

## “Sguardi: Cesena con occhi diversi”

### VIA EMILIA

*Concorso di idee per la riqualificazione urbana del tratto ovest della Via Emilia*

## Allegato 2 – Documento Preliminare alla Progettazione ed ALLEGATI

### Indice

#### 0. PREMESSA

#### 1. SITUAZIONE ATTUALE

- 1.1 Ambito del concorso e trasformazioni urbane
- 1.2 PRG vigente e Piano Regolatore Integrato della mobilità

#### 2. OBIETTIVI GENERALI E INDICAZIONI PROGETTUALI

- 2.1 Obiettivi generali ed indicazioni progettuali

#### 3. ALLEGATI

## 1. SITUAZIONE ATTUALE

### 1.1 Ambito di concorso e trasformazioni urbane

L'**ambito di concorso**, di proprietà pubblica e di proprietà privata, riguarda lo storico asse stradale della Via Emilia al suo ingresso verso la città consolidata di Cesena ed in particolare lo spazio aperto di frangia e risulta che affianca la strada pubblica su cui si affacciano i tessuti edificati.

Nel caso specifico, l'ambito di intervento riguarda:

- i bordi del Viale Cattaneo;
- i bordi del Viale Matteotti;
- i bordi della via Zuccherificio nel tratto compreso tra il ponte del Risorgimento e la Via Machiavelli;
- lo spazio di risulta del piazzale D. Ambrosini che affaccia sul viale della Resistenza strettamente connesso al potenziamento del trasporto pubblico da e per il centro storico.

L'ambito di concorso è individuato nell'**Allegato A** al Documento Preliminare che riporta anche i **6 sottoambiti di intervento**, o di sperimentazione progettuale, su cui i concorrenti sono chiamati a sviluppare concretamente ed operativamente proposte progettuali ed idee per la riqualificazione di un tratto urbano della via Emilia a Cesena che proviene da nord-ovest.

Si tratta di ambito di intervento di circa **49.383 mq.**, e riguarda un tracciato stradale dallo sviluppo lineare di **circa 1,5 km**, su cui si affacciano funzioni ed attività differenti: spazi pubblici non chiaramente identificati, bordi stradali, attività commerciali e di servizio, parcheggi, edifici e spazi residenziali privati, servizi pubblici o di interesse pubblico. In genere attività o funzioni che non instaurano un rapporto ben definito con la "strada Emilia" che storicamente ha rappresentato uno dei punti privilegiati di affaccio degli edifici, degli spazi agricoli, degli spazi pubblici e luogo di identificazione dei centri urbani che man mano attraversava.

L'ambito di concorso comprende una parte della prima via Emilia di nord-ovest come la vediamo al **1894** nell'**Allegato D** (via Cattaneo) quindi il tracciato successivo identificabile nella planimetria del **1929** corrispondente all'attuale viale Matteotti che prosegue, sempre nella cartografia del 1929, nella via Zuccherificio oltre il ponte Risorgimento (in corrispondenza del Piazzale del Risorgimento da cui parte la via Cesare Battisti oggetto di recenti interventi di riqualificazione urbana).

Nell'ambito di intervento, è compreso altresì il sottoambito nr. 6 limitrofo al Piazzale D. Ambrosini/via della Resistenza in quanto rappresenta un punto di interscambio tra trasporto privato e trasporto pubblico di accesso alla città storica strettamente connesso proprio a diminuire il transito degli autoveicoli privati sulle principali arterie di accesso al centro di Cesena, tra cui la via Emilia stessa.

Il processo di trasformazione, giunto fino ai giorni nostri con la realizzazione del tracciato della "Secante" che ha sostituito nell'ambito urbano di Cesena la storica via Emilia, ha portato ad una progressiva modificazione e declassamento a strade urbane dei tracciati storici che attraversavano prima la città storica, quindi quella consolidata.

Con il processo di trasformazione urbana, concentrato soprattutto nel XX secolo, il ruolo “aggregativo” della via Emilia è stato progressivamente modificato ed in parte annullato, perdendo, nel contatto con le città, quel ruolo di riconoscibilità e di identità che da sempre ha invece caratterizzato la crescita e le trasformazioni delle città “dell’Emilia”.

