

# percorso circolare



[5] la via emilia

(1) margini del sistema urbano

Ⓐ la tangenziale sostenibile

(2) differenze locali e delle produzioni dei distretti

Ⓐ la strada vetrina

(3) centuriatio e immagini agricole consolidate

Ⓐ la strada itinerario



# la via emilia



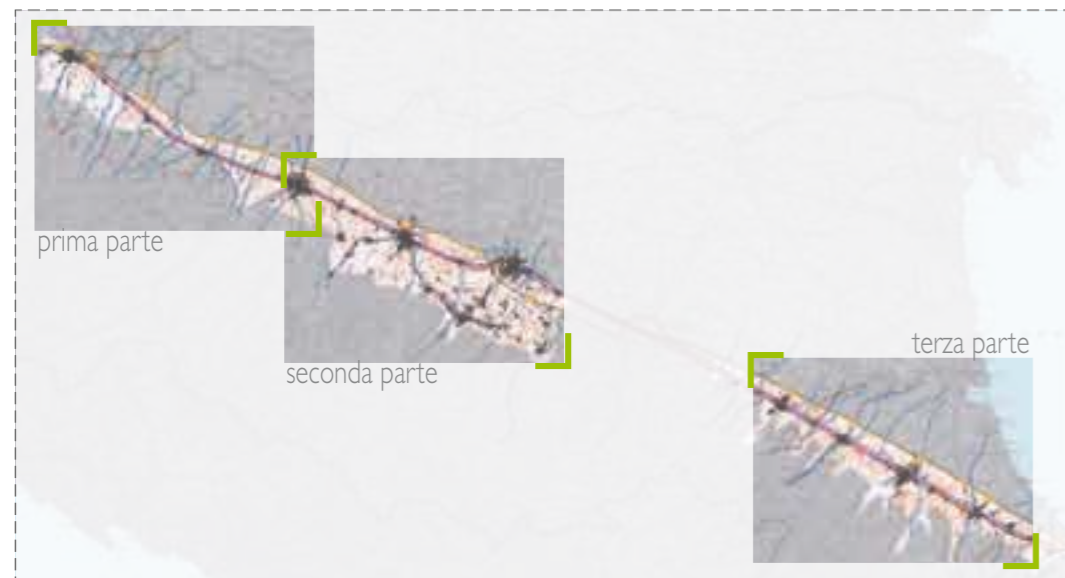
IL CONTESTO DEFINISCE UNA PARTE DEL TERRITORIO ALL'INTERNO DELLA QUALE LE RELAZIONI TRA LE COMPONENTI INFRASTRUTTURALI-INSEDIATIVE, MORFOLOGICO-AMBIENTALI E STORICO-TESTIMONIALI SI PRESENTANO SIGNIFICATIVE, RICONOSCIBILI E DIFFERENTI DA QUELLE PRESENTI IN ALTRE PARTI DEL TERRITORIO. IL CONTESTO È RAPPRESENTATO MEDIANTE UN'ELABORAZIONE DI CARTOGRAFIE E FOTO ZENITALI CHE NE EVIDENZIA LA STRUTTURA, INDIVIDUANDO IL SISTEMA STRADALE COME CHIAVE INTERPRETATIVA DELLE RELAZIONI. IN OGNI CONTESTO È SELEZIONATA UNA STRADA DI RIFERIMENTO DELLA QUALE È RAPPRESENTATO IL FUNZIONAMENTO PER EVIDENZIARE LE SPECIFICHE RELAZIONI CHE LA STRADA INSTAURA LUNGO IL SUO TRACCIATO.

Il contesto della via Emilia è stato individuato nel territorio pianeggiante che da Piacenza, ad ovest, arriva fino a Modena e da Imola prosegue fino a Rimini, ad est, affiancando la pianura emiliano romagnola, a nord, e le prime pendici collinari a sud. Il contesto si caratterizza come quello nel quale, con più evidenza, si manifesta il legame tra l'infrastruttura viaria ed il territorio, fino a configurarsi come una sorta di "strada-contesto".

La via Emilia (strada statale n. 9) può essere letta come una sequenza di situazioni anche profondamente differenti tra di loro, una sorta di palcoscenico della stratificazione storica ed insediativa; il suo segno costituisce, inoltre, il luogo di passaggio dal territorio appenninico a quello padano, accompagnando, per tutta la sua lunghezza, a sud, il profilo delle colline e, a nord, l'ampio spazio della pianura agricola. Nell'attraversamento del territorio da Rimini a Piacenza, il contesto subisce, inoltre, evidenti mutamenti di carattere ecologico e ambientale: dal clima mediterraneo a quello continentale, dalle colture agli uliveti e ai boschi igrofili a prevalenza di pioppi ed olmi. Realizzata in epoca romana con la finalità di un rapido collegamento militare, la via Emilia rappresenta la matrice del sistema insediativo regionale, estendendosi da Rimini a Piacenza per un totale di oltre 250 chilometri sulla direttrice originaria, mantenendo e rafforzando la funzione di strada principale di collegamento, fino a divenire l'asse di un vero e proprio corridoio infrastrutturale ferroviario e autostradale.

La strada è tagliata perpendicolarmente dalle grandi direttrici di valico, alcune delle quali proseguono la loro marcia verso nord attraversando la pianura padana, e dai corsi d'acqua che si dirigono verso il Po o verso il mare Adriatico. Lungo il suo tracciato, in corrispondenza degli attraversamenti dei maggiori centri urbani, la via Emilia è ormai diventata parte del reticolo cittadino, inglobata dal progressivo ampliamento delle strutture urbane. Questa situazione interrompe la tradizionale percezione di continuità del percorso, mentre il collegamento è mantenuto dalle tangenziali esterne che, nella maggior parte dei casi, diventano gli assi del sistema produttivo locale, concentrando insediamenti industriali, spesso a saldatura dello spazio compreso tra la via Emilia e l'autostrada. In corrispondenza di alcuni centri urbani di media dimensione, invece, le tangenziali non hanno costituito un netto margine all'espansione urbana ed è possibile attraversare aree periferiche a forte caratterizzazione residenziale, produttiva e commerciale. Nei centri urbani di minore dimensione, nei quali non sono state realizzate varianti, la via Emilia mantiene il ruolo di matrice dell'insediamento e lungo il suo tracciato si affacciano i principali luoghi urbani (piazze, chiese e palazzi) e si svolge la vita cittadina. Anche all'esterno dei centri urbani, tuttavia, la via Emilia assume la connotazione di un vero e proprio continuum urbanizzato che tende a completare la progressiva saldatura tra gli stessi centri, generalmente con insediamenti di carattere produttivo e commerciale.

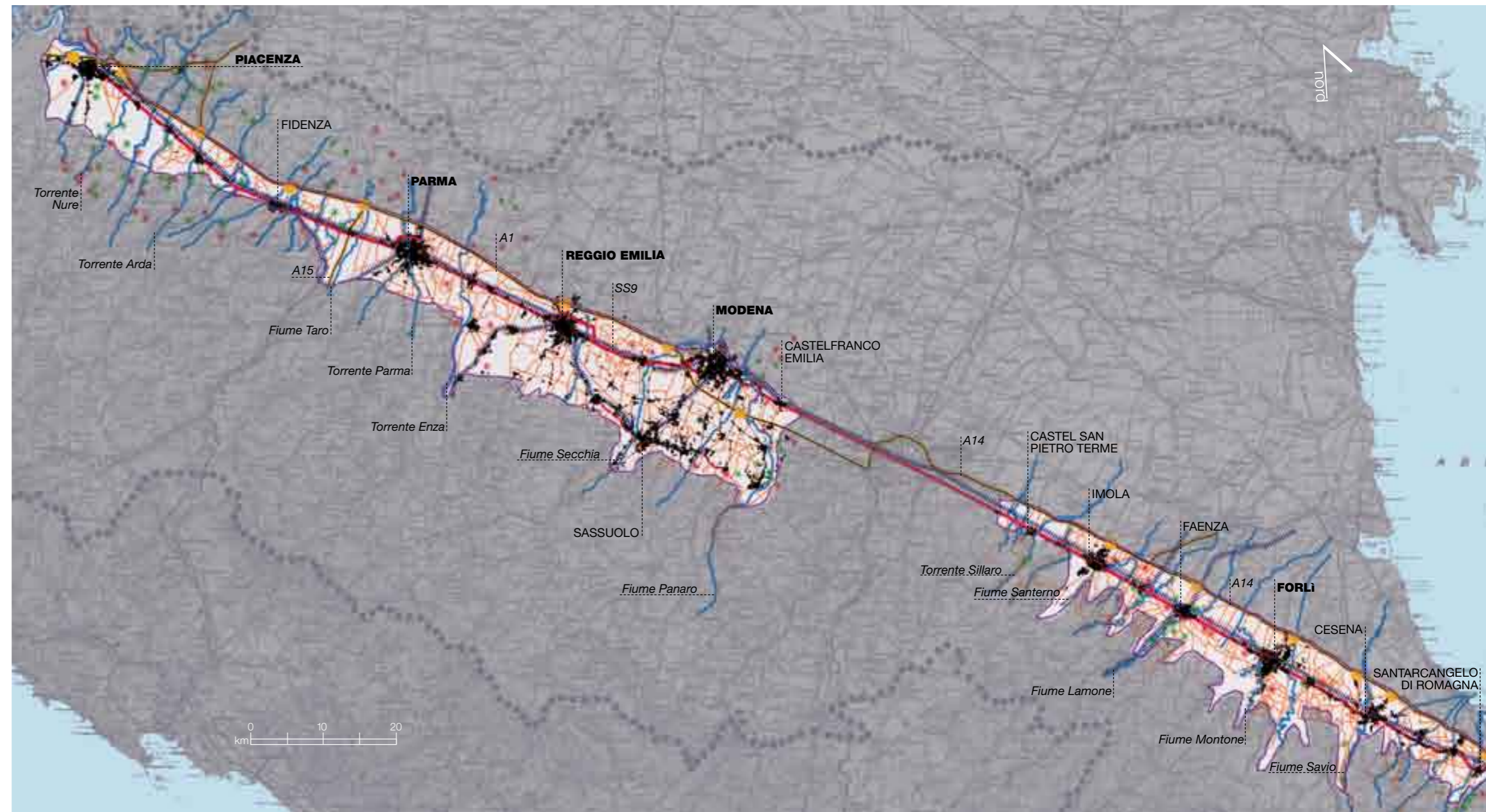
Il tracciato della via Emilia alterna così la visione dei grandi filari alberati e delle cancellate delle ville storiche, a margine della vasta pianura coltivata, con la quinta continua dei contenitori della grande distribuzione e delle superfici espositive dei vicini distretti ceramici, ortofrutticoli e caseari.

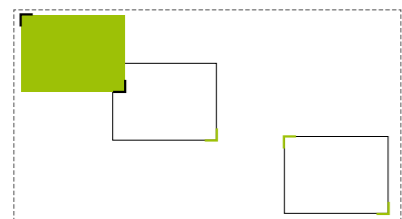


### struttura

La struttura evidenzia la fisionomia del contesto attraverso l'individuazione delle componenti infrastrutturali-insediative, morfologico-ambientali, storico-testimoniali e delle loro reciproche relazioni.

- confine regionale
- confine di contesto
- autostrada e caselli
- ferrovia
- direttrice principale di attraversamento
- rete viaria
- sistema insediativo
- corsi d'acqua naturali
- beni di interesse storico e testimoniale
- nuclei agricoli produttivi





la strada  
prima parte

La strada statale n. 9 via Emilia, nel tratto da Piacenza a Parma, attraversa direttamente centri abitati di piccole e medie dimensioni, segnalati da torri campanarie e complessi agricoli che emergono dall'orizzonte piatto della pianura, mentre nello spazio compreso tra un centro e l'altro si addensano, in più punti, insediamenti con forti concentrazioni di attività commerciali e produttive.

