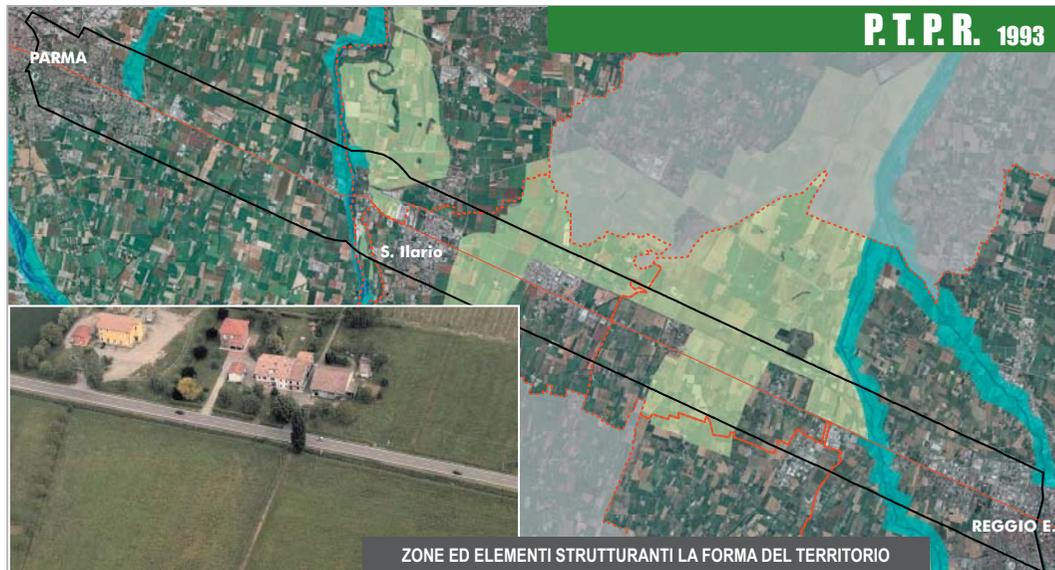
Il PTPR, nell'individuare sul territorio regionale le aree soggette a tutela paesistica, naturale e storico-culturale, ha scomposto le tutele secondo tematiche omogenee, evidenziando quattro distinte famiglie di norme: zone ed elementi strutturanti la forma del territorio; zone ed elementi di specifico interesse storico-archeologico o naturalistico; limitazioni delle attività di trasformazione e d'uso derivanti dall'instabilità o dalla permeabilità dei terreni; specifiche modalità di gestione e valorizzazione dei beni culturali ed ambientali.

Le tutele del PTPR, seppure fortemente incidenti sul contesto geografico della Via Emilia, non si sono però preoccupate nella loro formulazione regionale di demandare agli strumenti sub-regionali l'introduzione di specifiche norme riguardanti l'antica strada consolare.

Un approccio confermato dai Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale approvati nei primi anni successivi alla redazione del PTPR, che hanno recepito e attuato i contenuti e le disposizioni di quest'ultimo, specificandoli e integrandoli in riferimento alle caratteristiche paesaggistiche, storiche e culturali del proprio territorio, ma che all'interno di tali approfondimenti si sono limitati a delimitare l'asse della Via Emilia come "strada storica" (e talvolta anche come "strada panoramica"), articolando così una apposita direttiva introdotta dal PTPR, ma non riconoscendo da un punto di vista normativo alcuna tutela specifica ed esclusiva per il corridoio dell'antica strada consolare.

Questo approccio, ha conosciuto negli ultimi anni una svolta con il processo di revisione di alcuni PTCP, i quali, approfondendo il processo di identificazione operato dal PTPR, hanno innovato il quadro normativo operando uno specifico riconoscimento del significato paesistico della Via Emilia.

Un processo iniziato con il PTCP di Bologna, approvato il 30 marzo 2004, che introduce tra le "zone ed elementi di interesse storico-archeologico", la "fascia di rispetto archeologico della Via Emilia", di ampiezza pari a 30 metri per lato, all'esterno del territorio urbanizzato e del territorio in corso di urbanizzazione.



Atlante delle Tutele L'EVOLUZIONE DEL P.T.P.R. CONFRONTO CON IL MOSAICO DEI P.T.C.P.

-  Via Emilia
-  Perimetro del contesto
-  Limiti amministrativi comunali
-  Aree boscate
-  Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua
-  Corsi d'acqua meritevoli di tutela
-  Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua
-  Zone di particolare interesse paesaggistico - ambientale
-  Dossi di pianura

Il PTCP di Parma e di Reggio Emilia hanno recepito e articolato le diverse disposizioni introdotte dal PTPR anche per il territorio interessato dal corridoio della Via Emilia, rettificandone le perimetrazioni e sviluppandone le direttive. Gli approfondimenti provinciali hanno portato ad un significativo incremento degli elementi sottoposti a tutela.

Le norme tecniche del Piano specificano che *“tale fascia di rispetto viene così individuata in quanto il percorso stradale della Via Emilia ricalca la più importante arteria di traffico dell’antichità, lungo la quale si sono sviluppati, oltre a grandi centri urbani, anche insediamenti minori e singole strutture abitative, e le relative aree cimiteriali; nonché in quanto in tale fascia sono compresi i raccordi con la Via Emilia degli assi viari collegati al sistema centuriato di pianura”*.

Nelle zone e negli elementi appartenenti alla fascia di rispetto il PTCP prescrive che possono essere attuate le previsioni dei vigenti strumenti urbanistici comunali, fermo restando che ogni intervento è subordinato all’esecuzione di sondaggi preliminari, svolti in accordo con la competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, rivolti ad accertare l’esistenza di materiali archeologici e la compatibilità dei progetti di intervento con gli obiettivi di tutela, anche in considerazione della necessità di individuare aree di rispetto o di potenziale valorizzazione e/o fruizione.

Un ulteriore esempio dello specifico riconoscimento del significato paesistico della Via Emilia è presente nella variante generale al PTCP di Modena (adottata il 22 luglio 2008), in cui tra le tutele di interesse storico-culturale viene anche in questo caso introdotta la *“fascia di rispetto archeologico della Via Emilia”*, avente un’ampiezza pari a 50 metri calcolati a partire dall’attuale asse stradale. Da un punto di vista normativo, il PTCP stabilisce che il tratto della Via Emilia in provincia di Modena risulta per gran parte di proprietà pubblica, pertanto viene ritenuto *ope legis* tutelato ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio).

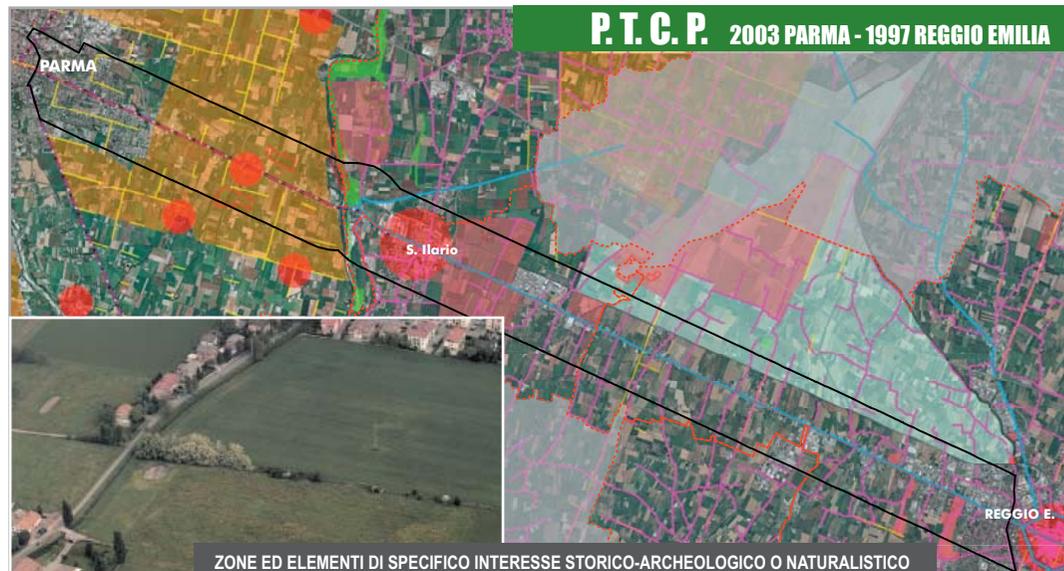
Un approccio analogo, infine, è rintracciabile nella variante generale al PTCP di Reggio Emilia (adottata il 6 novembre 2008), in cui viene prevista l’ *“area di rispetto archeologico della Via Emilia”*, anche in questo caso della profondità di 50 metri per lato dall’asse stradale. Si tratta pertanto di una evoluzione nel riconoscimento della Via Emilia all’interno delle politiche di tutela di livello provinciale, le quali, avendo dato piena attuazione alle prescrizioni del PTPR, costituiscono in materia di pianificazione paesistica il riferimento per gli strumenti comunali di pianificazione e per l’attività amministrativa attuativa, sostituendo integralmente la cartografia e le norme del PTPR, secondo quanto disposto dall’art. 24, comma 3, della Legge Regionale 20/2000.

4.2 - I progetti di valorizzazione

Le linee guida per la valorizzazione paesistico-ambientale del sistema regionale della Via Emilia hanno tra i loro obiettivi anche quello di orientare i Progetti di tutela, recupero e valorizzazione, una componente operativa essenziale per il miglioramento del paesaggio, introdotti con il PTPR 1993 e da allora diventati un caposaldo della pianificazione paesistica.

I Progetti di valorizzazione si prefiggono sia l’obiettivo di proteggere zone di rilevante interesse storico-culturale e naturalistico, sia quello di riqualificare aree che hanno subito negli ultimi decenni varie forme di disgregazione della loro identità e della loro potenzialità ambientale.

Tali Progetti si inquadrano nel contesto tecnico-normativo



Atlante delle Tutele L'EVOLUZIONE DEL P.T.P.R. CONFRONTO CON IL MOSAICO DEI P.T.C.P.

- Via Emilia
- Perimetro del contesto
- Limiti amministrativi comunali
- Aree di concentrazione di materiali archeologici
- Zone di tutela di elementi della centuriazione
- Elementi testimoniali dell'impianto storico della centuriazione
- Strade romane
- Viabilità storica di preminente interesse provinciale
- Viabilità storica
- Compresenza di elementi testimoniali dell'impianto storico della centuriazione e viabilità storica
- Insediamenti urbani storici
- Strutture insediative territoriali storiche non urbane
- Bonifiche storiche di pianura
- Zone di tutela naturalistica

I PTCP di Parma e Reggio Emilia hanno recepito le disposizioni introdotte dal PTPR, ridefinendone in alcuni casi le perimetrazioni e approfondendone le direttive. Si registra un netto incremento delle aree tutelate.

definito dall'art. 32 del PTPR che individua, in prima istanza e in via esemplificativa, gli ambiti territoriali nei quali è prioritario promuovere la formazione dei Progetti da parte degli Enti locali.

La Regione può direttamente promuovere i Progetti attraverso azioni proprie, oppure può indirettamente incentivarli, anche fornendo aiuti finanziari all'azione di Province, Comuni o loro associazioni.

L'art. 32 del PTPR stabilisce che i Progetti sono riferiti a *"parchi fluviali e lacustri; sistemi delle dune dei paleoalvei fluviali; parchi-museo didattici delle tecniche di coltivazione e della civiltà contadina; parchi-museo didattici dei sistemi idraulici derivati e dell'archeologia industriale; il complesso delle aree demaniali; le aree gravate da usi civici; il recupero delle aree verdi; aree ed edifici delle colonie marine; il recupero di strutture insediative storiche non urbane"*.

Dal punto di vista operativo, si tratta di progettazioni a carattere territoriale che, affrontando temi e problemi di aree mediamente estese, definiscono un quadro progettuale unitario che mette in relazione diverse proposte di intervento, finalizzandole allo stesso obiettivo di riqualificazione paesistico-ambientale.