La Via Emilia è infatti il percorso matrice di un secolare processo di insediamento e di urbanizzazione, che ha conosciuto e sta conoscendo dinamiche e modificazioni crescenti. In Emilia Romagna si discute come operare perché le trasformazioni necessarie possano essere occasione di innovazione sostenibile e non motivo di spaesamento e di annullamento del tracciato storico che rappresenta il filo conduttore che connette linearmente le principali città della Regione.

La **Via Aemilia** venne aperta dal console Marco Emilio Lepido nel 187 a.C., quando nella regione esistevano già tre colonie: Rimini, dedotta nel 268 a.C., Piacenza, fondata nel 218 a.C. e rifondata nel 190 a.C. dopo la sconfitta e deportazione dei Galli Boi, e Bologna, dedotta anch’essa nel 190 a.C..

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

E’ a questo punto evidente come i luoghi in cui le diverse direttrici sud-nord tagliano la Via Emilia siano dei poli di convergenza del popolamento, per le loro valenze itinerarie e commerciali e questo spiega il perché delle 17 città romane citate da Plinio, 14 siano lungo la strada consolare.

La maggior parte delle città sono dunque, in buona sostanza, dei “**centri di strada**”, dove la Via Emilia è costantemente l’asse ordinatore del disegno urbano, sia che questo sia caratterizzato da una regolare scansione in insulae, oggi non sempre riconoscibili, sia che la geografia fisica abbia imposto un impianto della città irregolare, e dove spesso l’asse principale nord-sud corrisponde alla direttrice che taglia perpendicolarmente la strada consolare.

Storicamente la Via Emilia non è però solo l’asse fondamentale del disegno dei centri urbani, ma anche dell’organizzazione del territorio che da essi dipende.

La Via Emilia è per tutta l’età romana l’asse portante del popolamento e continuerà a mantenere questo suo ruolo anche in età tardoantica, quando, con lo spostamento della capitale dell’Italia Annonaria da Milano a Ravenna all’inizio del V secolo, verrà meno la funzione che la strada ha sempre avuto di via di comunicazione principale tra la pianura padana e l’Italia centrale.

Fino alla nascita del moderno sistema autostradale l’ossatura dei collegamenti stradali del nostro Paese era sostanzialmente costituita dalla rete delle grandi vie consolari di età romana, compresa la via Emilia. Questa straordinaria continuità di vita è in buona parte dovuta alla perfetta aderenza della strada alla geografia fisica dei luoghi da essa attraversati.

E’ infatti tale aderenza che ha consentito all’asse stradale di mantenere più o meno intatta tutta la sua funzionalità e quindi a continuare ad esistere e ad essere utilizzato, sia pure con modificazioni di tracciato locali dovute o a fatti contingenti o a limitate variazioni nella gerarchia dei vari insediamenti. (per il caso di Cesena si veda l’**Allegato D**).

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

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

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

È un tema che attiene sia alla realizzazione di nuove infrastrutture, concepite di norma come elementi estranei e completamente indipendenti dal contesto paesistico che attraversano, sia alla riqualificazione di grandi arterie storiche, come la Via Emilia, che da segno ordinatore di un territorio, hanno finito spesso per trasformarsi in supporti di crescita urbana periferica. Tale condizione si riscontra in forma evidente nel contesto urbano di **Cesena**, compreso quello oggetto del concorso.

Appare quindi sempre più urgente lo sviluppo di una capacità progettuale e di pianificazione-prefigurazione paesaggistica che inserisca tra i suoi valori la qualità ambientale e visiva del territorio che le infrastrutture esistenti (tra cui proprio la via Emilia) attraversano o dovranno attraversare.

Nello specifico, percorrendo l'ambito di concorso dalla via **Carlo Cattaneo**, a lato dell'ambito di intervento incontriamo sia funzioni commerciali con parcheggi pertinenziali (anche di piccola dimensione), sia insediamenti residenziali (in alcuni casi edifici isolati o continui di matrice storica) che affacciano su spazi pertinenziali non chiaramente definiti e sicuramente da riqualificare. Anzi il degrado ed il disordine che si percepisce sono evidenti.