In corrispondenza dei centri urbani principali, dove si attestano le direttrici di collegamento territoriale, la via Emilia si inserisce invece nel reticolo cittadino, affidando il transito principale ai collegamenti

tangenziali lungo i quali si attestano aree residenziali e produttive, in molti casi con accessi diretti sulla tangenziale stessa.

In questo tratto la via Emilia percorre un territorio contraddistinto da vaste aree agricole ed è attraversata da una rete viaria minore e dai corsi d'acqua che, come l'ampio alveo fluviale del Taro, dai rilievi appenninici puntano in direzione del Po.

La via Emilia consente di accedere, sia direttamente che tramite le direttrici di collegamento attestate sulla stessa, ai numerosi beni di interesse storico e testimoniale che punteggiano il territorio.

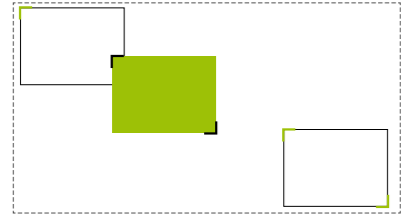
La ferrovia margina il lato aperto sulla vasta pianura agricola, dove corre l'autostrada A1 con gli ingressi in corrispondenza delle direttrici che dai centri urbani principali si addentrano nel territorio di pianura.

funzionamento

Il funzionamento evidenzia le modalità di svolgimento delle relazioni che la strada instaura, lungo il suo tracciato, con le componenti del contesto.

- tangenziali
- porte d'ingresso ai grandi sistemi urbani
- attraversamento di corsi d'acqua naturali e artificiali
- attraversamento dei centri abitati di piccole e medie dimensioni
- incrocio con la rete secondaria di distribuzione alle aree agricole
- incrocio con la rete locale di distribuzione
- incrocio con la rete principale di collegamento
- rete secondaria di distribuzione alle aree agricole
- rete secondaria di distribuzione al sistema insediativo
- collegamento con i caselli autostradali
- accesso a beni di interesse storico e testimoniale in prossimità della direttrice principale
- accesso a beni di interesse storico e testimoniale lungo la direttrice principale
- centri storici
- insediamenti produttivi e commerciali
- perimetro di contesto
- autostrada e caselli
- ferrovia
- direttrice principale di attraversamento
- rete principale di collegamento trasversale
- rete secondaria di collegamento e distribuzione alle aree agricole
- rete locale di distribuzione
- corsi d'acqua principali
- sistema insediativo lungo la direttrice principale
- corsi d'acqua naturali
- aree agricole produttive
- beni di interesse storico e testimoniale
- nuclei agricoli produttivi





### la strada seconda parte

La strada statale n. 9 via Emilia, nel tratto da Parma al margine della provincia bolognese, attraversa territori caratterizzati dagli usi agricoli, prevalentemente legati all'allevamento intensivo e alla relativa produzione di prodotti caseari, e dalla presenza del distretto produttivo e delle funzioni ad esso legate. Lungo l'asse storico della strada si affiancano, infatti, ingressi ad attività commerciali ed espositive e grandi manufatti industriali, facendo assumere alla strada le caratteristiche di affaccio espositivo delle produzioni tipiche del territorio (prodotti alimentari, ceramiche e autovetture).

I maggiori centri urbani si attestano in questo tratto di via Emilia. La strada fa parte integrante del tessuto urbano, mantenendo spesso la sua originaria denominazione, ma l'ingresso ai centri è regolarmente risolto da tangenziali che sostituiscono, nelle funzioni di collegamento, il tracciato storico e che diventano, regolarmente, gli assi del sistema produttivo

locale, concentrando grandi manufatti e aree residenziali periferiche. Gli accessi a tali aree sono alternativamente risolti o con ingressi diretti o attraverso svincoli. Le tangenziali rappresentano inoltre le porte per i collegamenti con il sistema autostradale.

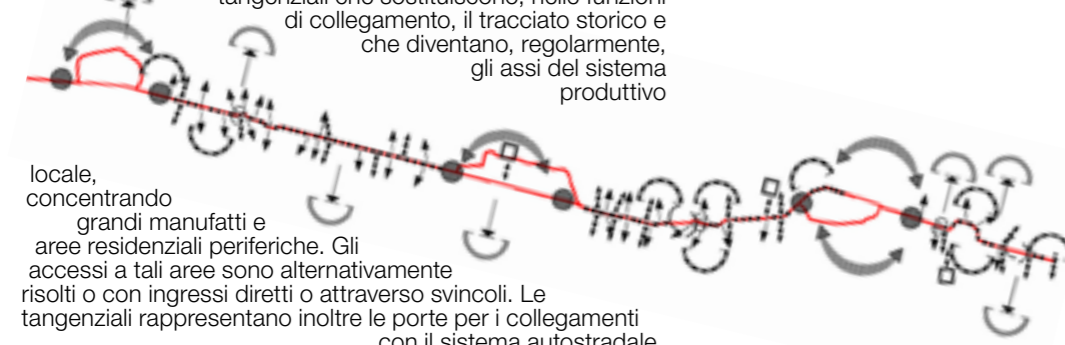
La via Emilia, tra Reggio Emilia e Modena, è ripetutamente intersecata da una ricca rete secondaria di collegamento e distribuzione, costituita da strade legate alla conduzione dei fondi agricoli e da direttrici storiche di connessione al territorio pedemontano. Questo tratto è lambito da un'area contraddistinta da una elevatissima presenza di impianti e stabilimenti produttivi ortofruttilicoli, ceramici e caseari, che si estende ai margini della pianura, all'ingresso della valle del Secchia, presso Sassuolo.

La via Emilia consente di accedere, sia direttamente che tramite le direttrici di collegamento attestate sulla stessa, a un grande patrimonio di beni di interesse storico e testimoniale: castelli, torri, presidi religiosi, casali agricoli e caselli del latte.

## funzionamento

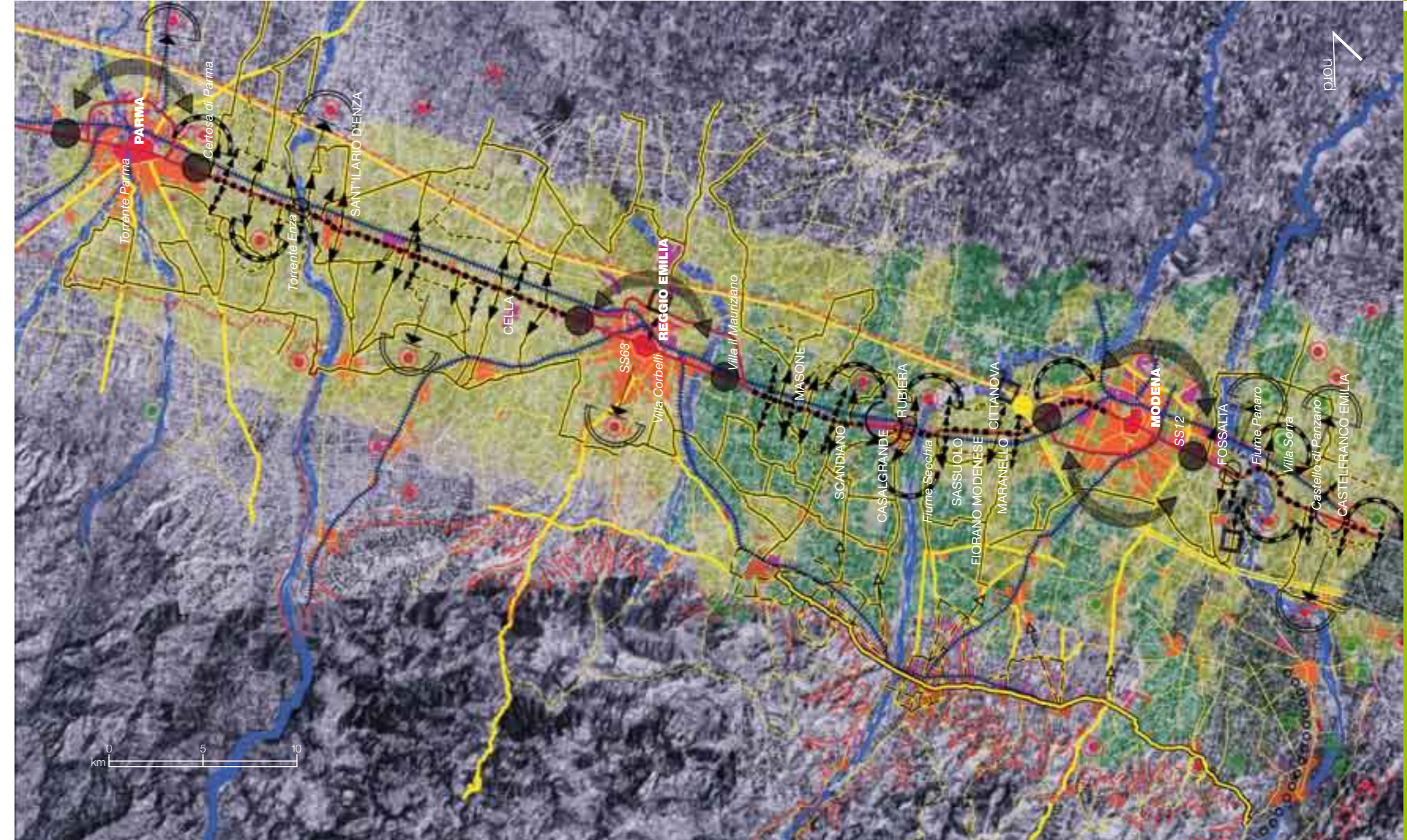
Il funzionamento evidenzia le modalità di svolgimento delle relazioni che la strada instaura, lungo il suo tracciato, con le componenti del contesto.

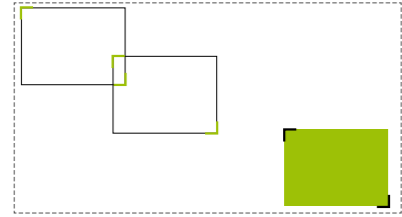
scheda CONTESTO • FUNZIONAMENTO



-  tangenziali
-  porte d'ingresso ai grandi sistemi urbani
-  attraversamento di corsi d'acqua naturali e artificiali
-  attraversamento dei centri abitati di piccole e medie dimensioni
-  incrocio con la rete secondaria di distribuzione alle aree agricole
-  incrocio con la rete locale di distribuzione
-  incrocio con la rete principale di collegamento
-  rete secondaria di distribuzione alle aree agricole
-  rete secondaria di distribuzione al sistema insediativo
-  collegamento con i caselli autostradali
-  accesso a beni di interesse storico e testimoniale in prossimità della direttrice principale
-  accesso a beni di interesse storico e testimoniale lungo la direttrice principale
-  attraversamento di insediamenti produttivi e commerciali
-  perimetro di contesto
-  autostrada e caselli
-  ferrovia
-  direttrice principale di attraversamento