I Progetti sono stati finanziati dapprima ai sensi dell'art. 4 della Legge Regionale 47/1992 e, successivamente, in base all'art. 49 della Legge Regionale 20/2000 e a cinque delibere della giunta regionale.

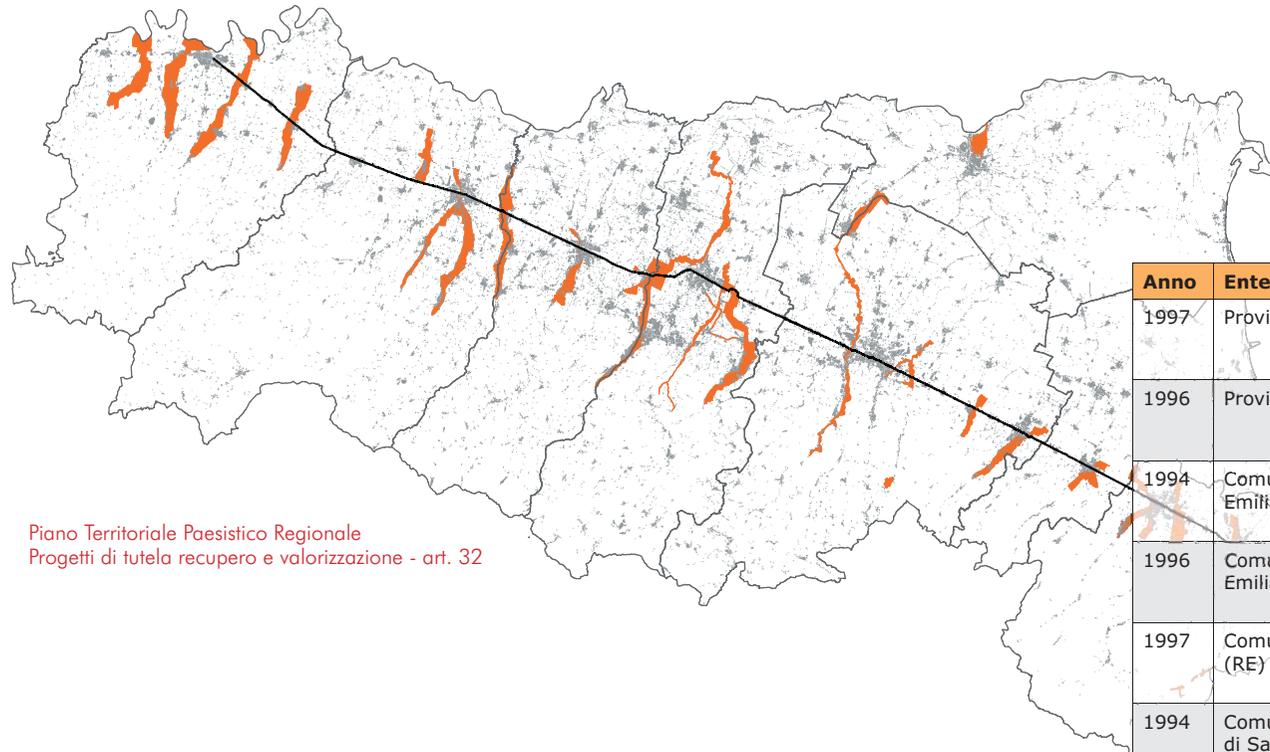
I Progetti hanno avuto (e quelli in corso avranno) un'influenza rilevante anche sul paesaggio segnato dal percorso della Via Emilia, incidendo su aree contigue all'antica strada consolare.

Un'attenta lettura dei Progetti realizzati o in cantiere permette di capire qual è l'attenzione che le diverse amministrazioni hanno avuto e stanno avendo sul paesaggio della Via Emilia, ovvero sulla realtà paesistica regolata dalle linee guida. Un quadro che permette di confrontarsi con l'azione che sta avendo luogo all'interno del corridoio, favorendo da un lato l'interrelazione con i progetti che oggi stanno operando, e dall'altro la creazione dei presupposti per orientare e promuovere nuovi Progetti.

Lungo la Via Emilia sono stati individuati quattordici Progetti di valorizzazione, undici dei quali sono già stati realizzati. I Progetti già realizzati hanno coinvolto a livello istituzionale e operativo Comuni, Province, Autorità di Bacino, Comunità Montane e la stessa Regione, consentendo in molti casi la partecipazione attiva delle categorie sociali, economiche e delle associazioni ambientaliste. Nelle aree considerate, in gran parte relative ad ambiti fluviali e perfluviali, sono spesso predisposti interventi per la ricostituzione e la gestione di aree naturali e di corridoi ecologici.

I tre Progetti non ancora realizzati (che fanno parte del bando relativo all'anno 2007) si concentrano nel territorio provinciale di Parma e in quello di Bologna.

Il contesto territoriale cui si riferisce il progetto intitolato "Il parco Città-Campagna" riguarda un'ampia area periurbana localizzata nel settore sud-ovest dell'area metropolitana bolognese, delimitata a nord dalla Via Emilia, a sud dalla vecchia Strada Statale Bazzanese, ad est dal Fiume Reno e ad ovest dal Torrente Samoggia; l'area considerata dal progetto comprende



Piano Territoriale Paesistico Regionale
Progetti di tutela recupero e valorizzazione - art. 32

Progetti di tutela, recupero e valorizzazione di interesse per il corridoio della Via Emilia in corso di redazione

Anno	Ente richiedente	Titolo progetto
1997	Provincia di Piacenza	Progetto di Valorizzazione ambientale ambito periferiale del Torrente Nure
1996	Provincia di Parma	Progetto di tutela e valorizzazione degli ambiti di bacino dei Torrenti Parma e Baganza
1994	Comune di Montecchio Emilia (RE)	Progetto di riqualificazione ambientale della fascia fluviale della media val d'Enza
1996	Comune di Reggio Emilia	Progetto di tutela e valorizzazione del sistema ambientale-territoriale dell'ex istituto S. Lazzaro
1997	Comune di Casalgrande (RE)	Progetto di tutela e valorizzazione dell'ambito fluviale del medio corso del Fiume Secchia
1994	Comune di San Lazzaro di Savena (BO)	Progetto di tutela e valorizzazione lungo l'asta del Fiume Idice
1997	Comune di Dozza (BO)	Progetto integrato Val Sellustra
1995	Comune di Imola (BO)	Progetto di tutela e valorizzazione relativo al tratto del Fiume Santerno compreso nel territorio comunale
2002	Provincia di Ravenna	Progetto reti ecologiche
1999	Provincia di Forlì-Cesena	Un piano sistema di integrazione e riqualificazione delle emergenze ambientali, insediative e storiche nell'area dello Spungone
2002	Comuni di Rimini e Sant'Arcangelo di Romagna (RN)	Recupero ambientale Cave In.Cal System e Adria Scavi Marecchia

Progetti di tutela, recupero e valorizzazione di interesse per il corridoio della Via Emilia realizzati nel periodo 1993 - 2008

Anno	Ente richiedente	Titolo progetto
2007	Provincia di Bologna	Il parco Città-Campagna: progetto di valorizzazione della rete dei paesaggi e di integrazione delle aree ad elevato valore ecologico - ambientale nel territorio della pianura situato tra il Fiume Reno e il Torrente Samoggia
2007	Provincia di Parma	I prati della Via Emilia
2007	Provincia di Bologna	Progetto di riqualificazione ambientale della fascia fluviale della media val d'Enza

parti consistenti dei Comuni di Anzola dell'Emilia, Bologna, Casalecchio di Reno, Crespellano, Zola Predona.

Il progetto di tutela, recupero e valorizzazione intitolato "I prati in città" interessa i Comuni di Fontevivo, Fontanellato e Fidenza e, più in specifico, una fascia territoriale di 5.800 ettari compresa tra il Fiume Taro ad est, l'Autostrada A1 e la linea ferroviaria ad Alta Velocità a nord, il Torrente Stirone ad ovest e la Via Emilia a sud.

Infine, il "Progetto di riqualificazione paesaggistica degli ambiti extraurbani dei territori comunali di Castel San Pietro Terme, Dozza e Imola attraversati dalla S.S. 9 Via Emilia", l'area interessata si sviluppa lungo l'asse della Via Emilia nel territorio ricompreso tra l'insediamento denominato "Osteria Grande" (sito all'interno del territorio comunale di Ozzano dell'Emilia) e il territorio Imolese, fino al confine con il Comune di Castel Bolognese.

4.3 - I progetti infrastrutturali

Per una gran parte del suo itinerario la Via Emilia è interessata da interventi e progetti che ne realizzano o ne prevedono la duplicazione fuori sede per ricondurre una quota significativa della domanda di mobilità operativa che oggi utilizza la viabilità consolare entro nuovi canali infrastrutturali che la possono ospitare in condizioni di migliore funzionalità sicurezza e sostenibilità.

Il Piano Territoriale Integrato dei Trasporti 1998-2010 della Regione Emilia Romagna ha demandato ai Piani del Traffico della

Via Emilia le analisi l'approfondimento e l'individuazione delle possibili soluzioni per sollevare la Statale 9 dalla sua precaria situazione funzionale. La Provincia di Parma, quale capofila di un progetto unitario con le Province di Reggio Emilia e Modena ed i Comuni Capoluogo, si è fatta promotrice di uno studio di fattibilità per l'individuazione di un corridoio infrastrutturale in variante al tracciato storico.

A questo primo studio, ne sono succeduti altri promossi dalla Regione e da altri enti locali, che hanno fatto sì che per una gran parte del suo itinerario la Via Emilia è interessata da interventi e progetti che ne realizzano o ne prevedono la duplicazione fuori sede.

E' un processo i cui capisaldi sono costituiti dalle tangenziali urbane che negli scorsi decenni sono state realizzate in corrispondenza di tutti i maggiori centri urbani della regione e che dovrebbero essere ora ricucite in un itinerario coerente che assorba una quota importante della domanda di mobilità interurbana, riducendo criticità e conflitti sull'itinerario storico.

A partire dall'inquadramento alla grande scala territoriale, lo studio promosso dalla Provincia di Parma, ha successivamente approfondito nel dettaglio la fattibilità dei nuovi percorsi in Provincia di Parma, spinti fino al livello del progetto preliminare, definendo due tronchi principali di progetto, adiacenti alla linea ferroviaria esistente: uno ad ovest della Cispadana, conetterà le tangenziali di Parma e di Fidenza; l'altro ad est del capoluogo, diramandosi dalla tangenziale nord, si svilupperà fino al confine provinciale con Reggio Emilia, in corrispondenza di un nuovo



Individuazione di un corridoio infrastrutturale in variante alla SS9 - Via Emilia

ponte sul Fiume Enza. Quest'ultimo intervento comprende anche la chiusura del sistema tangenziale del Comune di Parma, collegando le tangenziali nord e sud. Da qui si sviluppa lo studio di fattibilità promosso dalla Provincia di Reggio, che sempre mantenendosi a ridosso del fronte nord del sedime storico della ferrovia, va a raccordarsi con la tangenziale nord dei Reggio a San Prospero Strinati, costituendo variante ai numerosi centri abitati che attualmente si appoggiano alla Via Emilia (S. Ilario, Gaida, Cadè, Cella, Pieve Modolena).

La variante, ai sensi della normativa vigente, assume il rango di strada extraurbana principale, ossia a due corsie per senso di marcia, con svincoli a livelli sfalsati nei principali nodi viari.

A supporto delle scelte progettuali sono stati effettuati specifici approfondimenti, necessari per valutare l'effettiva realizzabilità delle opere, in materia trasportistica, ambientale e storico-insediativa, che hanno consentito di valutare le potenzialità di funzionamento della nuova infrastruttura e le capacità di decongestionamento della rete.

