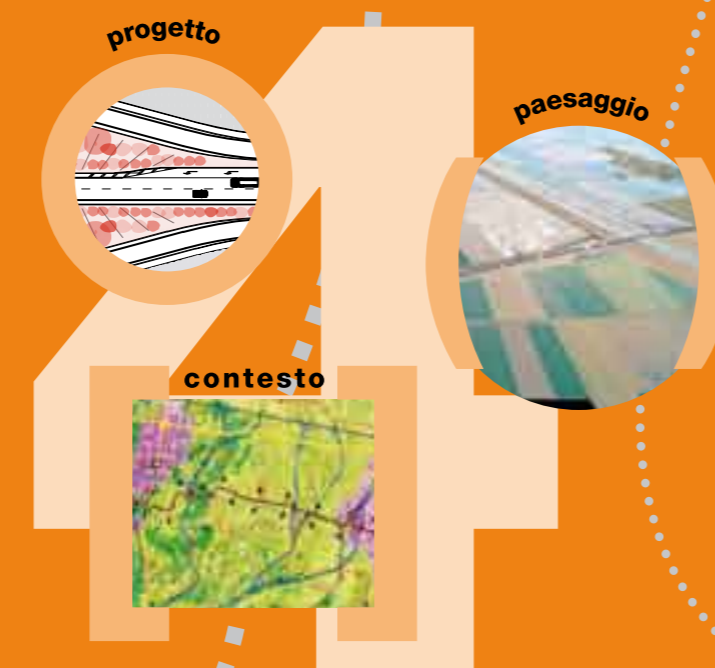


percorso circolare



- [4] la pianura
- (1) agricolo metropolitano
- Ⓐ la strada trasversale



CONTESTO 4

la pianura



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 pianura è stato individuato nel territorio che da Piacenza, ad ovest, arriva fino alla fascia costiera romagnola, ad est, affiancando il fiume Po e la bonifica ferrarese, a nord, e la fascia della via Emilia a sud. Il contesto si caratterizza come quello più omogeneo di tutta la regione, per la presenza di una formazione geologica interamente alluvionale, dovuta al deposito di sedimenti fluviali che hanno colmato il grande golfo padano. La superficie, apparentemente piatta è, in realtà, modellata dai depositi lasciati dagli antichi meandri fluviali, che hanno costituito le vie di attraversamento verso la bassa pianura ed il corso, in continua trasformazione, del Po. Questa particolare morfologia ha determinato una distinzione naturale in zone parallele al margine dell'area collinare; si distinguono, infatti, un'alta pianura, formata da depositi alluvionali grossolani con deboli pendenze, e una bassa pianura, in prossimità del corso del Po, prevalentemente costituita dalle aree di esondazione.

La distinzione tra alta e bassa pianura non si presenta esclusivamente come differenza morfologica, ma come discriminante fondamentale delle attività e degli usi. Se l'alta pianura è popolata da millenni e ospita le tendenze più dinamiche di sviluppo, alcune zone della bassa pianura appaiono ancora oggi poco abitate e scarsamente dotate di infrastrutture.

Il territorio presenta una successione, apparentemente priva di cambiamenti apprezzabili, di porzioni a coltivazione estensiva e intensiva, case coloniche sparse e piccoli centri abitati, fino alla metà del secolo scorso prevalentemente agricoli, oggi sempre più industrializzati. In particolare, i campi delimitati da impianti vegetazionali, i filari alberati, le coltivazioni arboree, i canali, le tracce della centuriazione romana ed i percorsi agricoli si presentano come costanti tipologiche e spaziali.

Il sistema insediativo è caratterizzato da una fitta rete di centri abitati (piccoli paesi e borghi storici, piazzeforti difensive e avamposti per la colonizzazione agraria del contado, case rurali sparse e nuclei residenziali lungo le principali strade di collegamento) servita da una densa maglia infrastrutturale che, a volte, ricalca la scansione regolare dell'orditura della centuriazione, specie nell'alta pianura e che va rarefacendosi con l'approssimarsi al territorio del Po.