-  rete principale di collegamento trasversale
-  rete secondaria di collegamento e distribuzione alle aree agricole
-  rete locale di distribuzione
-  corsi d'acqua principali
-  sistema insediativo lungo la direttrice principale
-  centri storici
-  insediamenti produttivi e commerciali
-  corsi d'acqua naturali
-  aree agricole produttive
-  beni di interesse storico e testimoniale
-  nuclei agricoli produttivi





la strada  
terza parte

La strada statale n. 9 via Emilia, nel tratto dal territorio imolese a Rimini, attraversa un territorio, conformato sulla trama dei segni dell'antico reticolo fondiario della centuriazione, nel quale sono ancora forti e riconoscibili i legami con gli usi agricoli tradizionali. La strada è frequentemente affiancata da canali e colture arboree e intercetta in più punti il ricco reticolo idrografico, costituito dalle direttrici dei principali corsi d'acqua che dai rilievi appenninici confluiscono nell'Adriatico. Lungo il suo percorso si aprono gli accessi diretti a tenute e fondi di coltivazioni estensive, determinando un alto numero di incroci con la rete di distribuzione al territorio agricolo. Il legame della strada con il sistema produttivo circostante è testimoniato dalla commistione dei traffici leggeri e pesanti, diretti ai centri abitati ed ai caselli autostradali, che condividono lo spazio della strada con i mezzi agricoli. Il sistema

insediativo attestato sulla via Emilia è costituito da piccoli e medi centri abitati di interesse storico e testimoniale e da beni singolari: ville storiche, antiche stazioni di posta, casali e osterie. L'ingresso ai centri urbani principali è mediato dalla presenza di tangenziali che garantiscono la continuità dell'itinerario. Nell'avvicinamento alla costa, i caratteri dei luoghi progressivamente mutano e con essi gli usi della strada e le funzioni che lungo di essa si collocano. Nel suo tratto finale, la via Emilia è caratterizzata dal susseguirsi di attività commerciali e produttive che si attestano lungo la strada. Ciò è riscontrabile non solo in prossimità dell'ingresso ai centri abitati, ma soprattutto nei collegamenti tra un centro e l'altro. La sequenza iniziale data dagli ampi varchi nel territorio agricolo, sospesa unicamente in corrispondenza dei centri abitati, è qui continuamente interrotta dalla presenza di insediamenti produttivi e residenziali.

funzionamento

Il funzionamento evidenzia le modalità di svolgimento delle relazioni che la strada instaura, lungo il suo tracciato, con le componenti del contesto.

	tangenziali		rete principale di collegamento trasversale
	porte d'ingresso ai grandi sistemi urbani		rete secondaria di collegamento e distribuzione alle aree agricole
	attraversamento di corsi d'acqua naturali e artificiali		rete locale di distribuzione
	attraversamento dei centri abitati di piccole e medie dimensioni		corsi d'acqua principali
	incrocio con la rete secondaria di distribuzione alle aree agricole		sistema insediativo lungo la direttrice principale
	incrocio con la rete locale di distribuzione		centri storici
	collegamento con i caselli autostradali		insediamenti produttivi e commerciali
	incrocio con la rete principale di collegamento		corsi d'acqua naturali
	rete secondaria di distribuzione alle aree agricole		aree agricole produttive
	rete secondaria di distribuzione al sistema insediativo		beni di interesse storico e testimoniale
	accesso a beni di interesse storico e testimoniale in prossimità della direttrice principale		nuclei agricoli produttivi
	accesso a beni di interesse storico e testimoniale lungo la direttrice principale		
	attraversamento di insediamenti produttivi e commerciali		
	perimetro di contesto		
	autostrada e caselli		
	ferrovia		
	direttrice principale di attraversamento		



# PAESAGGIO 1

# margini del sistema urbano



IL PAESAGGIO DESIGNA UNA DETERMINATA PARTE DI TERRITORIO, COSÌ COME È PERCEPITA DALLE POPOLAZIONI, IL CUI CARATTERE DERIVA DALL'AZIONE DI FATTORI NATURALI E/O UMANI E DALLE LORO INTERRELAZIONI. IL PAESAGGIO È RAPPRESENTATO MEDIANTE UN'ELABORAZIONE DI FOTO AEREE NON ZENITALI CHE EVIDENZIA LE SEQUENZE PAESISTICHE RICORRENTI E LE IMMAGINI DOMINANTI. L'INTERPRETAZIONE DEL PAESAGGIO È STATA ARTICOLATA COME RAPPORTO FRA TRE DIVERSE LETTURE COSTITUITE DA: ELEMENTI DI STRUTTURA, CRITICITÀ E OBIETTIVI DI SFONDO.

*La via Emilia costituisce un riferimento collettivo e la matrice storica ed insediativa della regione. La lettura delle sue trasformazioni, apparentemente prive di differenze e specificità locali e volte a completare un'urbanizzazione continua da Rimini a Piacenza, ha, invece, evidenziato immagini che appartengono e, nello stesso tempo, partecipano a molti differenti paesaggi.*

Il paesaggio margini del sistema urbano è stato riconosciuto, all'interno del contesto della via Emilia, lungo la fascia pianeggiante che da Piacenza si estende fino a Reggio Emilia, dove si alternano spazi aperti, zone urbanizzate più o meno dense e grandi centri urbani ai cui margini si collocano gli accessi e gli attraversamenti.

È il paesaggio del legame storicamente consolidato tra la via Emilia, il territorio agricolo ed i centri urbani attraversati, cresciuti secondo un modello chiuso ad anelli concentrici che si confronta con la proliferazione recente, ed ancora in corso, di sistemi insediativi reticolari, connessi ad una profonda modificazione del funzionamento urbano e territoriale.

L'immagine dominante che si percepisce dalla strada è quella della sequenza di una specifica morfologia insediativa di livello territoriale, dove i margini dei grandi sistemi urbani attraversati sono privi di confini definiti ed univoche porte d'ingresso e dove le tangenziali rappresentano il segnale di avvicinamento e di prossimità.

## elementi di struttura

*Gli elementi di struttura rappresentano configurazioni morfologiche, ambientali e insediative che concorrono all'individuazione delle sequenze paesistiche ricorrenti e delle immagini dominanti, necessarie al riconoscimento del paesaggio.*

In questo paesaggio gli elementi di struttura sono posti in relazione alla via Emilia nel tratto da Piacenza a Reggio Emilia che svolge principalmente le funzioni di:

- attraversamento dei grandi sistemi urbani;
- esposizione delle produzioni locali.

## criticità

*Le criticità rappresentano ed evidenziano i diversi problemi che si instaurano tra la strada e le componenti del paesaggio.*

In questo paesaggio le principali criticità possono essere ricondotte a:

- attraversamento del sistema insediativo;
- commistione dei flussi di traffico;
- connessione tra la viabilità principale e secondaria locale;
- interferenza con i corsi d'acqua principali (casce di espansione fluviale) e le zone umide ad elevata capacità biologica;
- connessione alle aree di valore storico e testimoniale;
- discordanza con i caratteri delle aree agricole periurbane.

## obiettivi di sfondo

Gli obiettivi di sfondo costituiscono il riferimento per l'individuazione di criteri progettuali coerenti con il paesaggio, riconducibili a tre grandi famiglie tematiche: prestazioni funzionali, sostenibilità e valorizzazione.

In questo paesaggio i principali obiettivi di sfondo possono essere ricondotti a:

- prestazione funzionale della strada principale di collegamento;
- sostenibilità rispetto al sistema idrografico principale;
- valorizzazione del sistema delle strade tangenziali urbane.



**RICONOSCIMENTO DEL PAESAGGIO**

- il paesaggio *margin*i del sistema urbano

**ELEMENTI DI STRUTTURA**

- grandi aree urbane
- centri storici di piccola e media dimensione
- insediamenti continui residenziali e commerciali
- insediamenti recenti a bassa densità
- insediamenti consolidati ad alta densità
- beni storici e testimoniali (castelli, torri, ville, caselli del latte e casali agricoli)
- insediamenti industriali e commerciali
- aree agricole periurbane
- sistema idrografico principale

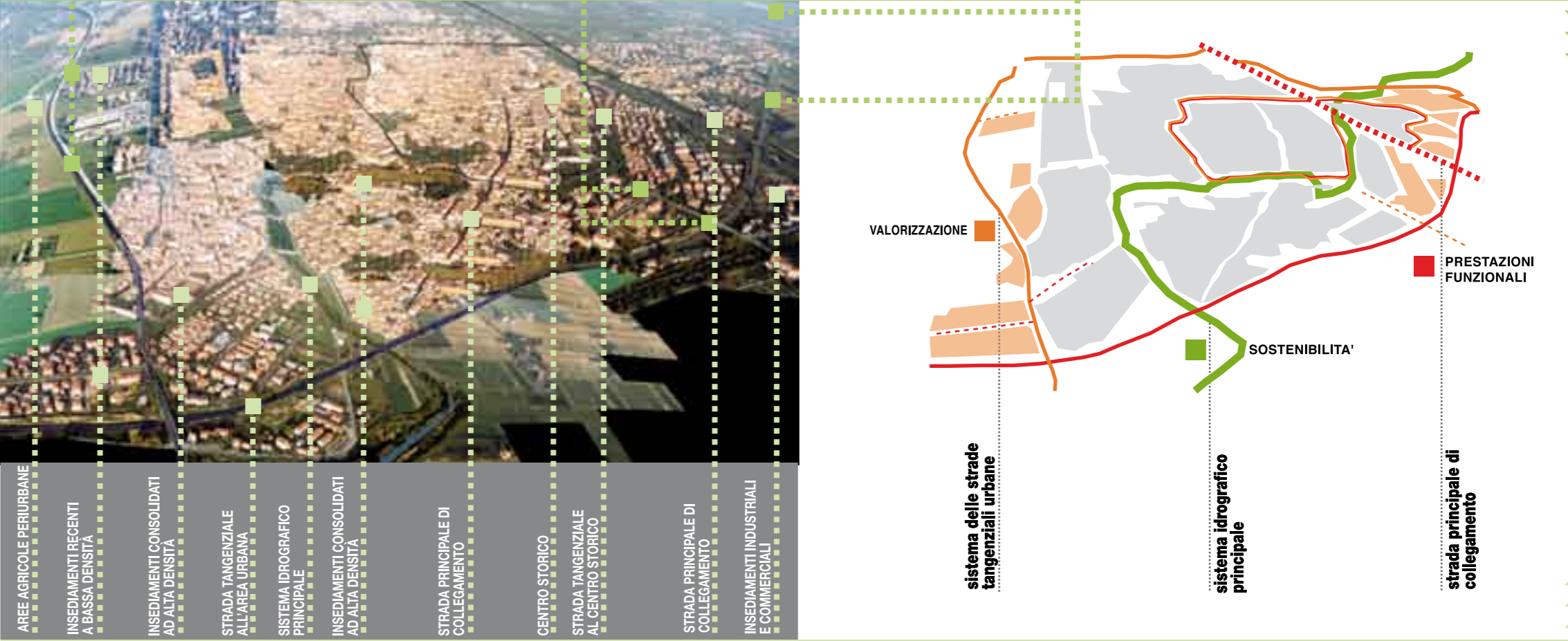
**CRITICITÀ**

- connessione tra la viabilità principale e gli ingressi alla tangenziale
- commistione di differenti livelli di traffico
- contiguità tra l'autostrada e le urbanizzazioni di margine
- contiguità tra la tangenziale e le aree agricole periurbane
- attraversamento delle aree urbane
- attraversamento dei nuclei storici
- connessione tra la strada principale di collegamento e la rete viaria locale di distribuzione agli insediamenti a bassa densità
- interferenza con gli insediamenti residenziali a bassa densità
- attraversamento delle aree di valore storico e testimoniale
- interferenza con i corsi d'acqua principali (casse di espansione fluviale) e con le zone umide

**OBIETTIVI DI SFONDO**

- PRESTAZIONI FUNZIONALI**
  - adeguamento e qualificazione delle tangenziali esistenti
  - adeguamento degli ingressi alla strada tangenziale in corrispondenza delle strade principali di collegamento
- SOSTENIBILITÀ**
  - salvaguardia e potenziamento ecologico delle componenti di connessione naturale (rete idrografica principale e secondaria, casse di espansione fluviale)
- VALORIZZAZIONE**
  - qualificazione e potenziamento degli spazi a margine delle strade tangenziali
  - potenziamento del collegamento con la rete dei percorsi ciclopeditoni lungo i fiumi in corrispondenza dei parchi urbani e delle aree naturali

**CRITICITÀ (sguardo dall'aereo, sguardo dall'interno)**



**ELEMENTI DI STRUTTURA (sequenze paesistiche ricorrenti)**



# la tangenziale sostenibile

PROGETTO A



IL PROGETTO  
AFFRONTA UNA DELLE  
POSSIBILI TEMATICHE  
CHE SCATURISCONO DALLA  
LETTURA CRITICA DEI CONTESTI,  
DALL'INTERPRETAZIONE DEL PAESAGGIO  
E DAGLI STRUMENTI DI GOVERNO DEL  
TERRITORIO. IL PROGETTO SUGGERISCE UN  
METODO DI INTEGRAZIONE OPERATIVA TRA  
DIFFERENTI SETTORI DI PROGETTAZIONE.  
IL PROGETTO È ESEMPLIFICATO IN  
QUATTRO PARTI INTERDIPENDENTI:  
IL RITMO, L'INTERVENTO,  
L'APPROFONDIMENTO E  
L'ABACO.