I risultati ottenuti si dimostrano sicuramente positivi, evidenziando un sensibile decongestionamento del sistema viario, con particolare riguardo per le tratte urbane e per il percorso storico della Via Emilia.

Anche gli impatti conseguenti alla realizzazione dell'opera, stimati attraverso l'individuazione di specifici elementi di sensibilità, non appaiono particolarmente marcati. I livelli d'inquinamento acustico ed atmosferico, stimati con l'entrata in funzione della nuova infrastruttura, non interferiscono con ricettori sensibili

localizzati nelle aree contigue alle opere. L'andamento del tracciato limita al minimo le interferenze con emergenze ecologiche ed ambientali, evitando le aree caratterizzate dalla presenza di fontanili e risorgive.

Minime sono anche le interferenze con il sistema idraulico superficiale e sotterraneo, anche rispetto alle caratteristiche e alla sensibilità idrogeologica dello stesso, così come l'impatto sul sistema dei beni culturali ed archeologici non assume dimensioni rilevanti, pur permanendo alcune problematiche con un grado di criticità attenuato, in punti ben definiti del tracciato.

Sarà da valutare in sede di progettazione l'opportunità di apportare eventuali variazioni al tracciato, contestualmente ad un progetto di valorizzazione delle aree.

Per quanto riguarda la variante, nel progetto si prevede di realizzare l'intero percorso con svincoli a due livelli, necessari ad assicurare il collegamento della nuova infrastruttura alla rete principale esistente. La permanenza del sistema relazionale è assicurata dalla previsione di diversi sottopassi, necessari a mantenere la continuità della maglia stradale secondaria e assicurando al contempo una permeabilità che riduce anche gli impatti sul sistema produttivo agricolo.

Il disegno degli svincoli, talvolta complesso, consente di mantenere in ogni caso la precedenza ai flussi in transito sul tracciato della variante.

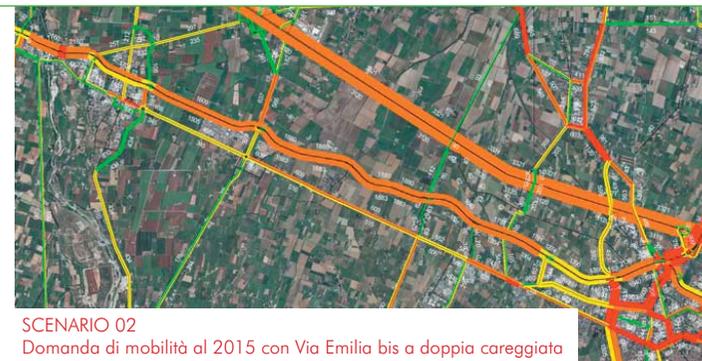
In fase di progettazione preliminare sarà da approfondire il tema della progettazione degli svincoli, soprattutto per i più complessi

Via Emilia bis - soluzioni progettuali



Gli studi per individuare un nuovo corridoio infrastrutturale in variante alla Via Emilia nascono dalla necessità di sgravare dal traffico il tracciato dell'antica strada consolare, aumentando inoltre la sicurezza e i tempi di percorrenza

Studio per l'individuazione di un corridoio infrastrutturale in variante alla Via Emilia



PROGETTI INFRASTRUTTURALI

(raccordo con l'asse cispadano e raccordi con le tangenziali di Parma e Fidenza), per ottimizzarne il disegno in relazione alle esigenze funzionali e soprattutto all'inserimento paesaggistico.

In fase di progettazione e di realizzazione il tracciato dovrà essere necessariamente integrato con le opere di ambientazione di rilevante portata per limitare gli impatti acustici e consentire un adeguato inserimento paesaggistico delle opere sul sistema insediativo e sul paesaggio rurale.

I flussi di traffico attratti dalla variante allevieranno il percorso storico della via Emilia dai flussi veicolari di medio e lungo raggio, consentendone una evoluzione sia formale che funzionale. Il corridoio della antica Via Emilia, potrà riorientare gli usi del suolo e anche la sua fisionomia per diventare, tramite progetti di riambientamento, un vero *boulevard* urbano.

Questo processo di ammodernamento e innovazione territoriale ha almeno due risvolti di grande importanza sul paesaggio della Via Emilia. Per un verso si apre il tema (che la progettazione di

fattibilità delle diverse tratte ha già cominciato ad affrontare) di accompagnare la realizzazione delle nuove opere con misure e interventi di "ambientazione" delle infrastrutture che assolvono non solo il ruolo della "compensazione ambientale" delle trasformazioni territoriali introdotte, ma anche quello di "produrre il paesaggio" delle nuove infrastrutture, di realizzare cioè - come si dovrebbe per ogni trasformazione territoriale significativa - un progetto di paesaggio che la accompagni; un progetto di paesaggio prefigurabile, apprezzabile, condivisibile.

Per altro verso si pone il tema della contestualità tra la realizzazione della nuova infrastruttura e la riqualificazione (paesaggistica ed ambientale) della vecchia: contestualità nella definizione del disegno territoriale ed urbano ma anche contestualità nella manovra finanziaria a sostegno dell'intervento. Non un "prima" e un "dopo" (quest'ultimo assai incerto, peraltro), ma un "adesso" in cui modernizzazione infrastrutturale e riqualificazione paesistica ed urbana si tengono strettamente.



5. LE BUONE PRATICHE

5.1 - La ricerca delle buone pratiche

I paesaggi che si susseguono lungo la Via Emilia sono in parte compromessi da una serie di attività e pratiche che, lungo decenni, hanno deturpato il territorio che essa definisce. Molti paesi europei si sono mossi su un altro livello, costruendo un territorio più armonico e funzionale con le attività umane che su esso si svolgevano.

Queste esperienze, frutto di particolare sensibilità e gusto, denotano come la persona, sia essa cittadino, operaio, pedone, è ancora il centro del progetto e che gli spazi, edificati e non, sono al suo servizio affinché possa svolgere in completa sicurezza e libertà le proprie attività.

In particolar modo si noterà la qualità riservata agli spazi aperti, nel loro disegno e materiali, la loro integrità e il loro protagonismo nello spazio urbano. La città pubblica in questi spazi si conforma, si definisce e si identifica e questi spazi riflettono un'offerta al cittadino, la risorsa principale per lo svolgimento delle sue attività e funzioni.

Le dominanti individuate da osservazioni di foto aeree e per visite in loco in paesi quali l'Olanda, la Spagna, la Germania, la Francia dimostrano quali sono le potenzialità e le opportunità che la Via Emilia ancora offre.

- **I centri storici minori** sono protetti nella loro integrità grazie alla deviazione del traffico veicolare di attraversamento.

- **Le aree produttive** organizzano una serie di spazi aperti arricchiti da arredi urbani, alberi, piste ciclabili e marciapiedi in completa sicurezza.
- **Le aree agricole** non sono intaccate da piccoli e dispersi episodi produttivi e residenziali, contenendo così il consumo di suolo e aprendo ampi con visuali.
- **Il tessuto dei centri minori** non sono spezzati da una infrastruttura viaria che si pone come barriera ma raccolti su di essa ed in essa il veicolo è sottomesso al pedone e al ciclista.
- **Le grandi intersezioni infrastrutturali** individuano nuove aree, nuove occasioni sfruttate per creare spazi accessibili e gradevoli.
- **La periferia** rompe la sua anonimità grazie a un nuovo centro lineare, dove nuovi spazi di convivenza e comunicazione sociale si aprono alla cittadinanza.
- **Gli ambienti naturali** si aprono alla loro fruizione, non si richiudono su se stessi ed il loro attraversamento non è destinato esclusivamente all'occhio poco attento dell'automobilista.

Una pausa di riflessione su queste esperienze è utile e necessaria per poter comprendere le occasioni, le potenzialità e le opportunità che la Via Emilia potrà ospitare nella sua "rifondazione".

LE BUONE PRATICHE

CENTRI STORICI
MINORI

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

PERIFERIE
RESIDENZIALI

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

INSEDIAMENTI
PRODUTTIVI

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





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

NUCLEI
INSEDIATIVI MINORI
RESIDENZIALI



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

SPAZI RURALI



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

INTERSEZIONI
INFRASTRUTTURALI



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

AMBIENTI NATURALI
E PARANATURALI



6. LINEE GUIDA

6.1 - Finalità delle linee guida

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

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

Il valore emblematico, il mito della Via Emilia, può declinarsi, per la ricchezza della stratificazione storica e culturale che ha sedimentato, in una pluralità di messaggi e di significati tutti centrali per l'identità regionale: dalla via del gusto e della produzione agro-alimentare, alla via dell'innovazione e della tradizione meccanica, dalla via della cultura popolare nelle sue manifestazioni spettacolari, alla via della riforma urbanistica, nello sforzo di invertire le direzioni naturali dello sviluppo per preservare quella

successione di Città e Campagne che è l'anima più profonda e resistente dell'identità regionale.

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

6.2 - Destinatari delle linee guida

Le linee guida sono rivolte in primo luogo a sostenere la progettualità degli attori locali favorendone la cooperazione e promuovendone la convergenza verso un orientamento alla qualità che deve trovare i suoi riferimenti nelle istanze dell'innovazione territoriale, della riqualificazione energetica, della conservazione delle risorse primarie, della tutela della integrità fisica del territorio, della funzionalità ecologica e della tutela della bio-diversità, della messa in valore del patrimonio artistico e culturale, entro un progetto di paesaggio da rinnovare e costruire con percorsi di partecipazione e condivisione sociale. Progetti che assumono in primo luogo la dimensione geografica del "contesto" come dimensione entro la quale le Città Regionali riconoscono la propria



Bicycle path on Ocean Parkway

dimensione metropolitana – giacché la Via Emilia è per storia e natura la vera struttura metropolitana della Regione – e la esercitano nel governo condiviso delle funzioni e degli spazi.

Progetti che possono assumere la dimensione del “paesaggio”, cioè della singola dominante paesistica come è rappresentata appunto dalle presenti linee guida, per qualificare i processi di trasformazione di una periferia urbana o di un insediamento industriale, per difendere e attrezzare varchi rurali anche come corridoi ecologici, per riordinare episodi insediativi minori.

In entrambi i casi il riferimento dei progetti (di contesto e di paesaggio) è innanzitutto ai Progetti Regionali di Valorizzazione del Paesaggio dell’art. 40 *septies* del DdL di riforma della L.R. 20 che rivisita una ormai consolidata tradizione amministrativa delle politiche regionali; ma è anche ai progetti di trasformazione, quelli infrastrutturali e quelli di riqualificazione urbana in primo luogo, che assumono la dimensione urbana (o quella interurbana dell’area vasta) e che sono chiamati ad esplicitare il proprio progetto di paesaggio come complemento necessario del progetto funzionale.

Un terzo livello è quello dei “progetti di componente”, che dei progetti di contesto e di paesaggio possono essere anticipazioni opportune o rappresentare la più efficace attuazione operativa; progetti da radicare in una pratica sociale oltre che istituzionale, da sperimentare in una applicazione professionale particolarmente rivolta alla creatività e al nuovo protagonismo delle culture urbane come alla reinvenzione della tradizione rurale della regione; progetti da far crescere in un clima opportunamente competitivo e concorrenziale in una stagione di bandi e concorsi di idee e di

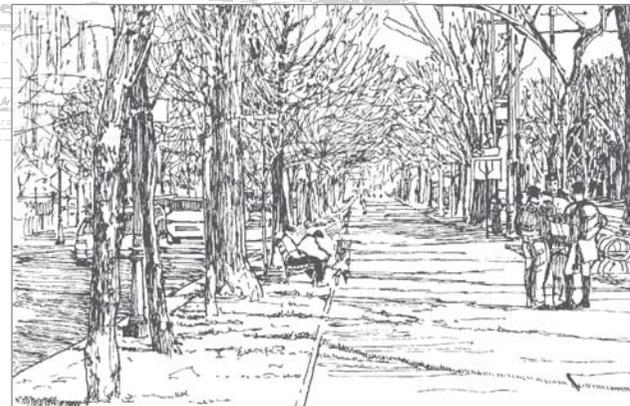
progettazione; progetti sui quali far convergere l’attenzione e le risorse di istituzioni importanti della *governance* regionale: dalle Fondazioni Bancarie come soggetti promotori dell’innovazione culturale, al mondo imprenditoriale per la promozione di nuovi valori formali nelle architetture della produzione manifatturiera, alle politiche agricole e al mondo rurale per il riconoscimento di percorsi e stazioni nel maggiore tra gli itinerari del gusto.