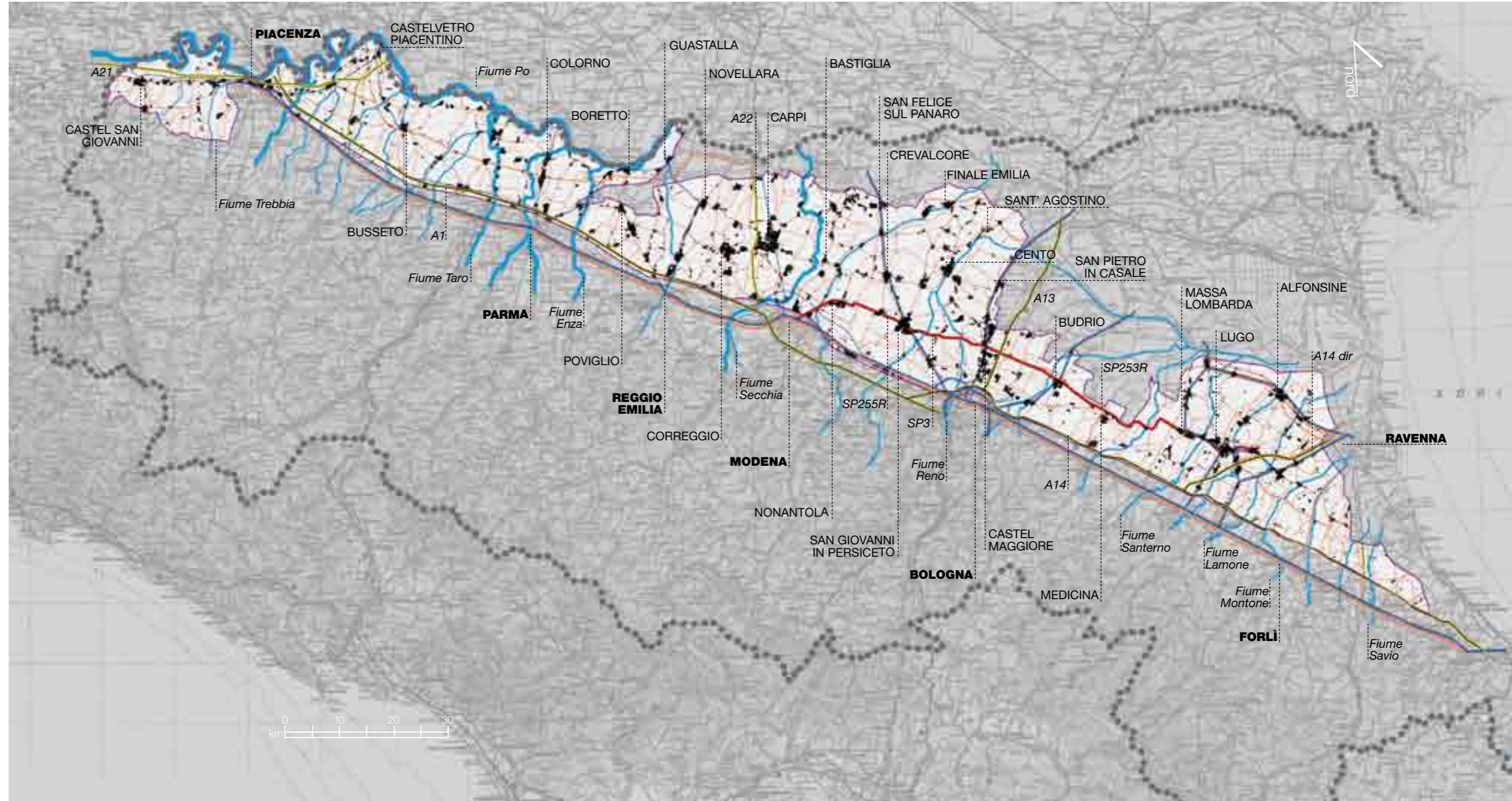
Altra peculiare forma di organizzazione insediativa, nonché suggestivo segno cartografico, è rappresentato dalle partecipanze nonantolane e persicetane.