Il progetto della tangenziale sostenibile affronta il tema dell'attraversamento dei centri urbani sulla via Emilia.

Il tema è stato definito dall'analisi del paesaggio margini del sistema urbano e dalla valutazione di variabili differenti che comprendono gli strumenti di pianificazione regionali (PRIT, PTPR), provinciali (PTCP) e comunali (PRG e PUT), i progetti infrastrutturali in corso di realizzazione o di valutazione, le ricerche ed i sopralluoghi. In particolare, l'orientamento comune delle politiche di intervento è quello di migliorare la qualità del deflusso all'interno della rete stradale, anche attraverso la realizzazione o il completamento di tangenziali ai centri urbani, e di riconfigurare gli spazi marginali tra le tangenziali ed i territori urbanizzati, occupati da aree agricole periurbane, insediamenti diffusi, strutture commerciali, corsi d'acqua e formazioni vegetazionali. In questo quadro complessivo la ricerca di una maggiore sostenibilità ambientale delle tangenziali comporta soprattutto l'integrazione con i sistemi ambientali urbani, in particolare la rete idrografica del territorio che può costituire la trama delle percorrenze ciclopedonali, collegando spazi urbanizzati, spazi agricoli, giardini, parchi e aree protette e recuperando frange verdi di margine. Per le tangenziali il PRIT prevede, oltre alla funzione di assi collettori e distributori al servizio della mobilità di gravitazione sui centri, anche quella di filtro tra l'autostrada, la restante rete viaria ed il territorio.

Il progetto della tangenziale sostenibile, nel paesaggio margini del sistema urbano, propone un insieme di interventi volti a ridurre l'effetto di separazione e di frattura prodotti dalla strada, mediante la connessione degli spazi tra la città e la campagna, la valorizzazione delle aree verdi di margine ed il collegamento con la viabilità principale urbana.

obiettivi di progetto

*Gli obiettivi di progetto orientano gli interventi per soddisfare lo specifico tema affrontato e sono validi per qualunque progetto riconducibile alla medesima tipologia.*

Gli obiettivi di progetto della tangenziale sostenibile possono essere ricondotti a:

- fluidificazione della circolazione;
- continuità viaria perimetrale ai centri urbani;
- connessione alla viabilità principale e secondaria;
- connotazione dell'accesso alle aree urbane;
- agevolazione dell'accessibilità alle aree naturali;
- conformazione della piattaforma;
- configurazione degli incroci;
- connessione ai sistemi ambientali periferici urbani;
- compatibilità degli impianti vegetazionali.

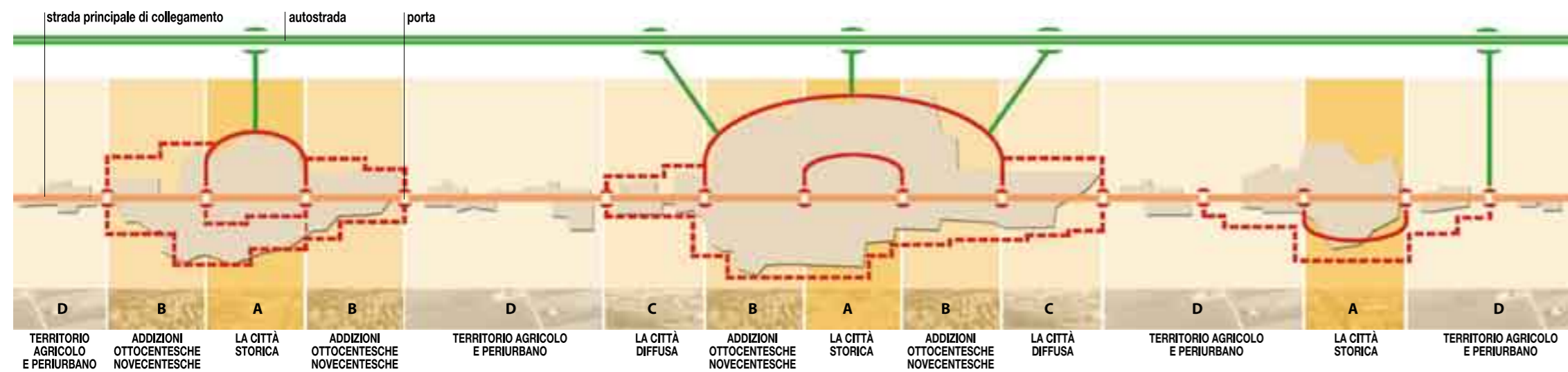
[5]

(1)

A

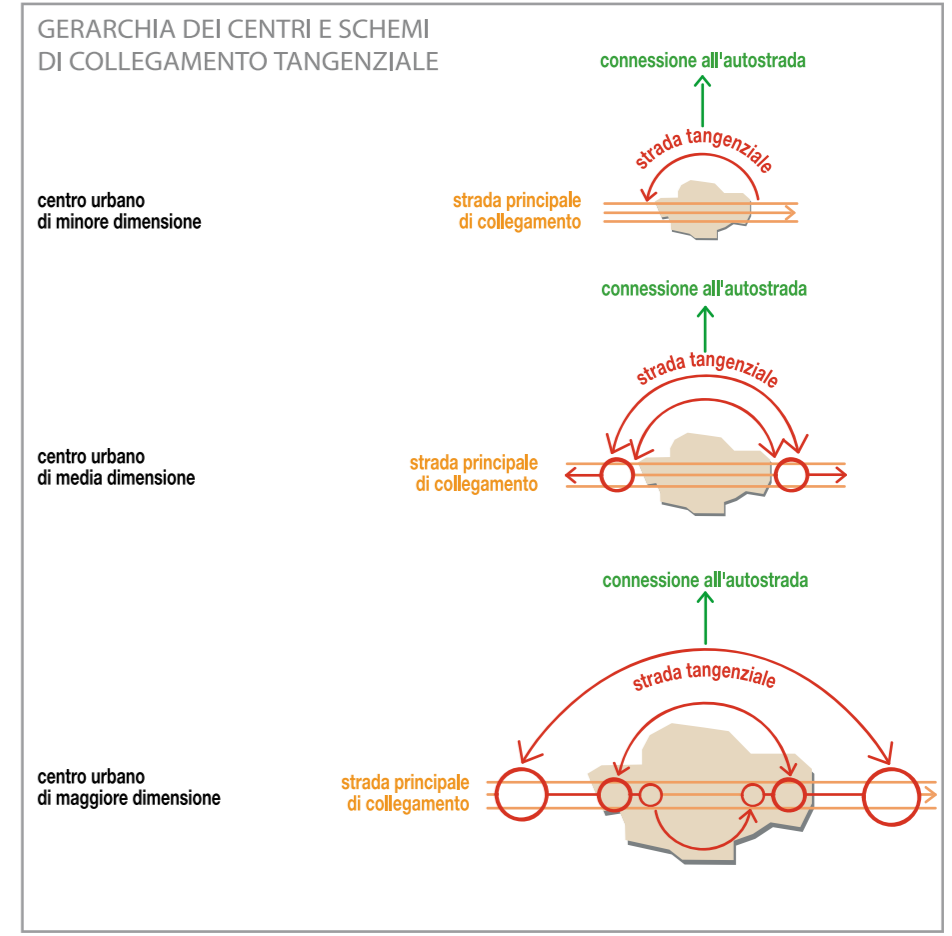
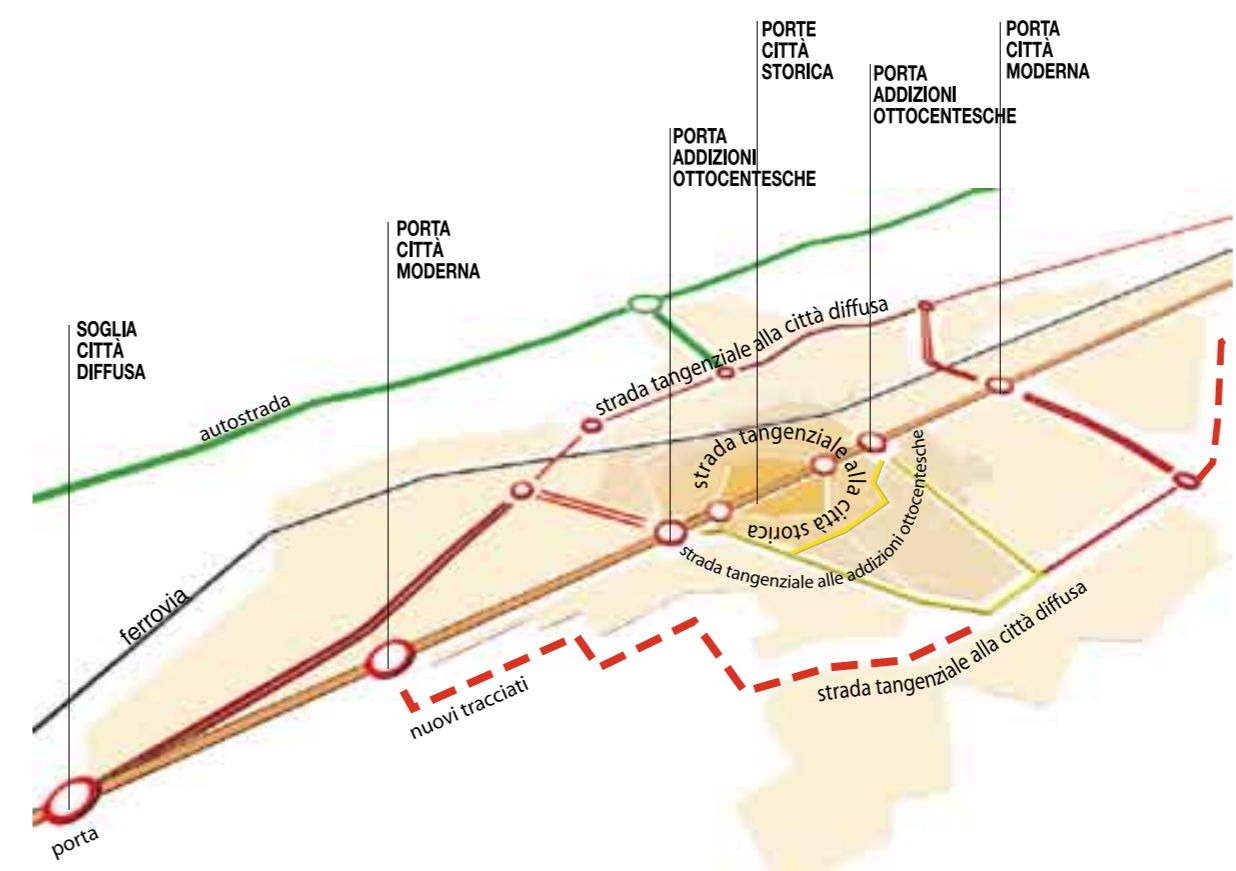
la tangenziale sostenibile

INTERPRETAZIONE DEL RITMO



schema pentagramma

SIMULAZIONE MORFOLOGICA



ritmo

Il **ritmo** è una modalità di interpretazione del rapporto che il tracciato instaura nel paesaggio attraverso la percezione della strada dal suo interno. Il ritmo è definito dalla cadenza di una particolare combinazione di linee, intersezioni e nodi, in base alla quale ogni strada può essere riconosciuta e identificata. Il ritmo è rappresentato mediante una combinazione di immagini significative del paesaggio (foto aeree, foto dal basso e cartografie), da uno schema pentagramma e da simulazioni morfologiche longitudinali e trasversali.

linea

La **linea** indica gli elementi ricorrenti di margine, bordo e sfondo che concorrono a creare la sensazione di continuità di un tracciato per effetto della nostra percezione dinamica. In questo progetto la linea di riferimento è individuata nell'attraversamento perimetrale principale dei centri urbani che suggerisce una configurazione dell'intervento coerente con l'esigenza di collegamento e distribuzione dei traffici e di compatibilità della sede del tracciato con i sistemi insediativi ed ambientali periferici.

intersezione

L'**intersezione** indica gli elementi puntuali di margine e bordo che apportano una pausa alla sensazione di continuità di un tracciato. In questo progetto l'intersezione di riferimento è individuata nell'accesso al sistema idrografico e naturale periferico urbano che suggerisce una configurazione dell'intervento coerente con l'esigenza di fruibilità e di accessibilità a fini ricreativi.

nodo

Il **nodo** indica gli elementi puntuali che assumono una evidenza spaziale e funzionale tale da interrompere la sensazione di continuità di un tracciato. In questo progetto il nodo di riferimento è individuato nell'accesso al sistema insediativo che suggerisce una configurazione dell'intervento coerente con l'esigenza di connessione alle aree urbane, connotazione degli ingressi ai centri urbani, privi di limiti definiti, e con la necessità di impiegare materiali artificiali, impianti vegetazionali e cartellonistica appropriati.