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

6.3 - Obiettivi di qualità paesistica

Tutte le azioni di innovazione territoriale e quelle tutela e valorizzazione del paesaggio promosse e realizzate dalle istituzioni locali della Regione dovranno concorrere in diversa misura e in coerenza con la propria natura e dimensione al conseguimento dei seguenti obiettivi di qualità paesistica:

1. Attrezzatura della Via Emilia come Grande *Boulevard* di rilievo regionale;
2. Miglioramento della accessibilità e della dotazione di servizi alle polarità culturali presenti lungo l’itinerario;



Eastern Parkway Median

3. Recupero degli episodi storico - culturali minori;
4. Valorizzazione della intersezione con gli ambienti fluviali;
5. Ricostruzione dell'ecomosaico paesistico della pianura;
6. Salvaguardia dei varchi e delle visuali anche in relazione alle esigenze di funzionalità ecologica;
7. Sostegno ai luoghi espressione della produzione agro-alimentare di qualità;
8. Messa in valore dei grandi complessi di servizio pubblico;
9. Rinnovo delle aree produttive come luoghi di alta qualità formale e momenti di innovazione territoriale;
10. Recupero e riformalizzazione degli spazi insediativi eterogenei;
11. Rimozione o mitigazione dei detrattori ambientali;
12. Riconfigurazione della Via Emilia come itinerario e come sistema di offerta culturale nel suo tracciato e negli episodi urbani che ha generato fuori sede;
13. Coordinamento e armonizzazione delle politiche di tutela e valorizzazione del paesaggio negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

6.4 - I contenuti delle linee guida

Gli indirizzi delle linee guida sono formulati in relazione alle diverse dominanti paesaggistiche (i "paesaggi") diversamente riconosciute nei 10 contesti regionali e descritte negli apparati illustrativi ed iconografici che fanno da corredo alle linee guida.

I piani e i progetti ai quali si rivolgono le linee guida devono innanzitutto operare un riconoscimento al livello di maggior dettaglio che è proprio di queste dominanti paesistiche, valutarne consistenze, valori e criticità ed individuare politiche e azioni per il conseguimento degli obiettivi di qualità paesistica di seguito articolati linee guida con riferimento a ciascuna dominante.

Ambienti naturali e paraturali dei paesaggi fluviali

Le intersezioni tra la Via Emilia e gli ambienti fluviali sono luoghi sensibili e connotanti il paesaggio dell'itinerario stradale.

In questi ambienti dovranno essere riconosciuti e promossi con particolare attenzione i valori storico architettonici e ingegneristici rappresentati dai manufatti stradali e in particolare dai ponti.

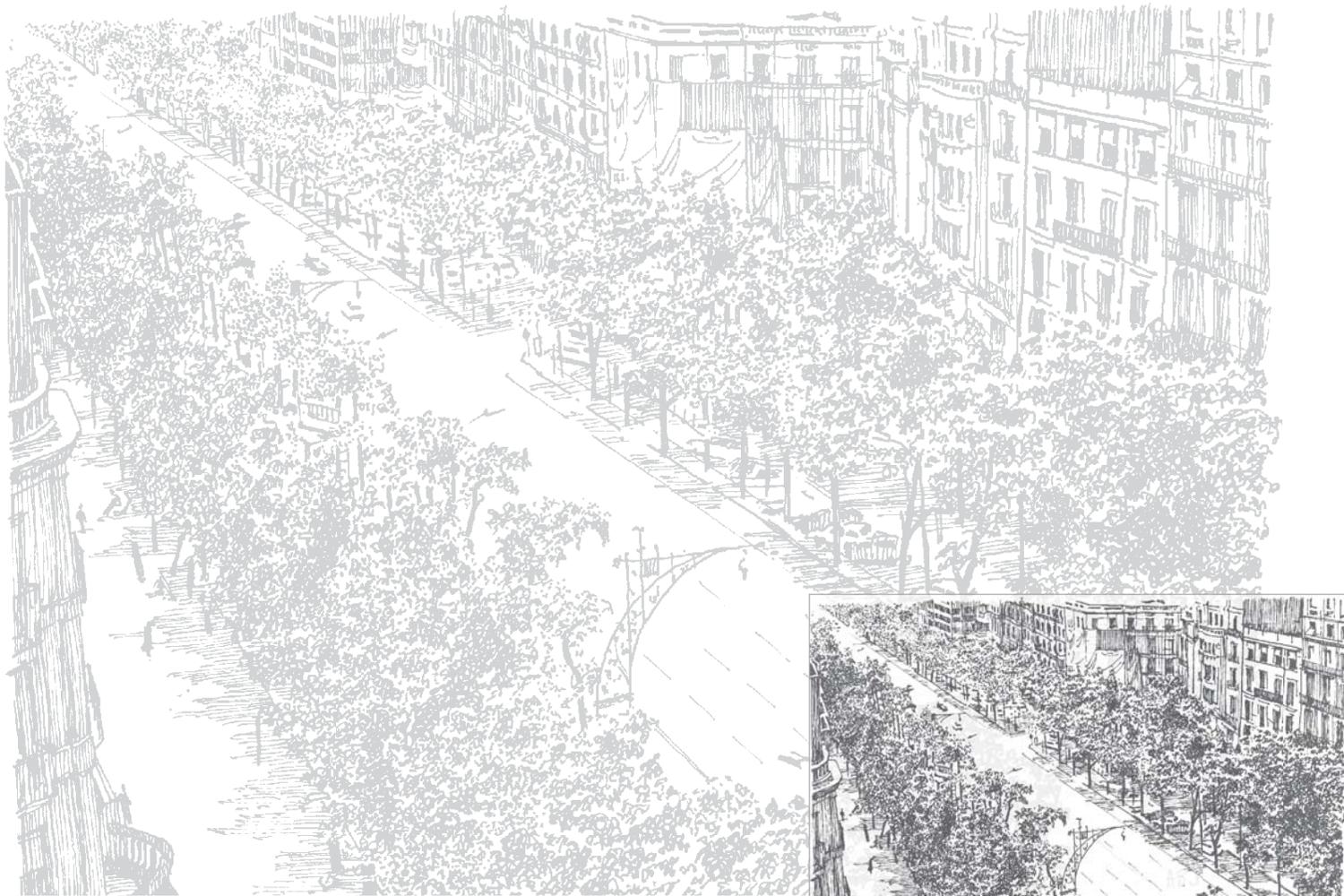
Dovrà essere sempre consentita la percorribilità di questi stessi manufatti in condizioni di sicurezza da parte delle componenti deboli della mobilità o, in alternativa, dovranno essere previste nuove strutture dedicate in via esclusiva alla mobilità dolce, curandone l'inserimento paesaggistico.

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

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

Spazi rurali

Gli spazi rurali che lungo il tracciato si presentano - a diversi livelli di integrità - rappresentano comunque la risorsa paesag-



Passeig de Gràcia



gistica più rilevante per il rilievo percettivo che assumono, per il contributo che possono offrire al conseguimento di un bilancio ecologico positivo del policentrismo urbano regionale e per la valorizzazione della tradizione alimentare e gastronomica che permeano la ruralità emiliana e quella romagnola.

La tutela degli spazi integri ancora riconoscibili lungo l'itinerario costituisce una priorità della politica di valorizzazione paesaggistica e si dovrà perseguire anche attraverso forme di indennizzo ambientale appropriate da stabilirsi con provvedimenti regionali che contrastino il consumo di suolo.

Nelle aree in diversa misura compromesse le verifiche sul ripristino di quote di paesaggio rurale andranno operate tenendo conto in particolare delle valenze di queste in termini di reti ecologiche e percettive (vedi anche le aree di risulta prodotte dall'alta velocità).

Per il ripristino del territorio rurale compromesso e per la riduzione dei detrattori ambientali potranno essere previste apposite manovre perequative riconoscendo crediti edilizi a compensazione del valore degli effetti paesistici prodotti ovvero intervenendo ai sensi dell'art. 10 della Legge Regionale 16/2002 con i contributi per l'acquisizione e la demolizione dei detrattori.

Andranno valutate con particolare attenzione le esigenze di funzionalità delle reti ecologiche che attraversano la Via Emilia, avendo cura degli elementi di arredo vegetazionale del contesto e degli interventi di riconfigurazione e attrezzatura delle piattaforme stradali, da finalizzare alla riduzione dell'effetto barriera oggi rappresentato dalla infrastruttura e dagli insediamenti ad

essa collegati nei confronti della presenza e della diffusione delle diverse specie biologiche.

All'integrità e alla qualità del paesaggio concorre naturalmente il patrimonio rurale rappresentato dalle tipologie edilizie della tradizione come dall'orditura dei campi e dalle sistemazioni colturali. Patrimoni rurali per i quali è essenziale ritrovare o confermare economie agricole le più compatibili con la forma così apprezzata, intervenendo anche attraverso la sperimentazione di "parchi agricoli" intesi come paesaggi protetti gestiti in forma consortile o anche attraverso la valorizzazione delle filiere corte, giovandosi dell'effetto vetrina che la Via Emilia può rappresentare per i consumi alimentari, tanto più in quanto sia sostenuta da una politica regionale che ne faccia una Via del gusto e della alimentazione di primario rilievo.

Le polarità culturali e i *landmarks* presenti negli spazi rurali dovranno essere riconosciuti e valorizzati attraverso il loro recupero e la sistemazione paesaggistica del relativo contesto.

Nella progettazione del boulevard regionale nello spazio rurale si dovrà tenere conto della esigenza di dotarlo di un apparato vegetazionale coerente con il contesto, di attrezzarlo con un sistema di ciclabili ricavate prevalentemente fuori piattaforma, mentre si dovrà operare per recuperare i relitti della infrastrutturazione storica di appoggio alla attività di viaggio.

In ogni caso dovrà essere evitata e contrastata opportunamente ogni tendenza alla riduzione dei varchi inedificati e delle visuali paesaggistiche che essi rappresentano avendo particolare cura a preservare e a mettere in rilievo quelle componenti paesaggisti-



Along Grand Concourse

che di maggior naturalità e valore ambientale che sono rappresentate da siepi, filari e fontanili.

Il tema della difesa di un rapporto sostenibile tra il paesaggio urbano e quello agronaturale riguarda anche l'intero corridoio (autostrade e alta velocità, sino alla Via Emilia bis) da difendere come valore percettivo conservando quella sequenza ritmata tra città e campagna che è il carattere distintivo dell'identità regionale.

Nuclei insediativi minori a sviluppo lineare

I nuclei insediativi minori rappresentano spesso le criticità maggiori presenti lungo la Via Emilia, subendo essi stessi gli effetti dell'intensità del traffico che ne mortifica le esigenze relazionali e collettive.

Per essi è essenziale predisporre progetti di moderazione del traffico che prevedano una opportuna riserva di spazi per la mobilità dolce, una maggiore permeabilità della Via Emilia. Progetti che si integrino con le preesistenze e le previsioni di riqualificazione degli spazi pubblici interni ai nuclei, avendo particolare cura per le funzioni simboliche (chiese, cimiteri, luoghi della socialità,...) frequentemente degradate dal carico dell'infrastruttura.

Grandi intersezioni infrastrutturali

La presenza di innesti di viabilità primaria sulla Via Emilia è il principale fattore di discontinuità dell'itinerario e una sollecitazione della arteria che sovente ne ostacola un uso più urbano.