Il territorio possiede una complessa rete viaria e di percorrenze minori, senza una gerarchica evidente, costituita da alcune direttrici che connettono il territorio della via Emilia (in alcuni casi, a partire dalle zone appenniniche) con il Po e da numerosi collegamenti trasversali e diagonali.

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
-  ferrovia
-  direttrice principale di attraversamento
-  rete viaria
-  sistema insediativo
-  corsi d'acqua





la strada

Il collegamento trasversale costituito dalla strada provinciale n. 3 Trasversale di pianura con i proseguimenti ad est (la strada provinciale n. 253R San Vitale) e ad ovest (la strada provinciale n. 255R di San Matteo della Decima) risulta chiaramente leggibile rispetto alla restante rete viaria. La strada attraversa un territorio caratterizzato dalla presenza di un gran numero di centri abitati, tra loro collegati da un complesso reticolo viario. Il suo tracciato è sostanzialmente parallelo alla strada statale n. 9 via Emilia, dalla quale dista pochi chilometri. Il legame della strada con il territorio è forte. Sotto il profilo funzionale l'infrastruttura è contemporaneamente luogo di traffici di breve e lunga percorrenza, asse di sostegno dei collegamenti tra i centri abitati posti lungo la sua giacitura, direttrice di smistamento

funzionamento

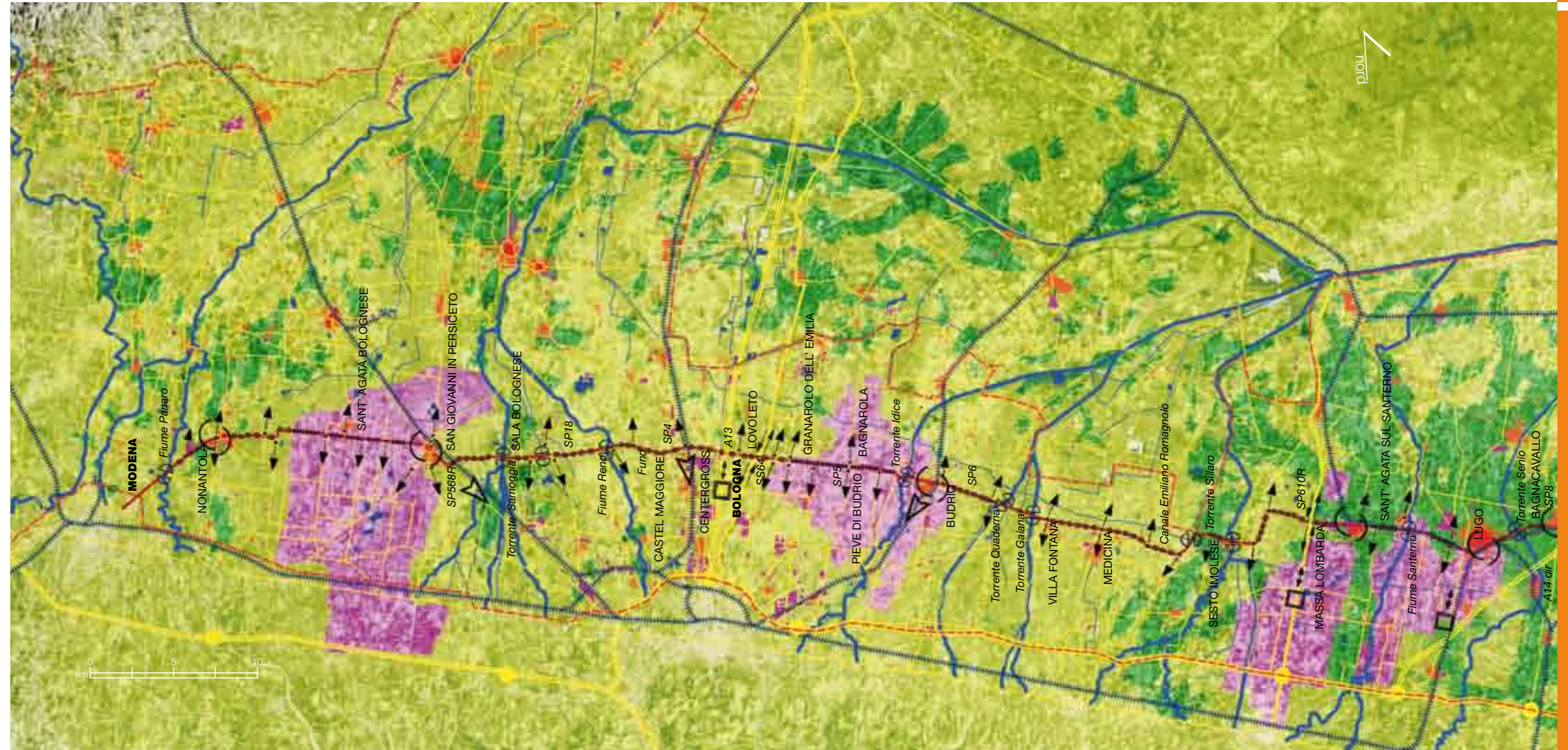
Il funzionamento evidenzia le modalità di svolgimento delle relazioni che la strada instaura, lungo il suo tracciato, con le componenti del contesto.