S O L U Z I O N I P R O G E T T U A L I



intervento

L'intervento definisce possibili soluzioni progettuali coerenti con il contesto, gli obiettivi di fondo, gli obiettivi di progetto ed il ritmo.

L'intervento affronta rapporti significativi e ricorrenti del tracciato all'interno del contesto e del paesaggio ed è ricondotto a linee, intersezioni e nodi.

Il progetto della tangenziale sostenibile nel paesaggio margini del sistema urbano consiste in un insieme di interventi, riguardanti l'intero percorso, che contribuiscono a comporre soluzioni progettuali esemplificative, riferite alla linea, all'intersezione ed al nodo di riferimento.

In corrispondenza dell'**attraversamento perimetrale principale dei centri urbani** il progetto può sinteticamente consistere nei seguenti interventi:

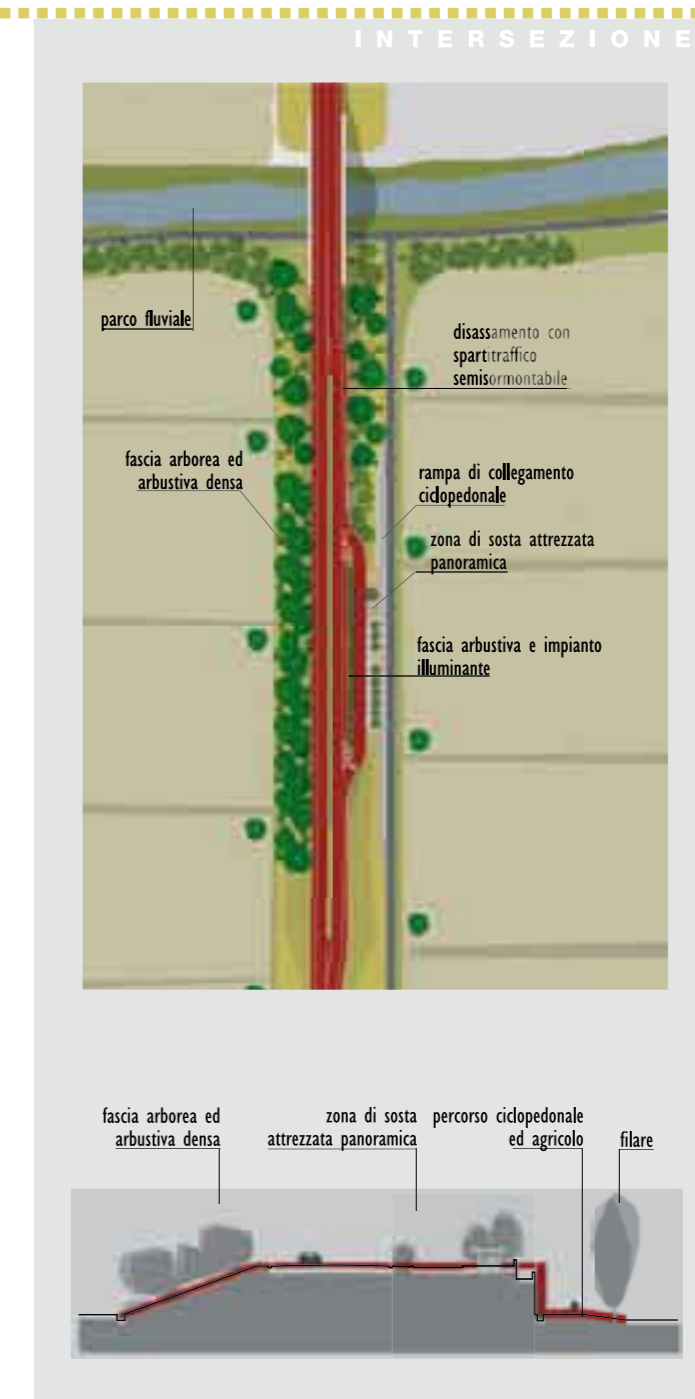
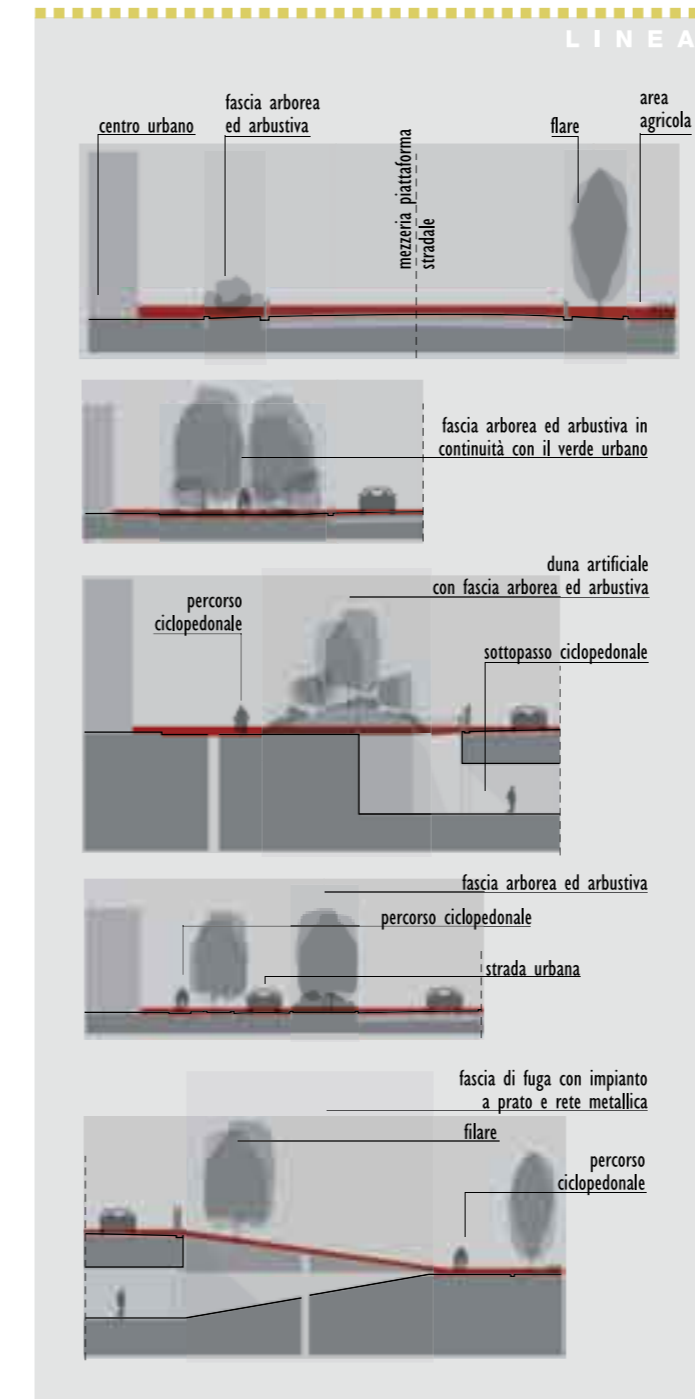
- realizzazione di piattaforma stradale ricordata alle forme ricorrenti del territorio per la compatibilità con i sistemi insediativi ed ambientali periferici urbani;
- realizzazione di piattaforma stradale organizzata anche a carreggiate separate per il collegamento tra la rete autostradale e la restante rete viaria e per la distribuzione dei traffici urbani ed extraurbani;
- realizzazione di manufatti per l'attraversamento ciclopedonale per la connessione ai sistemi insediativi ed ambientali periferici urbani;
- messa a dimora di formazioni arboree ed arbustive per la riduzione e la compensazione degli impatti;
- modellazione del terreno e messa a dimora di impianti a fascia boscata per la connessione ai sistemi ambientali periferici urbani.

In corrispondenza dell'**accesso al sistema idrografico e naturale periferico urbano** il progetto può sinteticamente consistere nei seguenti interventi:

- realizzazione di zone di sosta attrezzate per l'accessibilità al sistema idrografico e naturale periferico urbano;
- messa a dimora di formazioni arboree ed arbustive per la riduzione e la compensazione degli impatti;
- messa a dimora di alberature isolate per la connotazione della connessione al sistema idrografico e naturale periferico urbano;
- utilizzo di materiali di pavimentazione idonei per la connotazione degli accessi al sistema idrografico e naturale;
- installazione di cartellonistica informativa e turistica per la connotazione degli accessi al sistema idrografico e naturale.