Un disordine che si può attribuire soprattutto alla sommatoria degli interventi che si sono succeduti nel tempo, sia per quanto riguarda il sistema di edificazione degli edifici, sia il sistema di modificazione dello spazio aperto, di creazione del sistema della sosta e, non ultimo per importanza, di introduzione del sistema complessivo dell'arredo urbano pubblico e privato.

Nel caso degli edifici storici, gli ingressi delle unità abitative collocate anche ai piani terra si affacciano direttamente sullo spazio a lato della strada esistente. In altri casi, troviamo le funzioni connesse all'uso abitativo (magazzini e garage).

In generale, al piano terra degli edifici troviamo piccole attività commerciali o terziarie di servizio alla funzione residenziale e quindi connesse alla vita del quartiere.

In prossimità delle vie Albissola, Nervi e Cicagna, si colloca il **sottoambito di intervento nr. 1**, caratterizzato dalla presenza di un parcheggio pubblico, di parcheggi privati, da edifici residenziali di dimensione variabile (da 2 a 5 piani) e di epoca differente, alcune attività commerciali ai piani terra degli edifici di maggiori dimensioni molto frequentate dalla popolazione del quartiere, la fermata del servizio di trasporto pubblico, un'area per distribuzione di carburante.

Si tratta di uno spazio aperto di dimensioni maggiori caratterizzato anche in questo caso da disordine e poca riconoscibilità su cui i concorrenti sono chiamati ad intervenire.

Si giunge quindi alla rotatoria già eseguita che consente di deviare in via della Resistenza, a lato della quale si colloca il **sottoambito di intervento nr. 2**, destinato attualmente a spazio verde pubblico attrezzato con giochi e panchine. Di fronte e sul retro del sottoambito troviamo sempre edifici residenziali, a volte isolati, a volte raggruppati in linea, di due/tre piani fuori terra ed in alcuni casi sempre di matrice agricola.

Si giunge quindi all'incrocio tra il viale Matteotti e la via Farini, dove si trova il **sottoambito di intervento nr. 3**. Prima dell'area di intervento, sulla destra del percorso, troviamo alcuni edifici di origine artigianale, in alcuni casi destinati ad attività commerciali, in alcuni casi non utilizzati e prossimi ad interventi di riqualificazione urbanistica. Il sottoambito nr. 3 è costituito da uno spazio aperto a verde, delimitato oltre che dai 2 tracciati stradali anche da un gruppo di edifici residenziali aggregati e sorti su precedenti preesistenze dei primi del '900 di cui rimane ancora traccia una muratura in mattoni sul lato del Viale Matteotti.

Si prosegue quindi per il tratto del Viale Matteotti, caratterizzato dalla presenza di edifici più recenti e di maggiore dimensioni (in alcuni casi anche di 7 piani fuori terra) dove si colloca il **sottoambito di intervento nr. 4** in prossimità dell'innesto della via Cacciaguerra. Il tratto assume decisamente una connotazione più urbana e risulta più densamente edificato. Lo spazio di risulta, tra edifici e strada pubblica, è di minore dimensione in generale utilizzato per la sosta degli autoveicoli che utilizzano le attività commerciali presenti in questa porzione di tessuto o che abitano negli edifici prospicienti la strada, compresi i 4 elementi lineari, perpendicolari al Viale Matteotti, di edilizia residenziale pubblica. Anche in questo caso il disordine è evidente e necessita di un intervento di qualificazione urbana e paesistica.

Proseguendo il percorso, lo spazio che fiancheggia la strada si riduce ulteriormente di dimensione, tanto da consentire esclusivamente la sosta di automezzi parallelamente al tracciato stradale e dove, nell'ultimo tratto del Viale si trova la pista ciclabile già realizzata che prosegue sul Ponte del Risorgimento.

Il **sottoambito di intervento nr. 5**, è quello oltre il Ponte del Risorgimento, nel tratto in cui la via Emilia fiancheggia la sponda destra del fiume Savio. Si tratta di spazio originariamente connesso all'uso agricolo ed alla presenza del fiume, nel tempo utilizzato per l'insediamento di nuovi edifici abitativi, misti o manufatti artigianali di maggiori dimensioni nel tempo trasformati in uso commerciale. Anche in questo tratto troviamo alcuni distributori di carburante ed attività commerciali minori o servizi privati ai piani terra degli edifici.