-  attraversamento delle aree agricole
-  attraversamento dell'orditura della centuriazione
-  attraversamento di corsi d'acqua naturali e artificiali

-  incroci con la rete secondaria di collegamento e distribuzione
-  incrocio con la rete principale di collegamento e distribuzione
-  collegamento con i caselli autostradali
-  attraversamento di centri urbani
-  collegamento con il sistema metropolitano bolognese
-  perimetro di contesto
-  autostrada e caselli
-  ferrovia
-  direttrice principale di attraversamento
-  rete principale di collegamento e distribuzione
-  rete secondaria di collegamento e distribuzione
-  corsi d'acqua e bacini naturali
-  corsi d'acqua e bacini artificiali
-  centri storici
-  insediamenti produttivi
-  area centuriata
-  seminativo e seminativo arborato
-  vigneto e frutteto

dei flussi diretti al territorio della via Emilia e a quello della bassa pianura. Su di essa insistono diverse tipologie di traffico pesante, leggero e, in taluni tratti, ciclabile. Il numero degli incroci con la viabilità secondaria e con quella legata agli usi agricoli è rilevante e privo di gerarchia. In molti casi, la strada viene ripetutamente intersecata da direttrici perpendicolari che, con i loro tracciati, ricalcano l'antica orditura della centuriazione. Il forte legame con il territorio si manifesta, inoltre, nell'aderenza della strada alle diverse morfologie dei luoghi. La fitta rete idrografica è regolarmente scavalcata dalla strada, con variazioni altimetriche in corrispondenza del superamento degli argini. Lungo il percorso tra i centri urbani di San Giovanni in Persiceto e Budrio il collegamento

trasversale percorre un'area caratterizzata da legami significativi con il sistema metropolitano bolognese; a sud e a nord del tracciato stradale si dispone, infatti, una fitta rete di centri abitati imperniati su direttrici stradali convergenti sul capoluogo regionale, come la strada statale n. 64 Porrettana e l'autostrada A13. Nel tratto tra Massa Lombarda e Bagnacavallo, imperniato su Lugo, i centri abitati si susseguono lungo la strada a breve distanza tra loro, assumono dimensioni rilevanti e presentano aree produttive significative. Nell'area di Lugo si attesta, inoltre, il sistema autostradale nazionale con il casello di Lugo - Cotignola sulla A14 dir.



PAESAGGIO 1 |

agricolo metropolitano



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.