Le aree delle grandi intersezioni infrastrutturali sono forse le aree più critiche del sistema regionale della Via Emilia e quelle

che necessitano più di altre di una riprogettazione paesaggistica che sappia recuperare anche le aree di risulta e garantire la continuità della mobilità dolce.

La riorganizzazione del sistema infrastrutturale storico nelle sue relazioni con le rete autostradale e con le eventuali varianti dell'itinerario (Via Emilia bis) è determinante per valutare i margini di riplasmabilità e di recupero paesaggistico dei siti; ogni progetto di realizzazione di varianti all'itinerario storico dovrà per questo farsi carico delle istanze di riqualificazione del tratto di Via Emilia che attraverso la realizzazione della variante stessa potrà essere restituito ad una nuova fruibilità locale.

Insedimenti produttivi

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 costruito anche per l'elevata riplasmabilità che gli edifici industriali mostrano entro cicli relativamente ravvicinati di ammortamento.

Le direttrici di questa azione potranno riguardare il recupero di spazi ineditati per migliorare l'immagine, la funzionalità e la qualità ambientale dei siti, ma anche la riorganizzazione della accessibilità alla Via Emilia come *Boulevard* attraverso la realizzazione di controviali o la realizzazione di nuovi sistemi di accessibilità veicolare, "ribaltati" sul retro degli insediamenti.

Sul fronte del paesaggio costruito, in queste aree andranno promosse e sostenute azioni per la mitigazione o la sostituzione di edifici ed impianti che rappresentino veri e propri detrattori



Bicycle Path on Ocean Parkway

paesistici ma anche 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.

Periferie delle espansioni urbane recenti

Nelle periferie prodotte dalle espansioni più recenti diventa centrale il tema del *boulevard*, cioè di un asse stradale di sezione tale da configurare un accesso fluido alla città e ben riconoscibile per il suo impianto formale e il suo arredo.

A tale proposito diventa essenziale garantire gli spazi per la mobilità dolce e per l'arredo vegetale, oltre che intervenire nell'organizzazione del traffico (sosta a lato strada, rotonde, svolte a sinistra) e del trasporto pubblico per migliorare la vivibilità della infrastruttura come ambiente urbano.

Il tutto tenendo conto delle diverse condizioni locali ed entro strumenti di riqualificazione urbana che mettano in gioco anche eventuali comparti di ristrutturazione urbanistica (spazi informi o aree produttive dismesse) oltre alle aree della città pubblica, per ridefinire la scena urbana anche con il concorso di nuove architetture e per dare un contributo alla definizione delle aree sensibili dei suoi margini (porte urbane comprese).

Le periferie storiche

In questa situazione la Via Emilia già presenta, in qualche misura e nella maggior parte dei casi, il carattere di *Boulevard*.

Un *boulevard* in larga misura da ripristinare e riqualificare nelle

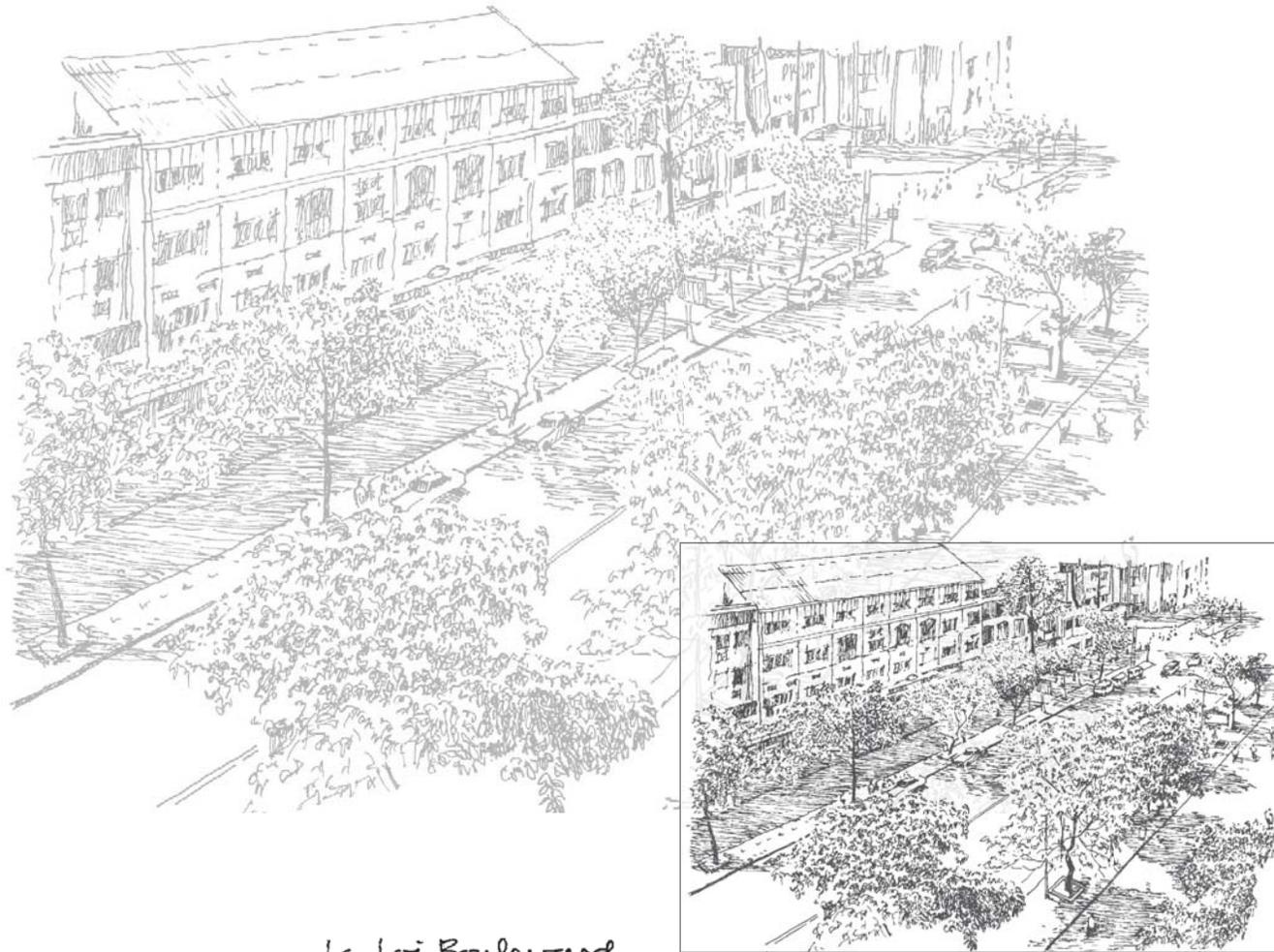
dotazioni e negli arredi degli spazi destinati/da destinare alla mobilità dolce e da sostenere con azioni sulla regolazione del traffico e della sosta che consentono ove necessario di aumentare ulteriormente questi spazi.

I "luoghi di contatto" tra queste periferie più formalizzate e i Centri Storici rappresentano occasioni importanti per una nuova monumentalizzazione delle "porte interne" della città.

6.5 - Lo spazio della Via Emilia

Ogni progetto di innovazione e valorizzazione che interessi l'itinerario della Via Emilia dovrà riconoscere e tematizzare il proprio dominio spaziale, l'ambito entro il quale l'azione di trasformazione e di valorizzazione esercita o potrà esercitare i propri effetti. Un ambito entro il quale il progetto rende riconoscibile ed evidente il proprio legame con la Via Emilia e partecipa ad uno dei molteplici significati che all'itinerario consolare possono essere attribuiti dagli obiettivi di qualità paesistica che lo interessano.

Un dominio spaziale di dimensione (e anche di metrica) variabile: dalla scala di prossimità, che descrive lo spazio delle relazioni di vicinato che la strada attraversa e serve, allo spazio dominato dalla percezione visiva, che percorre gli spazi aperti sino alle quinte sceniche che li racchiudono. Ancora alla scala delle relazioni immateriali che stabiliscono una continuità della Via Emilia con tutti i luoghi che trovano la propria ragion d'essere nei processi di territorializzazione che l'itinerario stradale ha promosso nelle molteplici funzionalità che hanno caratterizzato la storia della strada. E a quelle che lo stesso itinerario saprà ancora consentire.



Le loi Boulevard

6.6 - I progetti integrati per la valorizzazione della Via Emilia (p.m)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



7. UN FORUM PER LA VIA EMILIA

7.1 - La percezione dei contemporanei: i contributi letterari e giornalistici

La Via Emilia: duemila anni di storia non di un semplice percorso, ma di un generatore di luoghi, spazi e paesaggi. *“La Via Emilia non è una strada. Non è un vettore di espansionismo come saranno le arterie romane verso le Gallie o il Danubio. La Via Emilia non serve ad andare “verso” qualcosa, ma a segnare un territorio. E’ una linea d’arroccamento, un “Limes”. Un’ incredibile, funzionale, efficacissima, avveniristica e geniale frontiera”* (Paolo Rumiz, La Repubblica 07-08-2007). Ma di questi duemila anni la Via Emilia non ne porta il peso a volte ingombrante della storia. Altri “percorsi” storici sono oggi semplici ed abbelliti musei all’aperto, mete di pellegrini vacanzieri (per citare un semplice esempio *El camino de Santiago de Compostela*). La Via Emilia ha saputo nel tempo generarsi e rigenerarsi, costruendo paesaggi contemporanei ricchi, densi e diversi.

Nata per costruire le basi logistiche del potere nascente di Roma, oggi la Via Emilia è la calamita delle nuove tecnologie, punto d’incontro di innovazione, ricerca, sviluppo. *“Improvvisamente lungo la Via Emilia, sono spuntati cinquanta centri di ricerca super specializzati, tanti piccolissimi Mit (Massachusetts Institute of Technology) nei quali lavorano 530 giovani scienziati (e altri mille ricercatori hanno fatto ingresso nelle aziende) per fare crescere la ricerca scientifica e indirettamente aiutare un sistema industriale affamato di innovazione.*

Un miracolo, dopo anni di discussioni sulla necessità di fare ricerca e innovazione tecnologica, di far incontrare industrie e università, dopo le false partenze di tanti poli tecnologici” (L. N., Piccoli Mit della Via Emilia. La Repubblica, 05-12-2004).

Una Via Emilia che oggi rappresenta l’asse portante di quella megalopoli italiana che molti definiscono la “nostra Los Angeles”: *“Uno dei primi a parlarne era stato Pier Vittorio Tondelli. O almeno, molti di noi lo hanno sentito da lui per la prima volta e per la prima volta hanno cominciato a pensare alla loro città in un modo diverso. Ecco, già il termine città è sbagliato. Regione, forse, ma non va bene neanche quello. Zona o territorio funzionano ma sono brutti, roba da Assessorato alle Attività Produttive, buoni per fotografare cooperative e insediamenti e non per rendere l’anima di qualcosa che forse non esiste anche se noi sentiamo che c’è. Chiamiamola metropoli. La metropoli emiliano romagnola”* (Carlo Lucarelli, Sulla Via Emilia la nostra Los Angeles. La Repubblica 30-10-2005).

Una Via Emilia che ha guardato ad altre culture, ad altri miti, prendendone l’identità e facendola sua. Oggi, infatti, la Via Emilia *“sembra quasi la famosa Route 66 americana, percorsa dai biker emiliani in sella alle loro Harley Davidson, con bicipiti scolpiti che spuntano dai gilet di pelle, con ricamato il nome della «banda»,*



La Centuriazione nei territori fra Brescello, Reggio Emilia e Parma su cartografia IGM. - da AEMILIA una via una regione - evoluzione di un territorio, Rotary Club Parma Est

copiato-storpiato da quello di gruppi motociclistici americani. I campi arati nei dintorni di Reggio e Modena si riflettono nella carrozzeria lucida di enormi Cadillac e nei chioschi il ketchup si mescola alla piadina" (Paola Naldi. Se la Via Emilia diventa Route 66. La Repubblica 22-11-2007).