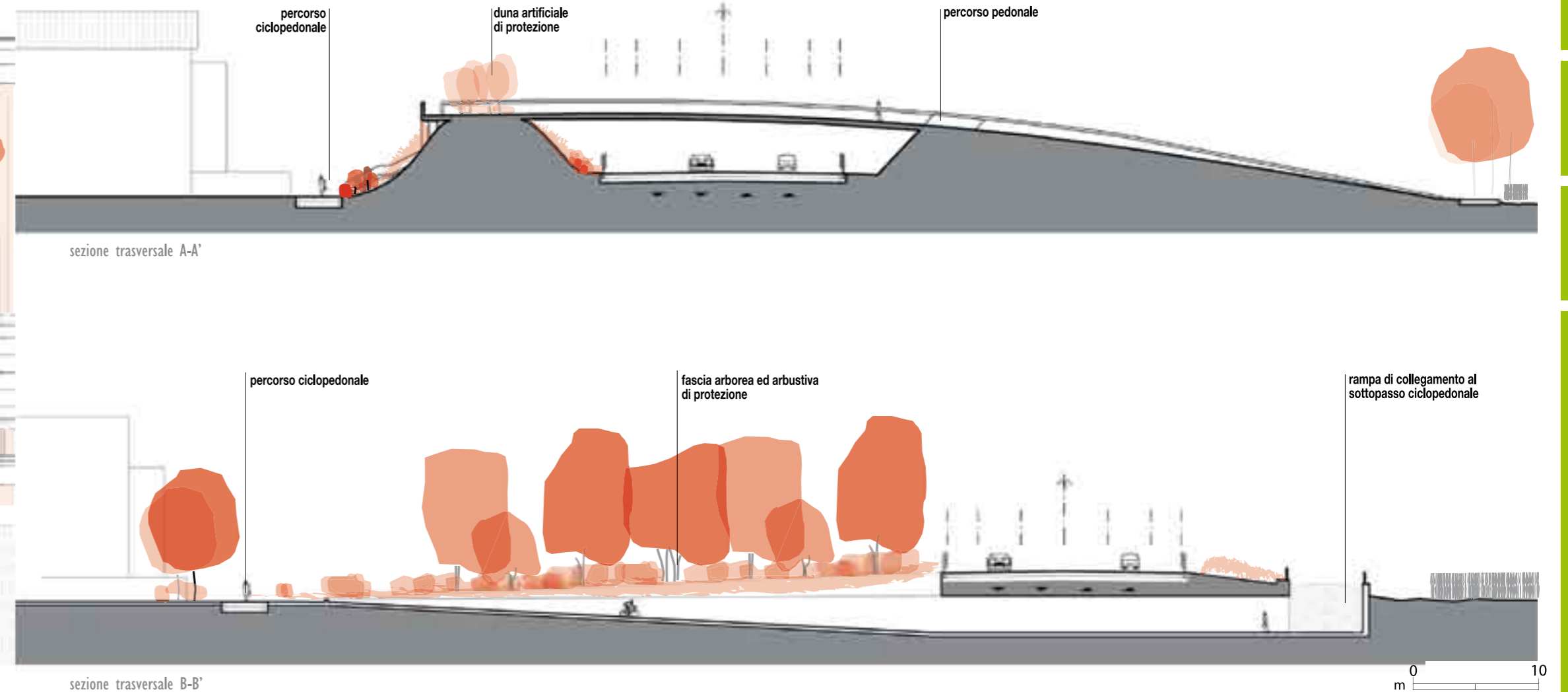
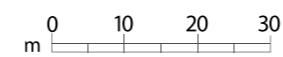
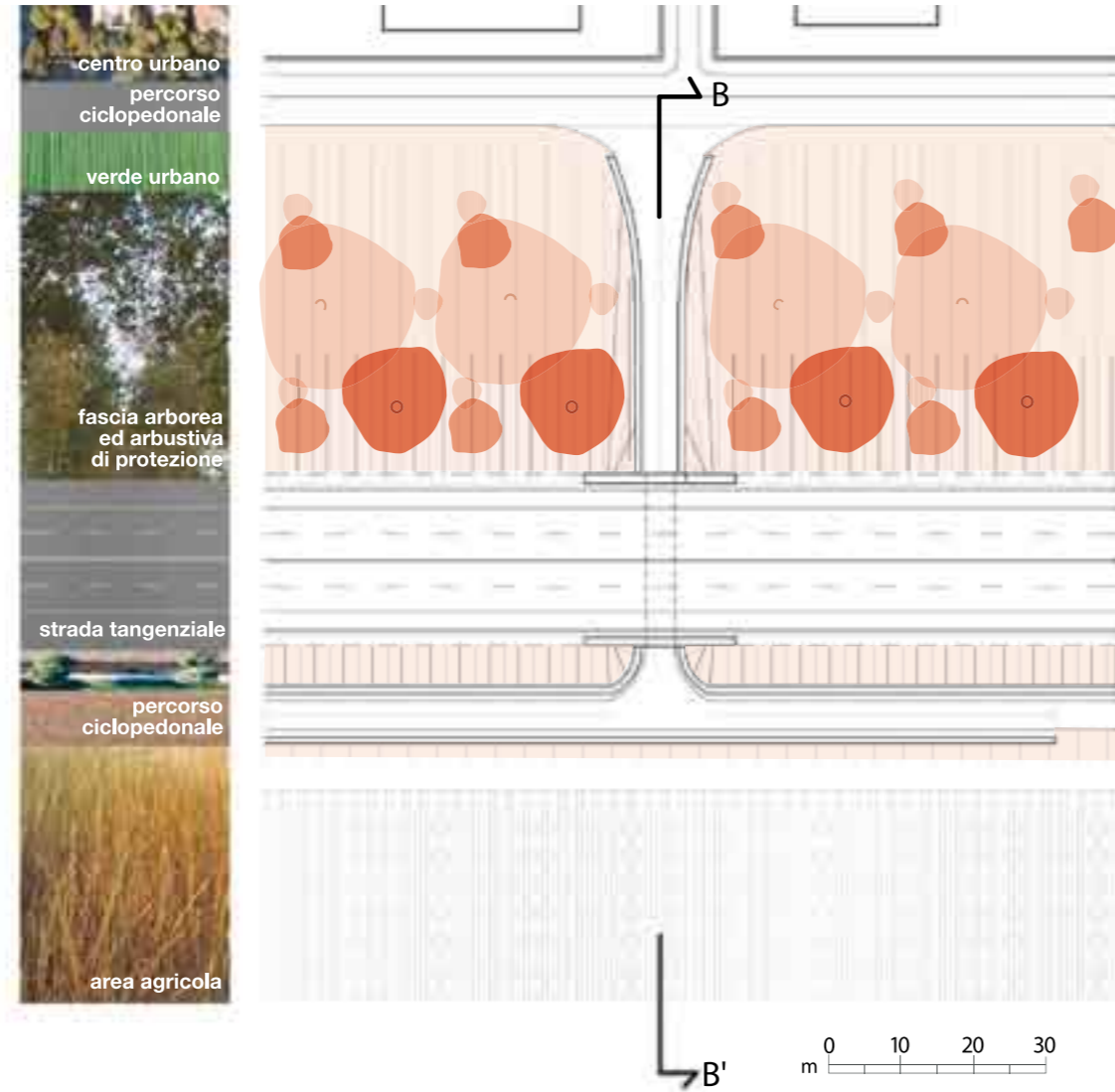
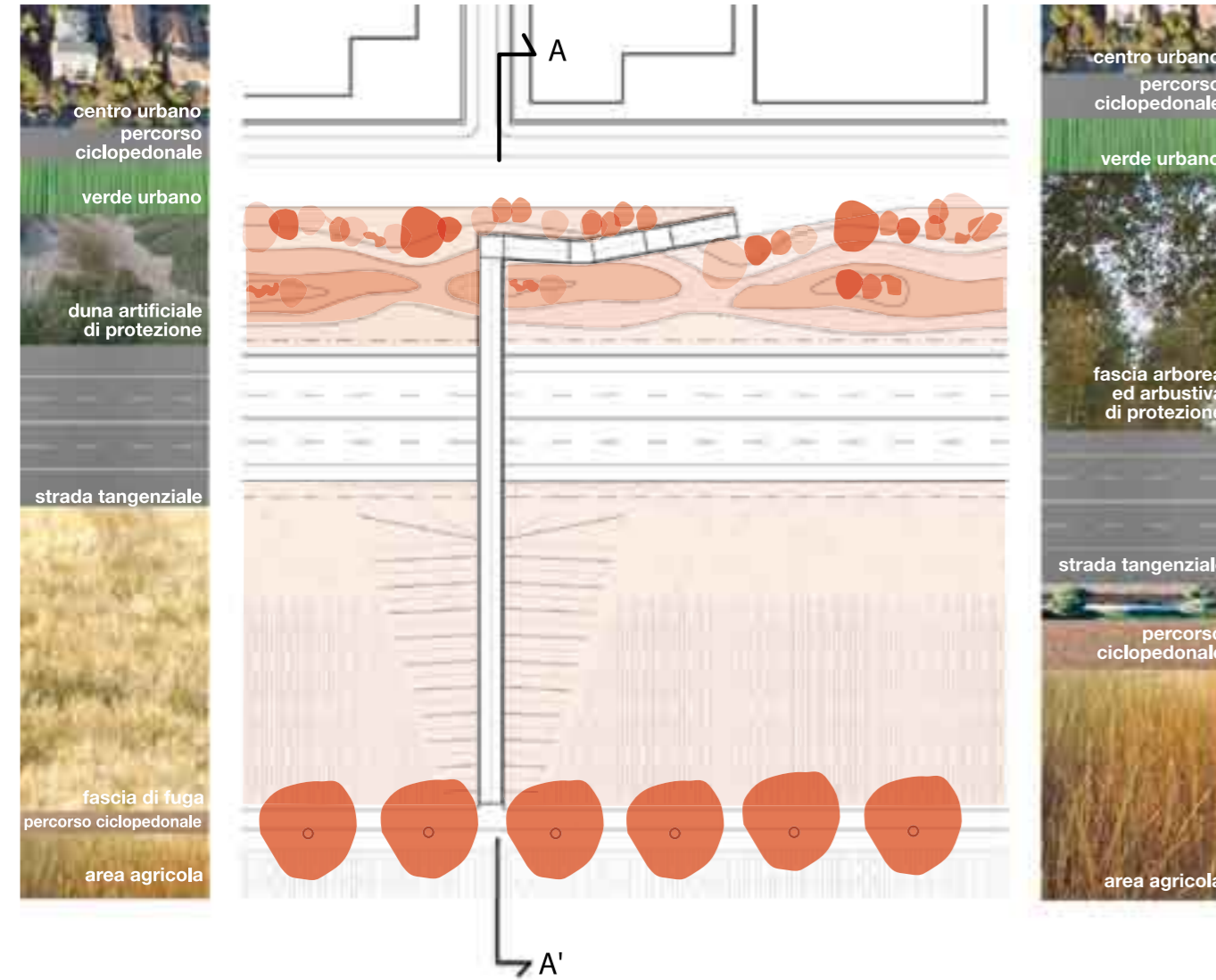
In corrispondenza dell'**accesso al sistema insediativo** il progetto può sinteticamente consistere nei seguenti interventi:

- realizzazione di corsie di canalizzazione, isole spartitraffico, rotonde e spazi verdi per la connotazione dell'accesso alle aree urbanizzate, per la connessione alla viabilità principale e secondaria e per la fluidificazione della circolazione;
- installazione di cartellonistica informativa coordinata per la connotazione dell'accesso alle aree urbanizzate;
- installazione di impianti illuminanti per la connotazione degli ingressi alle aree urbanizzate.