Il paesaggio agricolo metropolitano è stato riconosciuto, all'interno del contesto della pianura, lungo l'ampio sistema alluvionale che dall'area bolognese si sviluppa verso le terre di bonifica, dove l'acqua, con i fenomeni di erosione, trasporto e sedimentazione, e l'attività dell'uomo, tesa all'utilizzo agricolo delle terre, hanno costruito la forma del suolo e degli insediamenti. E' il paesaggio della compresenza e dell'integrazione di un modello di uso prevalentemente agricolo, con grandi partizioni del suolo all'interno di un territorio segnato da strade e canali e punteggiato da casali agricoli, colture, dossi e filari, e di un sistema ecologico fragile e fortemente impoverito, pur con aree ad elevata capacità biologica. L'immagine dominante che si percepisce dalla strada è quella della commistione fra i caratteri agricoli ricorrenti della pianura emiliana e quelli residenziali, commerciali e produttivi propri dell'espansione metropolitana, quasi a disegnare una cornice di transizione tra l'ambiente rurale e quello urbano.

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 strada provinciale n. 3 Trasversale di pianura, che svolge principalmente le funzioni di:

- collegamento del territorio e del sistema

insediativo bolognese;

- smistamento dei flussi di traffico verso la via Emilia e la bassa pianura;
- allacciamento alla rete viaria secondaria e a quella legata agli usi agricoli.

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:

- discordanza con i segni del territorio agricolo della centuriazione;
- interferenza con i corsi d'acqua (canali, fiumi e residui di antiche valli) ad elevata capacità biologica;
- interferenza con i centri abitati;
- connessione ai beni architettonici sparsi.

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 alle componenti di connessione ecologica;
- valorizzazione del territorio agricolo produttivo nella trama della centuriazione.

[4]

(1)

agricolo metropolitano



RICONOSCIMENTO DEL PAESAGGIO

- il paesaggio *agricolo metropolitano*

ELEMENTI DI STRUTTURA

- connessione tra la strada principale di collegamento e le strade locali
- casali agricoli e centri abitati sparsi
- insediamenti recenti a bassa densità
- insediamenti recenti a media densità
- aree agricole produttive nella campagna centuriata
- sistema idrografico principale naturale e artificiale (fiumi, fossi e canali)
- zone umide ad alta valenza ecologica

CRITICITÀ

- scambio con la connessione autostradale, le zone umide ed i centri abitati sparsi
- connessione tra la viabilità principale e secondaria locale
- interferenza con gli insediamenti a bassa densità
- attraversamento del territorio agricolo produttivo
- attraversamento del territorio della centuriazione
- connessione ai beni storici e culturali sparsi
- interruzione delle trame e dei segni del territorio agricolo
- interruzione dei corridoi faunistici
- interferenza con i corsi d'acqua principali (casse di espansione fluviale) e con le zone umide

OBIETTIVI DI SFONDO

- PRESTAZIONI FUNZIONALI**
- potenziamento e qualificazione della viabilità di collegamento con la rete autostradale
 - potenziamento e qualificazione della rete viaria di servizio alle aree produttive agricole ed agli insediamenti recenti
 - adeguamento e riconoscibilità delle connessioni con la rete viaria locale
- SOSTENIBILITÀ**
- salvaguardia e potenziamento delle componenti di connessione ecologica (rete idrografica principale e secondaria)
- VALORIZZAZIONE**
- riconoscibilità dei beni storici ed architettonici sparsi
 - riconoscibilità e continuità del territorio agricolo



PROGETTO A

la strada trasversale



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'ABACÓ.

Il progetto della strada trasversale affronta il tema dell'attraversamento di una pianura agricola. Il tema è stato definito dall'analisi del paesaggio agricolo metropolitano e dalla valutazione di variabili differenti che comprendono gli strumenti di pianificazione regionali (PRIT, PTPR), provinciali (PTCP) e comunali, 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 sviluppare i legami significativi tra la strada ed il territorio circostante, enfatizzando i caratteri di identità e riconoscibilità degli spazi attraversati e cercando, contemporaneamente, il minor impatto possibile sui sistemi insediativi e agricoli e sui sistemi idrologici e naturalistici, caratterizzati da un'accentuata povertà ecologica e biologica.