Una Via Emilia leader del settore meccanico, bacino di "4000 imprese che occupano 57mila persone ma che, per la quasi totalità, sono aziende con meno di 50 addetti" (Alessandra Carini, Il cuore della meccanica tra la Via Emilia e il West. La Repubblica 19-05-2008).

Ed una Via Emilia "notturna", una strada che configura un territorio dove si insediano "12.415 posti in cui si mangia, di cui 4.063 ristoranti. 294 cinema. 148 teatri. 220 locali da ballo e 113 di musica dal vivo. 13.461 cuba libre bevuti in discoteca soltanto nel week end" (Carlo Lucarelli, art. citato). Una Via Emilia strada della musica, dove i suoi locali hanno dato i natali artistici a Vasco Rossi, Ligabue, Francesco Guccini, Laura Pausini, Nek e Zucchero tra i tanti.

Tutti questi paesaggi moderni si traducono in luoghi, contesti, spazi, manufatti che fanno parte integrante della Via Emilia, ne caratterizzano il percorso e gli ambienti. In questi luoghi si riconoscono e si identificano giovani, scienziati, imprenditori, operai, che vivono, consumano e costruiscono quotidianamente la Via Emilia.

Pensare politiche nell'ambito di un piano paesistico che salvaguardino, valorizzino, rafforzino e migliorino (nel senso di funzionalità, fruibilità, percezione) questa Via Emilia è

un'occasione per comprenderla ed adattarla alle nuove dinamiche economico-sociali.

Allargare il "bacino" d'utenza del paesaggio Via Emilia, identificare luoghi e dinamiche culturali ed economiche contemporanei che rappresentano punti cardinali dell'immaginario collettivo può essere un elemento di supporto importante per la costruzione di una completa condivisione sociale.

Tutte queste "suggestioni" possono rappresentare un importante passaggio nel piano paesistico. Infatti, quando si identificano politiche che valorizzino la *Via Emilia come Via del gusto* non bisogna dimenticare che ci troviamo di fronte anche una "Via Emilia dell'High Tech", una "Via Emilia dell'industria meccanica" ed una "Via Emilia della notte", ognuna delle quali imprime sul territorio manufatti e paesaggi che ne danno l'impronta spesso inconfondibile e nella società emiliana punti di riferimento ed orientamento.

Per questo le politiche atte a recuperare ciascuno di questi episodi e modalità d'uso in un percorso strutturato ed attrezzato per una accessibilità bene organizzata (il *boulevard*) e a costruire attorno a questo sistema di luoghi un complesso di azioni immateriali di valorizzazione (e di eventi) che riconosca un ruolo da "super Via" per una Via Emilia ricondotta ad itinerario di viaggio, (tanto più in quanto la sua fruizione veicolare e quella per la mobilità dolce siano state moderate e riconciliate) possono rappresentare i contenuti di un importante "progetto di sistema" di dimensione regionale e una occasione per aiutare il paesaggio della Via Emilia a rinnovarsi e, quindi, rimanere se stesso.



Tavola dell'Antico Rubicone , Gabriello Maria Guastuzzi - Venezia: Simone Occhi, 1749 incisione su rame - da "La Romagna nella cartografia a stampa del cinquecento all'ottocento" Luissè editore

7.2 - La percezione dei contemporanei: la Via Emilia al cinema

La Via Emilia attraversa e unisce una città-regione, una città-metropoli che va da Piacenza a Rimini, estendendosi lungo una regione ricca di primati, di genio e di talento, di creatività, di ricchezza e di contraddizioni; una terra di uomini e di saperi, dalle radici profonde e sempre attenta ai cambiamenti e sensibile alla cultura; una terra di città vivibili e di persone disponibili all'incontro e allo scambio. Aspetti che nei decenni hanno stimolato la fantasia e la vena creativa di registi e sceneggiatori, impegnati a restituire su pellicola le emozioni che i luoghi della Via Emilia hanno generato.

Nella filmografia dei racconti inerenti l'antica strada consolare spicca un filmato d'epoca intitolato "*La ballata della Via Emilia*", il quale effettua un viaggio attraverso il tempo, partendo dal mare e salendo fino al confine con la Lombardia.

"*La ballata della Via Emilia*", con la regia di Piero Nelli, mette in luce tutte le diverse sfumature che caratterizzavano in passato (e che in parte caratterizzano tutt'ora) il movimento e il ritmo sociale dell'antica strada.

Una duplice lettura che fonde la dimensione fisica della Via Emilia dove una civiltà contadina ha costruito i suoi centri abitati e i suoi monumenti, con la realtà delle abitudini, degli spostamenti, delle usanze e degli avvenimenti che su di essa si esercitano.

Un filmato che disegna i diversi volti di una strada che vive, attraverso il rumore e i percorsi delle auto, i viaggi e le gare in bici-

chetta, le corse dei bambini che giocano nei piazzali delle Chiese, i lenti movimenti dei contadini che arano i campi e allevano gli animali, l'euforia dei giovani che sotto i portici buttano lo sguardo sulle novità del giorno, le escursioni negli ambienti naturali, gli incroci delle "capparelle" per concludere gli affari, gli abbracci degli amanti distesi nei campi illuminati dal sole, la frenesia dei mercati, il movimento delle processioni e delle manifestazioni. Ma anche una Via Emilia dal lato oscuro, causato dagli incidenti automobilistici e dalle numerose morti da essi provocate.

Caratteristiche tipiche di una strada-regione eterogenea, tutte riunite da un aspetto comune: la Via Emilia come uno straordinario punto di incontro e di scambio sociale, dove la vita ha i suoi binari obbligati di evasione e di realtà.

Il filmato descrive questi "movimenti" inserendoli nei diversi paesaggi che li generano, variando come se facessero parte di una fisarmonica, con un transito febbrile qua e là interrotto dal quieto riverbero della campagna, specchio di una più estesa misura dell'uomo e delle cose: una Via Emilia composta dalle colture dei campi rurali, da lineari filari di alberi, dall'apertura delle piazze avvolte nelle facciate degli edifici storici, dai paesaggi industriali delle fonderie e, infine, dai ponti e dai paesaggi fluviali circondati da sterminati ambienti naturali.

Ma la filmografia dell'antica strada consolare conosce anche realizzazioni più recenti, come i quattro film-documentario realizzati nel 2003 che fanno parte del progetto intitolato "Via Emilia"; film che raccontano brani di territorio attraverso lo sguardo di scrittori che in questa terra sono nati e a questa terra hanno



I Ducati di Parma e Modena e le Legazioni dell'A. B. Borghi - Siena 1789 incisione su rame - da Terre di Longobardia Z. Davoli, R. Santelici, S. Zanasi

dedicato parte della loro vita artistica. Un progetto che si pone come obiettivo fondamentale quello di valorizzare e promuovere il patrimonio artistico, culturale e ambientale della regione, attraverso il racconto di storie, emozioni e sensazioni accomunate da un unico filo conduttore, ossia l'ambientazione in luoghi attraversati e profondamente influenzati da quella strada-città che rianima lungo il proprio percorso le memorie dei momenti su di essa trascorsi e da essa generati.

Il Progetto "Via Emilia", rappresenta un modo possibile di raccontare questa terra attraverso le voci di scrittori in essa radicati: scrittori *noir*, scrittori visionari e surreali, poeti, sceneggiatori.

Come il poeta Roberto Roversi, che in "*Bologna e Bologna*" raccoglie una serie di riflessioni sul moderno e contraddittorio capoluogo emiliano, oggi più che mai una città confusa e lontana dai fasti degli anni in cui ha rappresentato un laboratorio di vivibilità sociale. Oppure come lo sceneggiatore Tonino Guerra, che in "*Due o tre cose che so di lei*" rivisita in forma poetica il "suo" microcosmo (la Romagna) attraverso un percorso poetico e autobiografico tra poesia, scrittura e cinema.

E infine gli scrittori Gianni Celati e Carlo Lucarelli, che rispettivamente in "*Mondonuovo*" e in "*Segni particolari*" percorrono ed "esplorano" paesaggi reali e surreali, itinerari geografici ed interiori, dalla bassa padana al delta del Po lungo l'asse urbano e notturno della Metropoli-Emilia.

Quattro modi diversi di raccontare una regione, quattro rappresentazioni differenti di uno stesso luogo, quattro sguardi e altrettante possibilità di guardare con gli occhi di "osservatori pri-

vilegiati" e disincantati i territori dell'Emilia Romagna, quelli più frequentati e consueti, ma anche quelli più personali e interiori.

7.3 - L'immagine sociale: tracce per un percorso di ascolto

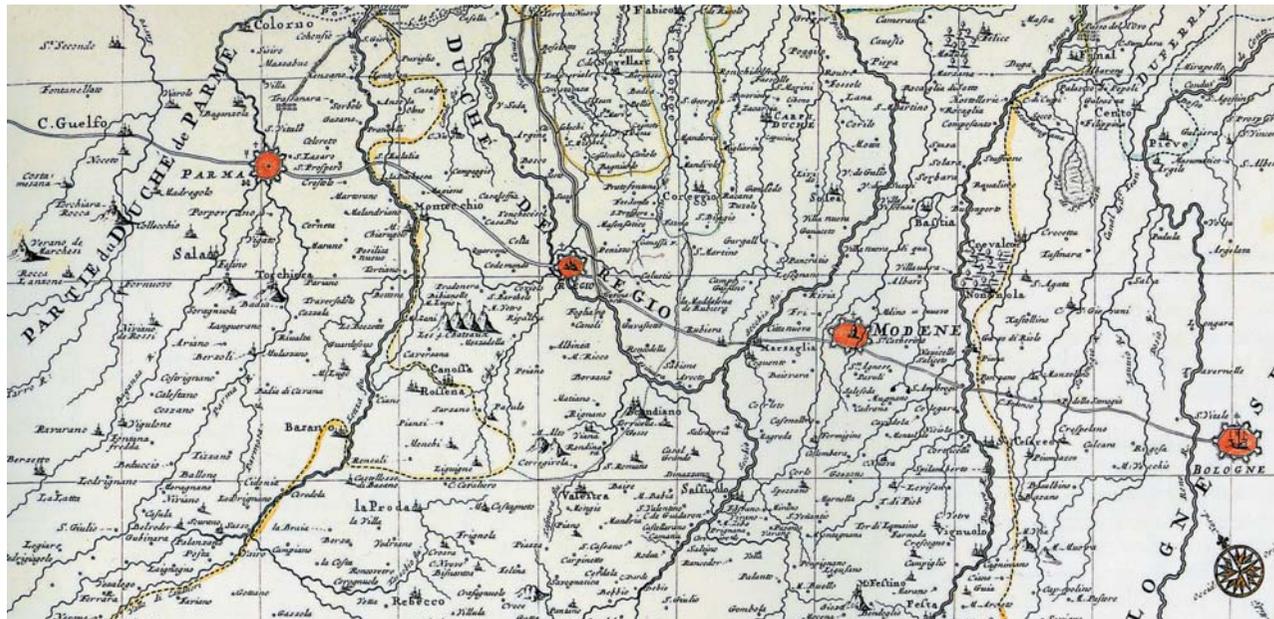
La condivisione delle Linee Guida per la valorizzazione paesistico-ambientale della Via Emilia rappresenta un'occasione estremamente significativa attraverso la quale la Regione può definire ulteriormente, migliorare e legittimare socialmente le Linee Guida, ma anche mettere a punto azioni locali inerenti i dieci contesti individuati per permettere l'elaborazione di strumenti di governo del territorio sempre più efficaci.

L'efficacia di questa azione dipenderà dalla capacità della Regione di attivare processi in cui ciascun soggetto coinvolto, portatore di una specifica definizione dei problemi, delle priorità e delle necessità dello sviluppo del territorio sia messo in grado di contribuire ad elaborare gli orientamenti di fondo (le Linee Guida per l'innovazione paesistica), gli obiettivi e le azioni strategiche per i diversi contesti locali.