PLANIMETRIE SIGNIFICATIVE

SEZIONI SIGNIFICATIVE



approfondimento

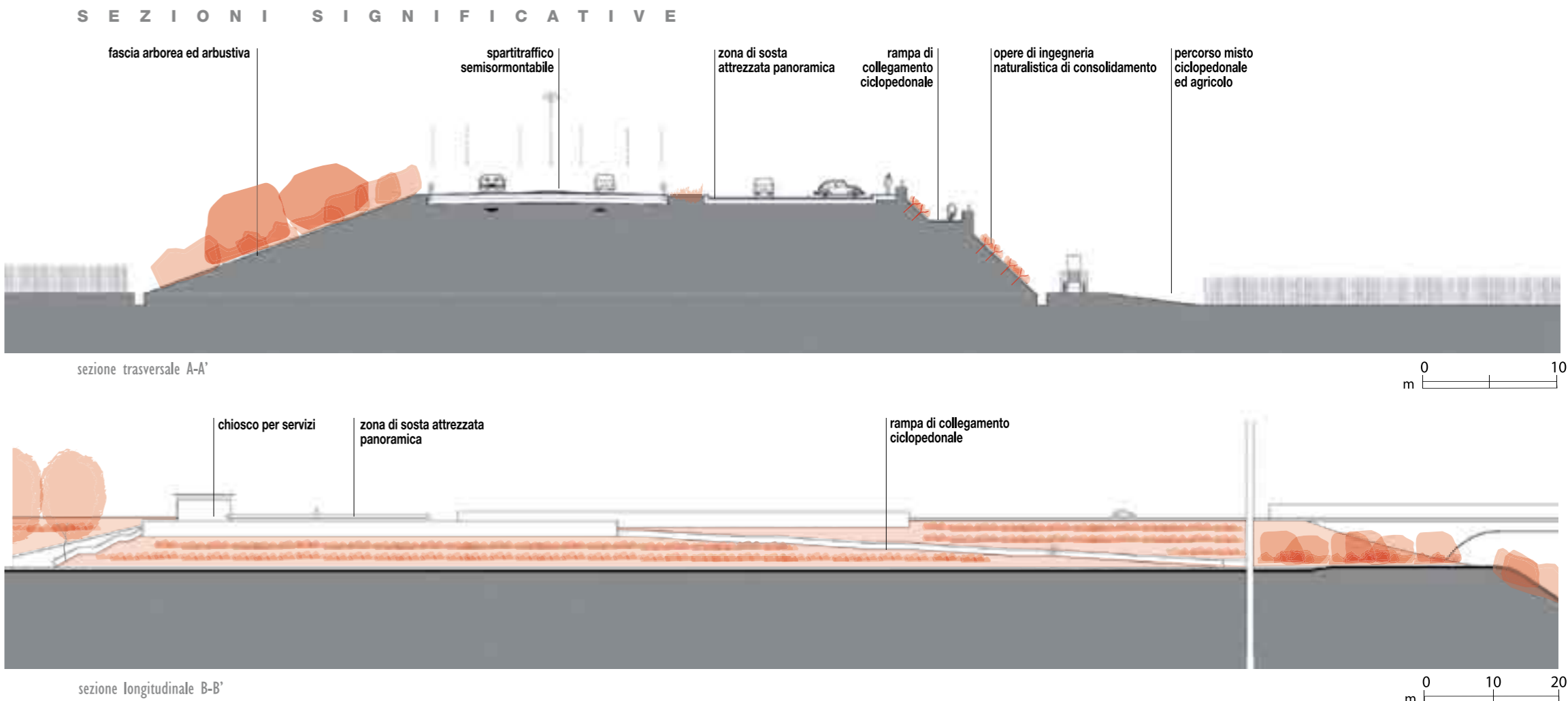
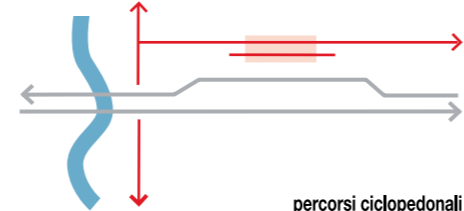
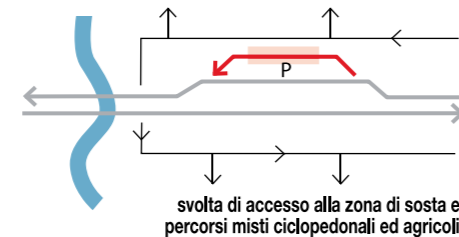
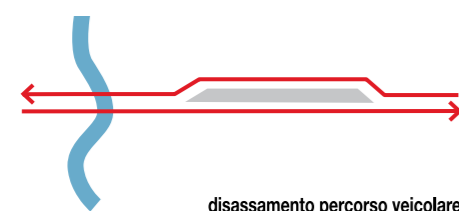
L'approfondimento della fascia a parco di attraversamento ciclopedonale sviluppa una delle possibili soluzioni progettuali dell'attraversamento perimetrale principale dei centri urbani, descrivendone le caratteristiche costruttive e dimensionali.

La soluzione progettuale propone un percorso ciclopedonale, con sovrappassi e sottopassi di attraversamento ed una zona verde con terreni modellati ed impianti vegetazionali. Si prevede la realizzazione di dune artificiali in terra costipata e stabilizzata con messa a dimora di filari alberati e di impianti vegetazionali erbacei ed arbustivi con funzione stabilizzante.

La soluzione prevede, inoltre, per il percorso ciclopedonale, la posa di pavimentazione preferibilmente in terra costipata o stabilizzata e la realizzazione di un sottopasso preferibilmente con altezza e larghezza di almeno 2,50 metri, pendenza massima non superiore all'8%, cordolo laterale sopraelevato di 10 centimetri e corrimano alto 80 centimetri ed esteso 50 centimetri oltre il termine della rampa.



schemi di circolazione



## approfondimento

L'approfondimento dell'area di servizio e accesso ai parchi fluviali sviluppa una delle possibili soluzioni progettuali dell'accesso al sistema idrografico e naturale periferico urbano, descrivendone le caratteristiche costruttive e dimensionali.

La soluzione progettuale propone un'area di sosta attrezzata panoramica e percorsi ciclopedonali di ingresso ad un'area naturalistica, caratterizzata dalla presenza di un corso d'acqua in prossimità di una zona urbana.

Si prevede la messa a dimora di alberature a filare, fasce di vegetazione arbustiva di consolidamento delle scarpate e fasce arboree ed arbustive ad impianto rado igrofila in prossimità del corso d'acqua.

La soluzione prevede, inoltre, per le aree di sosta, la realizzazione di aiuole verdi di separazione, la messa a dimora di impianto a prato e di alberature isolate e la posa di pavimentazioni preferibilmente in masselli autobloccanti o in pietra locale e, per i percorsi ciclopedonali, pavimentazioni preferibilmente in terra costipata o in asfalto colorato e larghezza minima di 2,40 metri.

[5] la via emilia  
(1) i margini del sistema urbano  
A la tangenziale sostenibile

[5]