Infine, il **sottoambito di intervento nr. 6**, riguarda lo spazio antistante il piazzale Ambrosini, utilizzato come parcheggio pubblico. Comprende una grande aiola verso il viale della Resistenza, una porzione di parcheggio pubblico del Piazzale, un piccolo chiosco di un'attività commerciale ed

un manufatto prefabbricato, collocati in corrispondenza della fermata del mezzo di trasporto pubblico che conduce al centro storico. Si tratta sicuramente di un punto di interscambio di mezzi di trasporto ma che, proprio a seguito del successo dell'utilizzo del mezzo pubblico di connessione con il centro città, è diventato molto frequentato e si trova in posizione baricentrica rispetto al sistema di servizi pubblici e sportivi limitrofi.

## 1.2 PRG Vigente e Piano Regolatore Integrato della mobilità

L'ambito di concorso risulta in generale destinato a infrastrutture per la viabilità o zone per servizi per la qualità ambientale. I bordi/margini delle aree di intervento risultano invece diversamente classificati a seconda del sottoambito di intervento.

Oltre l'**Allegato C**, che fornisce una visione generale del PRG vigente per le aree di intervento, per una lettura più approfondita della classificazione urbanistica vigente, si rimanda al seguente link:

- <http://www.comune.cesena.fc.it/home>
- **Servizi on line \ Cartografia on line**

L'**Allegato G**, a cui si rimanda, riguarda invece la planimetria generale itinerari piste ciclabili, tra cui sono comprese quelle esistenti ed in previsione ricadenti nei sottoambiti di intervento.

## 2. OBIETTIVI GENERALI E INDICAZIONI PROGETTUALI

### 2.1 Obiettivi generali ed indicazioni progettuali

Il **Concorso**, sulla base delle sintetiche considerazioni precedenti, è finalizzato a perseguire la riqualificazione ed il recupero urbano e paesistico di un tratto significativo della Via Emilia che entra da nord-ovest nel tessuto della città consolidata, dove la disomogeneità e casualità del rapporto tra tessuto connettivo, spazio aperto e sistema degli edifici, annullano il valore storico, di immagine ed aggregativo del grande asse della Via Emilia che storicamente lo hanno identificato sia nella porzione di attraversamento di zone agricole, sia nei punti di connessione ed attraversamento con la città pre-industriale.

Nello specifico, i concorrenti sono chiamati a sviluppare proposte progettuali, operative ed anche metodologiche con particolare attenzione ai sotto-ambiti da 1 a 6 individuati nell'**Allegato A** per i quali le proposte dovranno configurare ipotesi trasformatrici concrete di riqualificazione dello spazio aperto tenendo conto delle diverse funzioni in esse presenti e quelle previste.

In tutti i casi il progetto dovrà tenere in considerazione la possibile previsione di un sistema di trasporto pubblico che potrebbe correre in futuro lungo gli ambiti di intervento su sede propria (ad esempio, un tram), la continuità dei percorsi ciclabili e pedonali esistenti e previsti che, dove possibile, dovranno essere ampliati e la necessità di garantire la presenza di un sistema di verde continuo che possa contribuire a mettere in relazione gli spazi aperti esistenti e previsti.

Si sottolinea come lo sviluppo delle proposte deve configurarsi anche come approccio metodologico da eventualmente assumere a campione nel processo più generale della riqualificazione e ri-identificazione dell'immagine e del valore storico della Via Emilia nella città di Cesena per altri omogenei a quelli di intervento.

Nello sviluppo del progetto di concorso, oltre alle normative di Legge e regolamenti, dovranno essere considerate le seguenti indicazioni e obiettivi:

**a – generali su tutta le rete stradale:**

- continuità e sicurezza dell'intera rete ciclabile a doppio senso di marcia su un lato della strada (vedere schede della possibile sezioni stradali – **Allegato H**) secondo quanto previsto dal Piano Regolatore Generale della Mobilità;
- rispettare gli accessi veicolari esistenti alle proprietà private;
- garantire gli accessi ai mezzi di soccorso e per la manutenzione degli spazi pubblici e degli edifici circostanti;
- individuare le migliori soluzioni per il superamento delle barriere architettoniche. Negli spazi pubblici esistenti e previsti.