Questo approccio porterà in primo piano l'immagine sociale del sistema metropolitano regionale attraverso un contributo che risulterà innovativo sia rispetto al tema della costruzione di reti di relazione che alla elaborazione e consolidamento di norme di azione orientate alla soluzione condivisa dei problemi, sempre più complessi e compressi nel tempo.

Potrebbero essere previste due direzioni di attività e quindi due

Carte Nouvelle Du Duchè de Modene de Regio, et de Carpi - incisione su rame - da Terre di Longobardia Z. Davoli, R. Sanfelici, S. Zanasi



livelli di coinvolgimento degli attori sociali, una di carattere e matrice prettamente regionale volta a focalizzare ancora meglio le Linee Guida (Legittimazione sociale delle Linee Guida per l'innovazione paesistica), l'altra con una più spiccata rilevanza sui dieci sistemi e contesti individuati che andrà a precisare a livello locale quali strategie operative dovranno caratterizzare ciascun contesto (Laboratori partecipati di progettazione della Via Emilia).

Legittimazione sociale delle Linee Guida per l'innovazione paesistica

Una modalità potrebbe essere quella di aprire il processo partecipativo attivando un *Open Space Technology (OST)*, al quale invitare tutti gli *stakeholder* che rappresentano interessi diffusi rispetto al tema della Via Emilia.

La metodologia che si propone di usare è ritenuta particolarmente adatta per:

- coinvolgere attivamente e contemporaneamente un numero elevato di partecipanti, svolgendo nel corso di una giornata di lavoro un numero elevato di gruppi di discussione e di approfondimento;
- coinvolgere persone molto diverse tra loro, per attività, formazione, esperienza e competenza: tecnici, politici, referenti di realtà associative, storici, geografi, giornalisti, artisti;
- responsabilizzare i partecipanti rispetto alla qualità degli esiti del lavoro e favorire la creazione di reti e di relazioni di cooperazione, a seguito dell'evento;

- creare un clima di lavoro in cui sono fortemente valorizzate l'autorganizzazione, la capacità di essere propositivi e la capacità cooperativa dei soggetti coinvolti;
- scrivere collettivamente un rapporto sui temi affrontati, che potrà fornire una serie di priorità e modalità di attuazione delle Linee Guida .

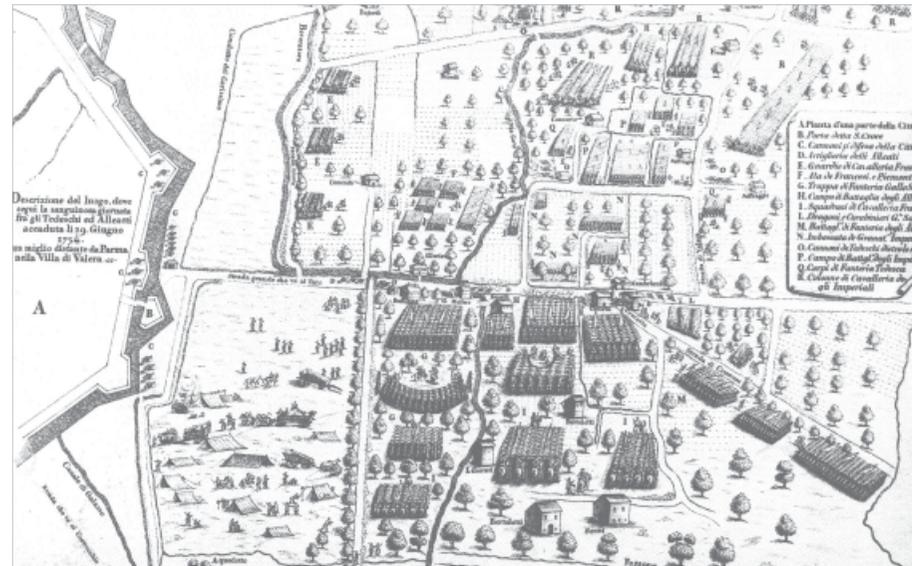
La forma dell'incontro, che si esaurisce nell'arco di una giornata di lavoro, infatti, ha le caratteristiche di uno spazio aperto, in cui l'agenda dei lavori – tempi, argomenti, modalità della discussione – è definita dai suoi stessi protagonisti.

Laboratori partecipati di progettazione della Via Emilia

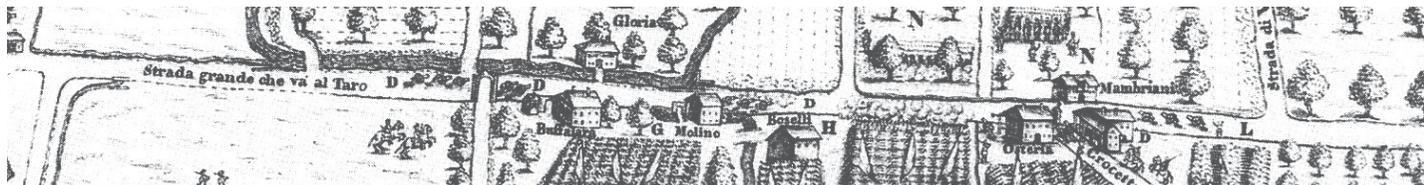
A seguito della formalizzazione della versione condivisa delle "Linee Guida per la valorizzazione paesistico – ambientale della Via Emilia" potranno essere organizzati una serie di incontri pubblici/laboratori partecipati nel corso del quale saranno presentati i risultati della prima fase e sarà richiesto ai partecipanti di esprimersi rispetto al sistema delle Linee Guida e di volgere le stesse in azioni relative ai contesti locali.

Perché questa azione abbia successo è necessario che tutti i soggetti che verranno toccati da questa modalità di valorizzazione paesistico – ambientale ne siano consapevoli e partecipino al massiccio intervento di comunicazione e informazione rispetto al percorso di partecipazione.

Ciascun incontro svolgerà per le comunità locali una funzione particolarmente rilevante, perché, essendo aperto a tutta la cittadinanza, permetterà a tutti di capire come ha funzionato



Archivio di Stato di Parma - Via Emilia nei pressi di Villa Valera (PR) da: AEMILIA una via una regione - evoluzione di un territorio, Rotary Club Parma Est



il lavoro preliminare svolto con gli *stakeholder* e soprattutto di interagire con questo sottolineando le idee, i problemi, i nodi critici da affrontare a scala locale, partendo dalla Linee Guida per l'innovazione paesistica, da porre all'attenzione dell'Amministrazione Regionale.

In parallelo a questo ciclo di incontri pare opportuno prevedere un'ulteriore fase di condivisione propositiva che potrà essere attivata attraverso l'utilizzo delle nuove tecnologie; verrà, a tal fine, implementato un sito dedicato al progetto, suddiviso sui dieci ambiti individuati, attraverso il quale i partecipanti agli incontri e più in generale tutti i cittadini interessati avranno la possibilità di rispondere all'intervista *on line* allegando immagini del loro ambito di appartenenza opportunamente commentate.

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

La pluralità e molteplicità della Via Emilia che nasce dalle suggestioni che suscita agli occhi di chi la guarda, si apre a molteplici rappresentazioni che un approccio puramente tecnico non può abbracciare con la semplice applicazione disciplinare.

Alle parole e alle immagini degli artisti, degli operatori culturali e di quelli della comunicazione, devono potersi aggiungere anche lo sguardo e la voce degli abitanti, dei frequentatori e dei passanti, per comprendere, raccontare e apprezzare quello che è lo spazio di vita di una moltitudine di persone. Il paesaggio della Via Emilia non è composto unicamente da oggetti e manufatti,

ma da luoghi, profumi, rumori che derivano dalle incessanti attività che su essa si svolgono. Il contributo di chi sulla Via Emilia ci lavora, ci passeggia, ci vive, si diverte è basilare nella comprensione delle complesse vite che animano la Via Emilia.

Un contributo da accogliere in un *forum* virtuale aperto e flessibile da realizzare come componente significativa di un sito web sulla Via Emilia e la sua valorizzazione; un *forum* dove ogni produttore, gestore o consumatore del paesaggio possa avanzare interrogativi o proposte, dubbi o certezze personali che arricchiscono *in itinere* il processo di formazione di comprensione e proposta di un progetto di paesaggio socialmente condiviso.

Per aprire il *forum* alcuni interrogativi possono suggerire il cammino rivolgendosi non solo alle capacità narrative ma anche alla visione fotografica degli interlocutori:

- Quali immagine scegliereste per presentare la Via Emilia a chi non la conosce?
- Quale immagine invece può essere proposta per condividerla con chi la conosce già?
- Quali immagini più rappresentano le tradizioni e la storia della Via Emilia?
- Quali danno il segno di una modernità apprezzabile?
- Quali sono quelle che turbano e stravolgono il contesto?
- Quale immagine proporreste per promuovere la Via Emilia come itinerario di vista e di fruizione?



RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI ESSENZIALE

Principali riferimenti bibliografici utilizzati nella redazione del rapporto:

- AA.VV., *Archeologia industriale*, Touring Club Italiano, 1983
- AA.VV., *Archeologia industriale in Emilia Romagna e Marche*, Silvana editoriale, 1991
- AA.VV., *Campagna e industria. I segni del lavoro*, Touring Club Italiano, 1981
- AA.VV., *Case rurali nel forese di Reggio Emilia*, Comune di Reggio Emilia, 1984
- AA.VV. *Cultura popolare nell'Emilia Romagna. Strutture rurali e vita contadina*, Federazione Casse di Risparmio e delle Banche del Monte dell' Emilia Romagna, 1977
- AA.VV., *Fabbriche abbandonate e recupero urbano*, ERVET, 1989
- AA.VV. *Insedimenti rurali in Emilia Romagna e Marche*, Silvana Editoriale, 1989
- AA.VV., LOTO. *Landscape opportunities. La gestione paesistica delle trasformazioni territoriali: linee guida e casi pilota*, Regione Lombardia - Comunità europea, 2005
- AA.VV., *Le cattedrali in Emilia Romagna. Storia, arte, liturgia*, Nicolodi, 2007
- AA.VV., *Padania*, Tipolitografia Tecnograf, 1976
- AA.VV. *Strutture rurali e vita contadina*, Fondazione Casse Risparmio Emilia, 1977
- AA.VV., *Pianificazione e reti ecologiche. PLANECO - Planning in ecological network*, Gangemi, 2003
- Adani G. (a cura di), *Rocche fortificati castelli in Emilia Romagna Marche*, Banche popolari cooperative Emilia Romagna e Marche, 1988
- Adani G., Foschi M., Venturi S., *Ville dell'Emilia Romagna. Dal castello-villa all'influsso di Versailles*, Consorzio fra le Banche Popolari Cooperative dell'Emilia Romagna, 1982
- ANPA, CIHEAM - IAM.B., Workshop internazionale, Prospettive per il potenziamento della connettività nei paesaggi mediterranei, estratto edito da Work Group Agroecology/Biopuglia Project, 1999
- Baricchi W., *Insedimento storico e beni culturali*, Comune di Reggio Emilia, 1985
- Basso P., Bonini P. P., *L'Emilia vista dalla sua strada: SS9 Via Emilia tra Parma e Modena*, APM, 2003
- Bertolani del Rio M., *I castelli reggiani*, Reggio Emilia, 1971
- Bizzarri G., Bronzoni E. (a cura di), *Esplorazioni sulla Via Emilia. Vedute nel paesaggio*, Feltrinelli, 1986
- Bocchi F., *L'architettura popolare in Italia. Emilia Romagna*, Laterza, 1984
- Boitani L., *La tutela e la valorizzazione della biodiversità terrestre in Italia: appunti per la Rete Ecologica Nazionale, intervento al convegno nazionale Conservazione della natura e sviluppo locale: il sistema delle aree protette e la Rete Ecologica Nazionale*, ECOLAVORO99, Legambiente, Ministero dell'Ambiente, Federazione Italiana Parchi e Riserve Naturali, Firenze 14 dicembre 1999