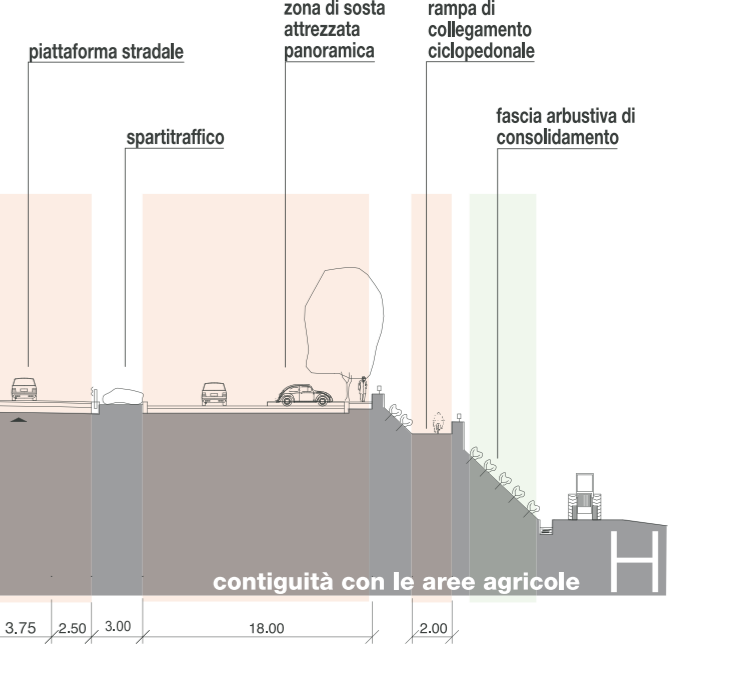
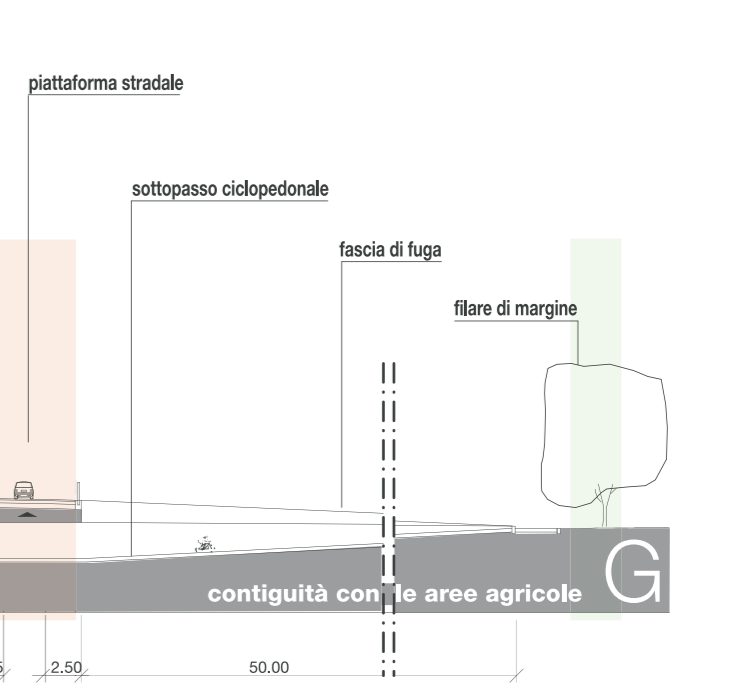
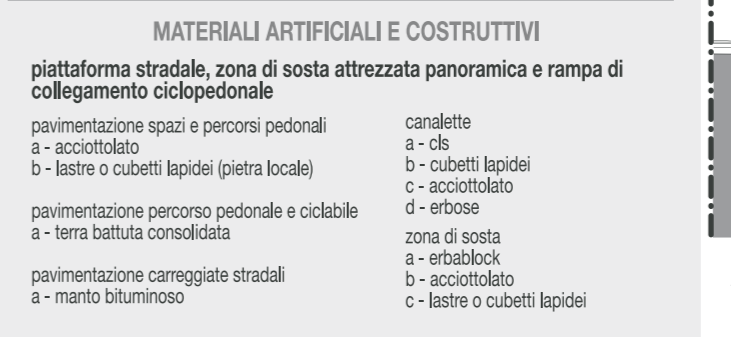
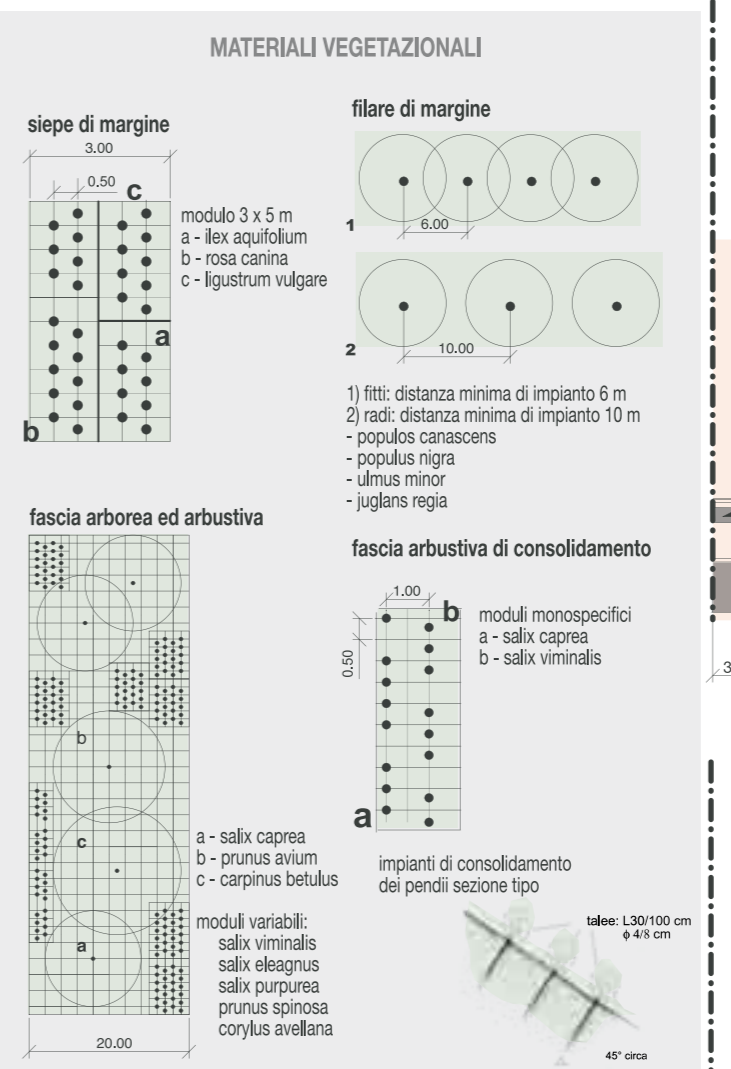
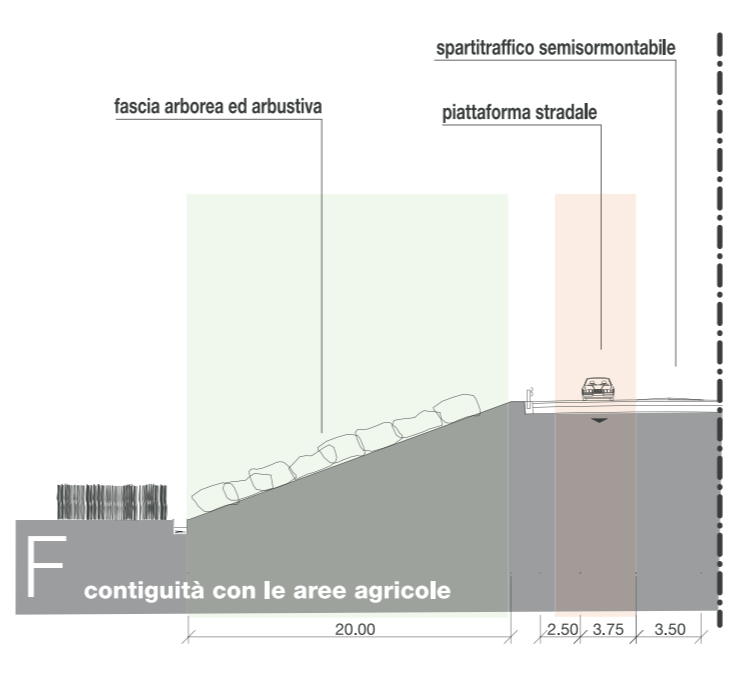
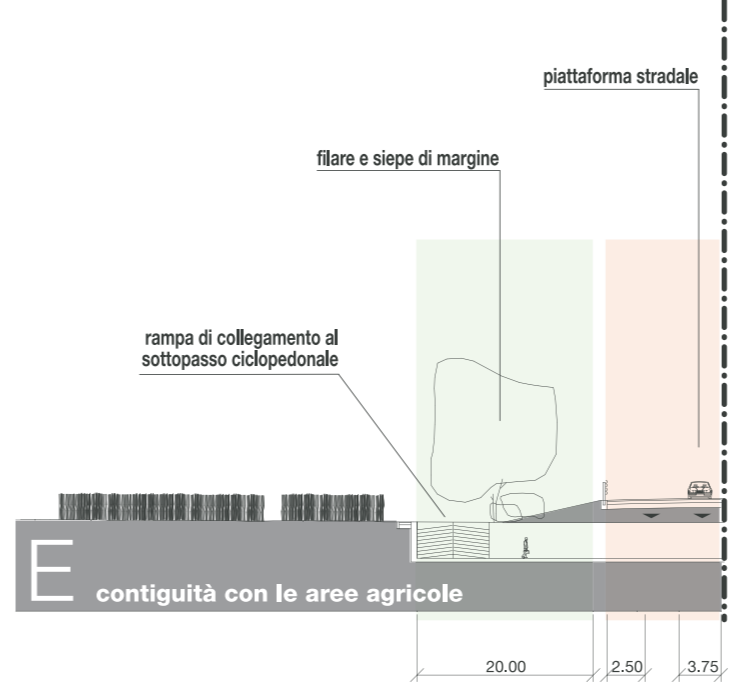
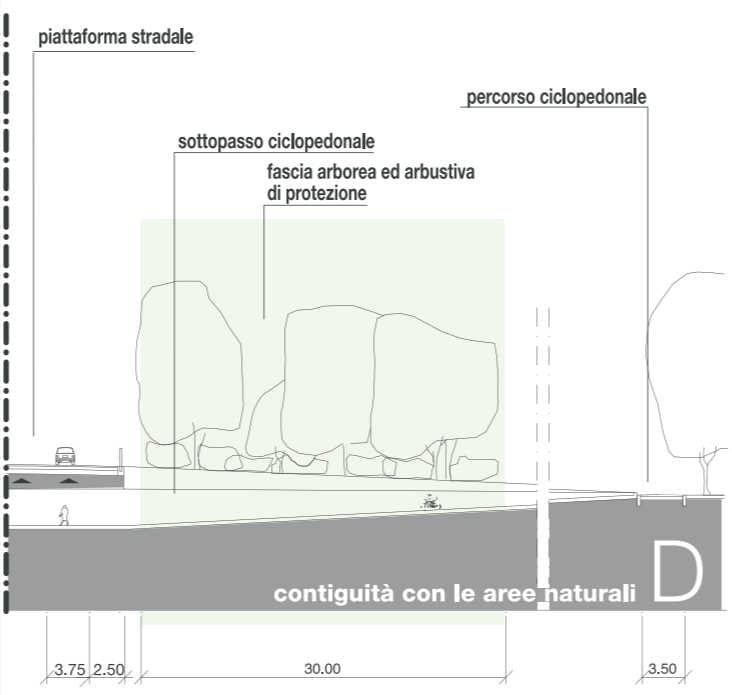
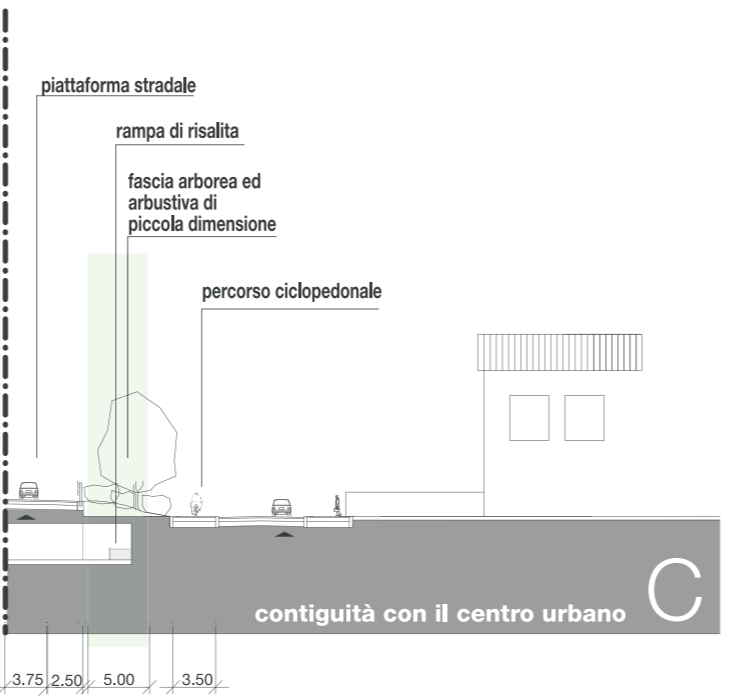
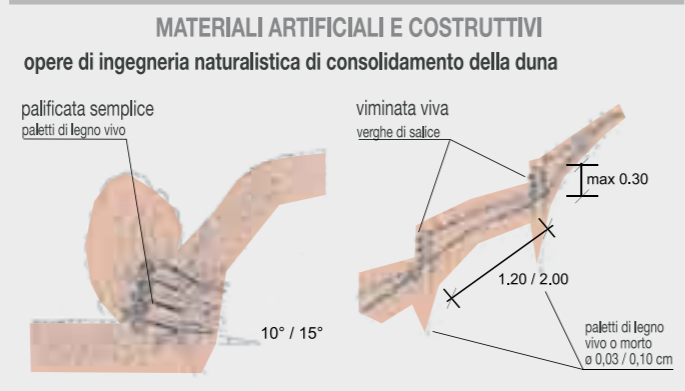
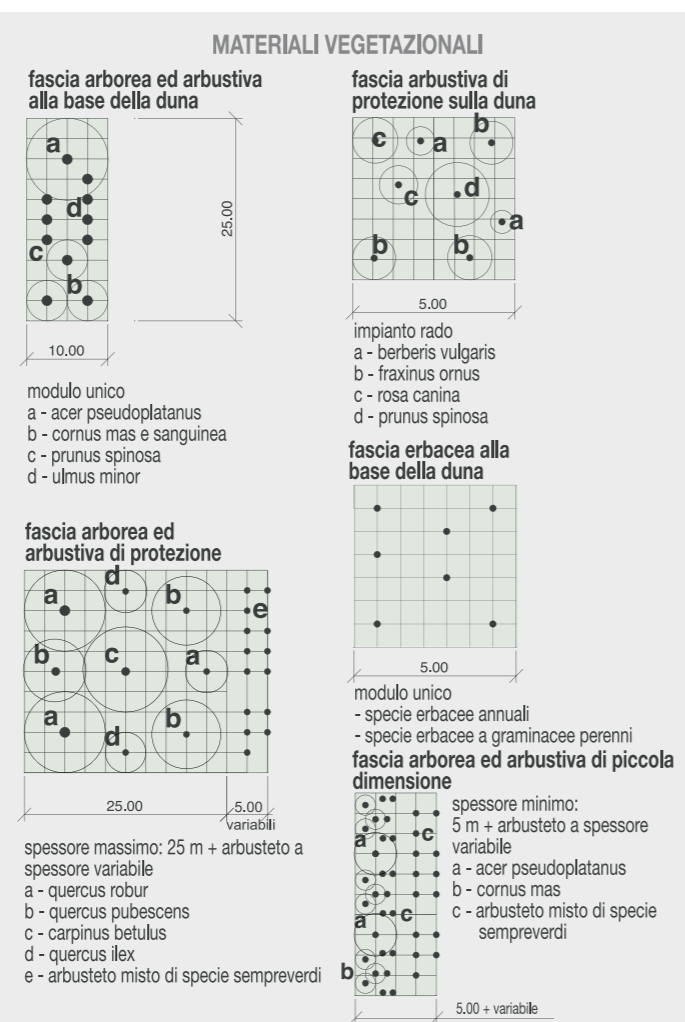
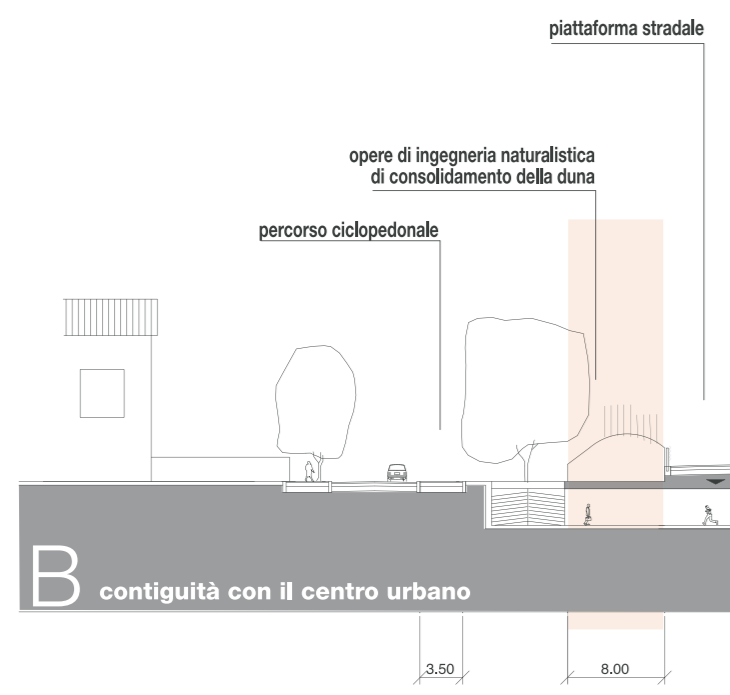
(1)

A

b

area di servizio e accesso ai parchi fluviali

	A	B	C	D	E	G
A	●	●	●	●	●	●
B	●	●	●	●	●	●
C	●	●	●	●	●	●
D	●	●	●	●	●	●
E	●	●	●	●	●	●
G	●	●	●	●	●	●



MATRICE DELLE COMBINAZIONI

	E	F	G	H
E		●	●	
F				
G				
H		●	●	