In questo quadro complessivo determinanti sono gli aspetti infrastrutturali più complessi come le connessioni tra la viabilità principale e le strade locali di servizio al territorio. Al riguardo il PRIT prevede alcuni tratti in variante e per altri, come per tutte le infrastrutture esistenti della rete di base, interventi di sistemazione funzionale degli incroci, adottando sulla viabilità principale soluzioni senza punti di conflitto, di miglioramento del deflusso con separazione del traffico locale e

di realizzazione di fasce a verde per la mitigazione ambientale. Il progetto della strada trasversale, nel paesaggio agricolo metropolitano, propone un insieme di interventi volti a connettere strettamente l'infrastruttura al territorio al fine di migliorare la funzionalità della rete viaria, contrastare il degrado ambientale e salvaguardare la qualità e la diversità degli spazi naturali.

obiettivi di progetto

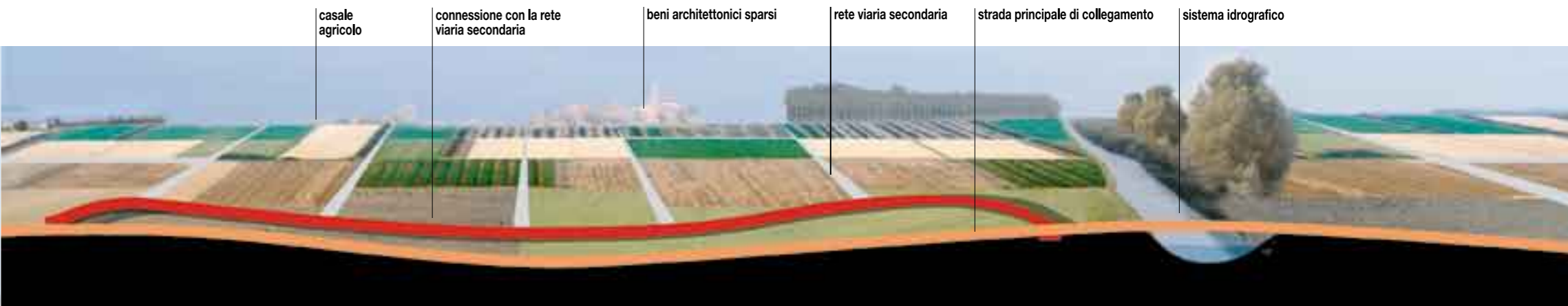
Gli obiettivi di progetto orientano gli interventi per soddisfare lo specifico tema affrontato e sono validi per qualunque progetto riconducibile alla medesima tipologia.

Gli obiettivi di progetto della strada trasversale possono essere ricondotti a:

- fluidificazione della circolazione;
- continuità della rete delle strade secondarie e locali;
- separazione delle percorrenze veicolari locali;
- connotazione degli accessi alla rete delle strade secondarie e locali di distribuzione ai sistemi insediativi e ai beni storici e testimoniali;
- conformazione della piattaforma;
 - configurazione degli incroci;
 - selezione dei materiali;
- connessione ai sistemi ambientali;
 - compatibilità degli impianti vegetazionali.