- Calzolari V., *Beni culturali e valori storico-paesistici delle aree protette di RomaNatura*, in "Urbanistica Quaderni", n. 37, INU, 2003
- Capacchi G., *I castelli della pianura parmigiana*, Silva editore, 1978
- Casali M. N., *Via Emilia. Generazioni, comunità, memorie. Lungo la Via Emilia. Pieve Modolena, Villa Cella, Villa Cadè, Villa Gaida*, Reggio Emilia, Comune di Reggio Emilia, 1999
- Cervellati P. L., *La strada che genera città*, in Finzi R. (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. L'Emilia Romagna*, Einaudi, 1997
- Comune di Bologna - Piano Strutturale Comunale, *Figure della ristrutturazione: città della Via Emilia ponente*
- Comune di Bologna - Piano Strutturale Comunale, *Figure della ristrutturazione: città della Via Emilia levante*
- Comune di Reggio Emilia - Piano Strutturale Comunale, *Quadro conoscitivo: Sistema insediativo dell'ambito della Via Emilia*
- Coppola G., *Agricoltura e aziende agrarie nell'Italia centro-settentrionale (secoli XVI-XIX)*, Franco Angeli, 1983
- Dall'Aglio P. L., Di Cocco I., *La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale dell'Emilia Romagna*, Touring Club Italiano, 2006
- Da Mareto F. (a cura di), *Parma e Piacenza nei secoli: piante e vedute cittadine delle antiche e nuove province parmensi*, Deputazione di Storia Patria per le Province Parmensi, Rotary Club di Parma, 1975
- De Seta C., *Il paesaggio*, in "Annali della storia d'Italia. Vol. 5", Einaudi, 1984
- Di Fidio M., *Teoria e prassi delle reti ecologiche. Dall'isolamento all'integrazione della difesa della natura*, intervento al seminario di studio del Dottorato di ricerca in Progettazione Paesistica Le reti ecologiche: strategie di equipaggiamento paesaggistico e miglioramento ambientale, Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio, Firenze, 26 maggio 1999
- Dimaggio C., Ghiringhelli R., *Reti ecologiche in aree urbanizzate*, Atti del Seminario, Milano 5 Febbraio 1999, Provincia di Milano – Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, FrancoAngeli, 1999
- Dinetti M., *Infrastrutture ecologiche. Manuale pratico per progettare e costruire le opere urbane ed extraurbane nel rispetto della conservazione e della biodiversità*, Il Verde Editoriale, 2000
- Fabbri P., Meucci D., *L'ecologia del paesaggio per il recupero di un ambiente di cava. Un caso applicativo*, in Muzzillo F. (a cura di), *Tecnologie di recupero ambientale*, BE-Ma, 1997
- Fabbri P., *Natura e cultura del paesaggio agrario*, CittàStudi, 1997
- Fabbri P. (a cura di), *Paesaggio, pianificazione, sostenibilità*, Alinea, 2003

- Fabbri P., *Principi ecologici per la progettazione del paesaggio*, FrancoAngeli, 2007
- Fabbri P., Finotto F., *Nuovi strumenti per la pianificazione del paesaggio: grafo ecologico e perequazione*, in Gherzi A. (a cura di), *Politiche europee per il paesaggio: proposte operative*, Gangemi, 2007, pagg. 244-261
- Faini S., Majoli L., *La Romagna nella cartografia a stampa dal Cinquecento all'Ottocento*, Luisè, 1992
- Farina A., *L'ecologia dei sistemi ambientali*, CLEUP Editrice, 1993
- Farina A., *Ecotoni, Patterns e Processi ai Margini*, CLEUP Editrice, 1995
- Farina A., *Ruolo storico-ecologico della siepe nel paesaggio agrario mediterraneo*, in "Genio Rurale", n. 1, 1995, pagg. 11-14
- Farina A., *Ecologia del paesaggio. Principi, metodi e applicazioni*, UTET, 2001
- Farri S., Spaggiari A., *I castelli reggiani*, Bizzocchi, 1981
- Ferrari T., *L'architettura rurale della pianura piacentina*, TIP.LE.CO., 2008
- Ferraris R., Finotto F., *Indirizzi per un piano paesistico in ambito agricolo – Il Brianco*, in Mazzino F., Gherzi A. (a cura di), *Per un Atlante dei Paesaggi Italiani*, Alinea, 2003, pagg. 189-209
- Finke L., *Introduzione all'Ecologia del paesaggio*, Franco Angeli, 1993
- Finotto F., *La progettazione ecologica del paesaggio rurale: un caso applicativo del grafo ecologico*, in Peano A. (a cura di), *Il paesaggio nel futuro del mondo rurale. Esperienze e riflessioni sul territorio torinese*, Alinea, 2006, pagg. 76-88
- Forman R. T. T., Godron M., *Landscape Ecology*, J. Wiley & Sons, 1986
- Forman R. T. T., *Land Mosaics. The ecology of landscape and regions*, Cambridge University Press, 1995
- Frazzi E., *Paesaggio, mercato globale e nuove politiche agroambientali, intervento al convegno Ruralità di pianura: fra degrado ed evoluzione*, Quarto convegno nazionale di studi sull'architettura rurale, Castello di Zena, Carpaneto piacentino, 5 ottobre 2007
- Gambi L. (a cura di), *La casa rurale in Italia*, Olshki, 1970
- Gambi L., *La Via Emilia*, in "Guida d'Italia – Emilia Romagna", Touring Club Italiano, 1991
- Gambino R., *Conservare innovare. Paesaggio, ambiente, territorio*, UTET, 1997.
- Gobierno de la Rioja, *Plan Especial de proteccion, recuperacion y revitalizacion del Camino de Santiago en La Rioja*, 1997
- Gribaudo D., *Ambiente fisiogeografico e ampiezza della proprietà terriera*, Facoltà di Magistero, Torino, 1938
- Guerrieri W., Guidi G. (a cura di), *Via Emilia. Fotografie luoghi e non luoghi 1*, Comune di Rubiera, 1999
- Guerrieri W. (a cura di), *Via Emilia. Fotografie luoghi e non luoghi 2*, Comune di Rubiera, 2000
- Jacobs B. J., Macdonald E., Rofè Y., *The boulevard book. History, evolution, design of multiway boulevards*, The MIT Press, 2002

- Malcevschi S., Bisogni L., Gariboldi A., *Reti ecologiche ed interventi di miglioramento ambientale*, Il Verde Editoriale, 1996
- Massa R., Ingegnoli V. (a cura di), *Biodiversità, estinzione, conservazione. Fondamenti di conservazione biologica*, UTET, 1999
- Migliori N., *Crossroads. Via Emilia*, Damiani Editore, 2006
- Quintelli C. (a cura di), *Geo(foto)grafia del paesaggio. Prove di s/ri/composizione del paesaggio tra Parma, Reggio Emilia, Modena*, in AA.VV., *Documenti del Festival dell'Architettura 4, 2007-2008*, Festival Architettura Edizioni, 2008
- Quintelli C. (a cura di), *Habitare la Via Emilia. Presenze e luoghi di rifondazione insediativa*, in AA.VV., *Documenti del Festival dell'Architettura 4, 2007-2008*, Festival Architettura Edizioni, 2008
- Quintelli C. (a cura di), *La strada ritrovata. Analisi e scenari per il territorio della Via Emilia*, in AA.VV., *Documenti del Festival dell'Architettura 2*, Parma 2005, Festival Architettura Edizioni, 2005
- Quintelli C. (a cura di), *Peregrinatio Aemiliae. Attraverso il monumento Via Emilia, tra riscoperta e segnatura degli elementi insediativi*, in AA.VV., *Documenti del Festival dell'Architettura 4, 2007-2008*, Festival Architettura Edizioni, 2008
- Quintelli C. (a cura di), *Via Emilia strip. Materiali per una rigenerazione identitaria*, in AA.VV., *Documenti del Festival dell'Architettura 2*, Parma 2005, Festival Architettura Edizioni, 2005
- La Regina F., *Architettura rurale*, Calderini, 1980
- Mussini M. L., Muraro M., *Antichi caselli nella provincia di Reggio Emilia*, Provincia di Reggio Emilia, 1989
- Odum E., *Principi di ecologia*, Piccin, 1973
- Orlandi P., *Uno sguardo lento. L'Emilia Romagna nelle raccolte fotografiche dell'IBC*, Clueb, 2007
- Ortolani M., *La casa rurale nella pianura emiliana*, Centro Studi per la geografia etnologica, 1953
- Panini G., *Via Emilia e dintorni*, Associazione Giuseppe Panini, 1999
- Paolinelli G., *La frammentazione del paesaggio periurbano. Criteri progettuali per la riqualificazione della piana di Firenze*, Firenze University Press, 2003
- Perogalli C., *Castelli e rocche di Emilia Romagna*, Gorlich editore, 1972
- Pigozzi M. (a cura di), *Gli architetti del pubblico a Reggio Emilia dal Bolognini ai Marchelli. Architettura e urbanistica lungo la Via Emilia (1770-1870)*, Grafis, 1990
- Prusicki M., *Il tema del degrado paesistico nell'aggiornamento del Piano del Paesaggio Lombardo*, in "Notiziario dell'Archivio Osvaldo Piacentini", n. 11-12, Tomo n. 2, Archivio Osvaldo Piacentini, 2008
- Regione Emilia Romagna – Servizio Valorizzazione e Tutela del Paesaggio e degli Insediamenti Storici, *Progetti di paesaggio. Idee ed esperienze nella programmazione regionale*, Regione Emilia Romagna, 2007
- Regione Liguria – Dipartimento Pianificazione Territoriale, *Aurelia & il progetto*, 2007

- Romani V., *Il paesaggio dell'Alto Garda bresciano*, Grafo edizioni, 1988
- Romano B., *La continuità ambientale nella pianificazione*, in "Urbanistica", n. 112, INU, 1999, pagg. 156-160
- Romano B., *Continuità ambientale, pianificare per il riassetto ecologico del territorio*, Andromeda, 2000
- Saltini A., Salomoni M. T., Rossi Cescati S., *Via Emilia: percorsi inconsueti fra i comuni dell'antica strada consolare*, Il Sole 24 Ore, Edagricole, 2003
- Sereni E., *Storia del paesaggio agrario italiano*, Laterza, 1982
- Socco C., Cavaliere A., Guarini S. M., *Il manuale urbanistico invisibile. La sintassi della città disgregata*, OCS - Dipartimento Interateneo Territorio - Politecnico e Università di Torino
- Turner M. G., Gardner R. H., *Quantitative Methods in Landscape Ecology. The Analysis and Interpretation of Landscape Heterogeneity*, Springer, 1994
- Varni A., *Lo scorrere del paesaggio. Il trasformarsi della pianura romagnola dalla preistoria al '900*, Editrice Faenza, 2007
- Venturi S., *Le architetture dell'ambiente*, in "Atlante dei beni culturali dell'Emilia Romagna", vol.III, Carimonte Banca Spa, 1995
- Vianelli M., *Paesaggi dell'Emilia Romagna. Un patrimonio di identità e culture oltre l'immagine*, Edizioni Pendragon, 1999
- Vitta M., *Il paesaggio*, Einaudi, 2005
- Zannoni M., *Il parmigiano-reggiano nella storia*, Silva Editore, 1999
- Vinci S., *Rovina*, Verdenero Editore, 2007
- Zonneveld I. S., Forman R. T. T., *Changing Landscapes. An Ecological Perspective*, Springer-Verlag 1983, 1990



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", ben radicato nella memoria e capace di promuovere nella società regionale le adesioni e la creatività necessaria per scommettere sul futuro.



la via emilia



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