**b – specifici nei 6 punti di “evidenza urbana”:**

- **spazi** di cui ai punti **1 e 4**: valorizzazione degli spazi urbani esterni alla sede stradale, come spazio pubblico, sociale, luogo di incontro con le attività commerciali già esistenti. Si tratta infatti di ambiti già utilizzati in questa direzione soprattutto proprio per la presenza di attività commerciali e pubblici esercizi connessi all'uso residenziale sociale che il progetto deve valorizzare anche in relazione al rapporto fisico che lo spazio instaura con la via Emilia. In questi spazi i concorrenti dovranno quindi proporre soluzioni di riqualificazione e valorizzazione dello spazio aperto sia attraverso possibili interventi architettonici-edilizi e paesaggistici, sia attraverso la definizione di regole di riqualificazione o miglioramento estetico degli edifici che circondano l'ambito di intervento e contribuiscono attualmente a dequalificarlo. In questa direzione anche il tema dell'arredo urbano privato (insegne, illuminazione, tende, sistemi di protezione vari) dovranno essere oggetto di riflessioni e proposte progettuali.
- **Spazi** di cui ai punti **2, 3 e 5**: intersezioni con l'organizzazione della circolazione a rotonda (vedere schema e spazi funzionali di massima allegati), e la valorizzazione scenografica e di “arredo urbano stradale” degli spazi non carrabili delle stesse rotonde e degli spazi pubblici circostanti. Le proposte dovranno in questo caso far diventare “visibili” e “riconoscibili” i punti di intersezione stradale anche attraverso interventi ai bordi/lati che possano contribuire complessivamente a perseguire la riconoscibilità e continuità della via Emilia.
- **spazio** di cui al **punto 6**: area pubblica adiacente al parcheggio di scambio dove realizzare una “piccola architettura moderna” con attività solo al piano terra, con funzioni di servizio alla mobilità (punto informativo, noleggio bici, auto elettriche, ecc.), e piccole attività commerciali (bar, edicola, ristorante, libreria).



La dimensione dell'edificio è da definire a cura dei concorrenti e va sviluppato almeno in scala 1:200 (piante, sezioni, fronti). Nello sviluppo del progetto del manufatto occorrerà tenere conto del contenimento dei costi di realizzazione, della sua semplicità di realizzazione (eventualmente anche in forma prefabbricata o leggera) dei temi inerenti il risparmio energetico, della relazione con lo spazio aperto circostante che può essere riqualificato e meglio utilizzato/ottimizzato. Il progetto non deve però portare ad una riduzione sensibile dei posti auto pubblici che vengono attualmente utilizzati anche dai frequentatori i servizi sportivi limitrofi.

Tra i possibili temi generali di riflessione utili allo sviluppo delle proposte progettuali, soprattutto in termine di riqualificazione paesistica della via Emilia, prendendo le Linee Guida per la valorizzazione paesistico ambientale del Sistema Regionale della Via Emilia, sviluppate dalla Regione Emilia Romagna e contenute nell'**Allegato F** possiamo citare:

- pensare alla Via Emilia come “sistema di mobilità dolce” anche con azioni di moderazione variamente configurate (zone 30, boulevard urbani, ...);
- organizzazione dell'accessibilità e dell'offerta di servizi alle polarità culturali: la Via Emilia è stata il principale fattore di induzione di processi insediativi nella regione; è dunque ragionevole ritrovare lungo di essa quelle singolarità – edifici, monumenti, manufatti - che fanno strettamente parte dell'apprezzamento culturale dell'itinerario storico; una nuova progettualità paesistica può essere decisiva nei confronti di queste singolarità per inserirle nel tracciato del boulevard e per restituirle così, come “occasioni da non perdere”, se pure minori per impatto e influenza, ad un ambiente e ad una domanda di fruizione che ricercano la qualità.
- recupero degli episodi storico-culturali minori distribuiti lungo l'asse stradale: anche fuori degli ambiti urbani propriamente detti, la Via Emilia ha sedimentato una sua specifica archeologia fatta di testimonianze dei transiti e degli scambi secolari tanto nella forma (più vicina al senso comune) “dello scavo” che in quella della riscoperta dei manufatti nelle condizioni di conservazione in cui versano; testimonianze che rischiano oggi di non essere più riconoscibili al punto da diventare esse stesse fattori di degrado; le limitazioni normative (rispetti stradali) e il disturbo ambientale (inquinamento, pressione sonora) rendono per questi oggetti particolarmente problematica la prospettiva (e l'interesse) per un recupero; anche in questo caso il ricorso ad una nuova progettualità e il riferimento ad un progetto di sistema come quello del boulevard - può rappresentare un concreto incentivo alla soluzione del problema, in una Via Emilia da riportare entro soglie di vivibilità.
- Valorizzazione delle intersezioni con gli ambienti fluviali: la ricerca della qualità trova un indicatore fondamentale proprio nei luoghi segnati dalla intersezione della via consolare con gli ambienti fluviali che sono disposti nella nostra regione come grandi vettori ecologici per le connessioni Appenninico-Po-Alpi e che nel contempo sono riconoscibili come vettori storici di popolamento; la Via Emilia con i suoi manufatti storici (vedi i ponti) e con la sua



moderna attrezzatura paesistica (il boulevard) si candida così ad essere la principale porta di accesso ai parchi fluviali, promuovendone una più sistematica costituzione.

- Salvaguardia dei varchi e delle visuali in relazione alle esigenze di funzionalità ecologica ed a quelle percettive: nel suo sviluppo la Via Emilia presenta situazioni fortemente differenziate negli usi che di essa sono stati fatti nelle vicende insediative; diverse quindi le situazioni da accertare e diverse le politiche da mettere in campo, tutte però da orientare a mantenere (ripristinare, quando possibile) la continuità ecologica, a tutelare lo spazio periurbano strategico per le città, a garantire la tutela della risorsa suolo e a ripristinare la visibilità del paesaggio rurale dove presente.
- Riconfigurazione paesistica delle aree produttive confermate nel loro ruolo o in trasformazione via via che i processi di dismissione hanno luogo; gli insediamenti produttivi che si presentano diffusamente lungo l'itinerario della Via Emilia in contesti caratterizzati da livelli differenti di pianificazione urbanistica, rappresentano una riserva di azioni possibili per la riqualificazione del paesaggio costituito.
- Riconfigurazione degli spazi insediativi eterogenei: spazi non formalmente compiuti, disordinati, irrazionalmente disposti non solo costituiscono un pessimo biglietto da visita per il futuro boulevard ma rappresentano una perdita di efficienza nelle politiche dei servizi e nel sistema della mobilità; portarle ad una soglia (funzionale ed estetica) confacente può essere uno dei temi progettuali di maggiore interesse e di collaborazione tra Regione (e il suo progetto di itinerario) e le Città (con le loro esigenze di riqualificazione);
- Rimozione o mitigazione dei detrattori paesistici: detrattori che si affacciano sull'itinerario consolare vuoi come esito di interventi infrastrutturali decontestualizzati, vuoi come manufatti in contrasto con i valori culturali "da mitigare". Il riambientamento di questi interventi diviene allora un tema paesistico di rilievo, che può suscitare approcci progettuali di grande interesse per "riconciliare" significati storici e nuove modalità fruibili dell'itinerario, ricucendo gli strappi e le lacerazioni che hanno talvolta segnato il suo ingresso nella modernità.

### 3. ALLEGATI

Di seguito si riporta l'elenco degli allegati al Documento Preliminare alla Progettazione

- A. Ambito di concorso (scala 1:5.000)
- B. Ambito di concorso su foto aerea (scala 1:5.000)
- C. PRG vigente (scala 1:5.000)
- D. Trasformazioni urbane (fuori scala)
- E. Libro "Via Emilia – Strada/città" (a cura del Comune di Cesena)
- F. Linee guida per la valorizzazione paesistico ambientale del sistema regionale della via Emilia (Regione Emilia Romagna e C.A.I.R.E. Urbanistica)
- G. Piano regolatore integrato della mobilità (scala 1:12.5000)

- H. Sezioni stradali tipo (scala 1:100)
- I. Carta tecnica in dwg (scala 1:10.000)
- J. Documentazione fotografica 1
- K. Documentazione fotografica 2