I N T E R P R E T A Z I O N E D E L R I T M O

S I M U L A Z I O N E M O R F O L O G I C A



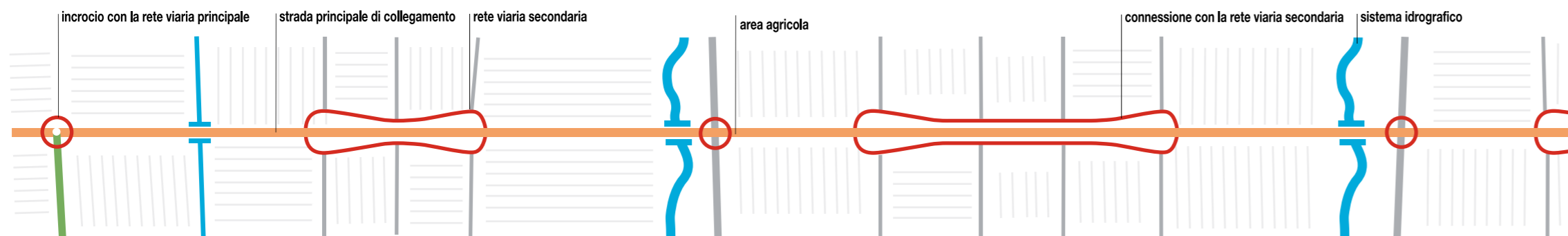
simulazione longitudinale



simulazioni trasversali



schema pentagramma



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 nel collegamento viario principale che suggerisce una configurazione dell'intervento coerente con le forme ricorrenti del territorio, contraddistinte da leggere variazioni altimetriche in corrispondenza della rete idrografica, da ampi spazi agricoli ed aree naturali.

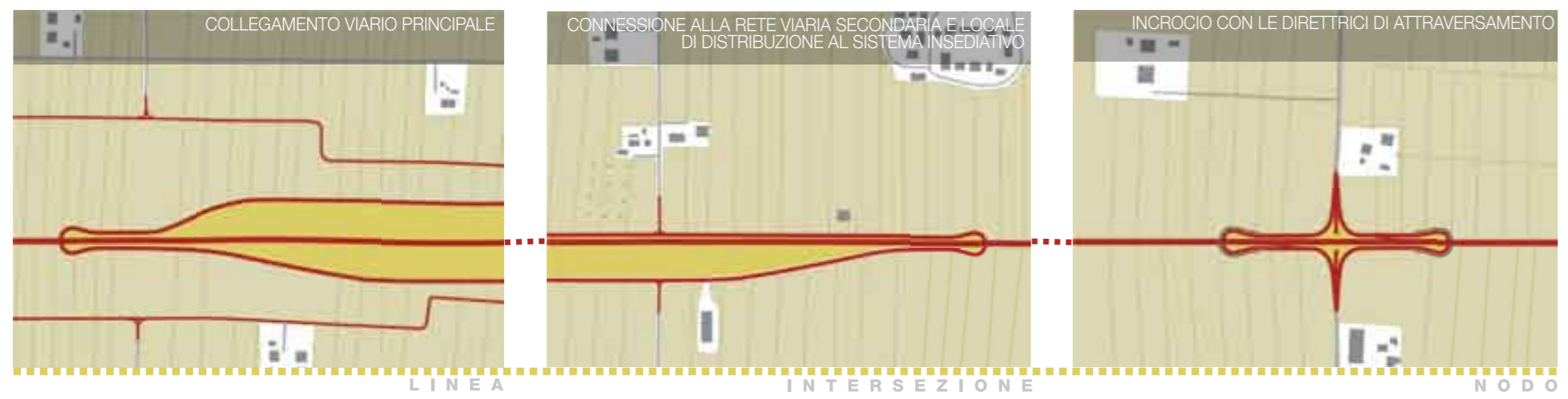
intersezione

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 nella connessione alla rete viaria secondaria e locale di distribuzione al sistema insediativo che suggerisce una configurazione dell'intervento coerente con l'esigenza di connotazione e razionalizzazione degli accessi alla rete viaria e di contiguità con il sistema idrografico principale e secondario.

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'incrocio con le direttrici di attraversamento che suggerisce una configurazione dell'intervento coerente con l'esigenza di connotazione delle connessioni rispetto all'orditura ampia e continua delle trame agricole, naturali ed insediative e con la necessità di impiegare impianti vegetazionali appropriati.

SOLUZIONI PROGETTUALI



intervento

L'intervento definisce possibili soluzioni progettuali coerenti con il contesto, gli obiettivi di sfondo, 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 **strada trasversale** nel paesaggio **agricolo metropolitano** 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 del **collegamento viario principale** il progetto può sinteticamente consistere nei seguenti interventi:

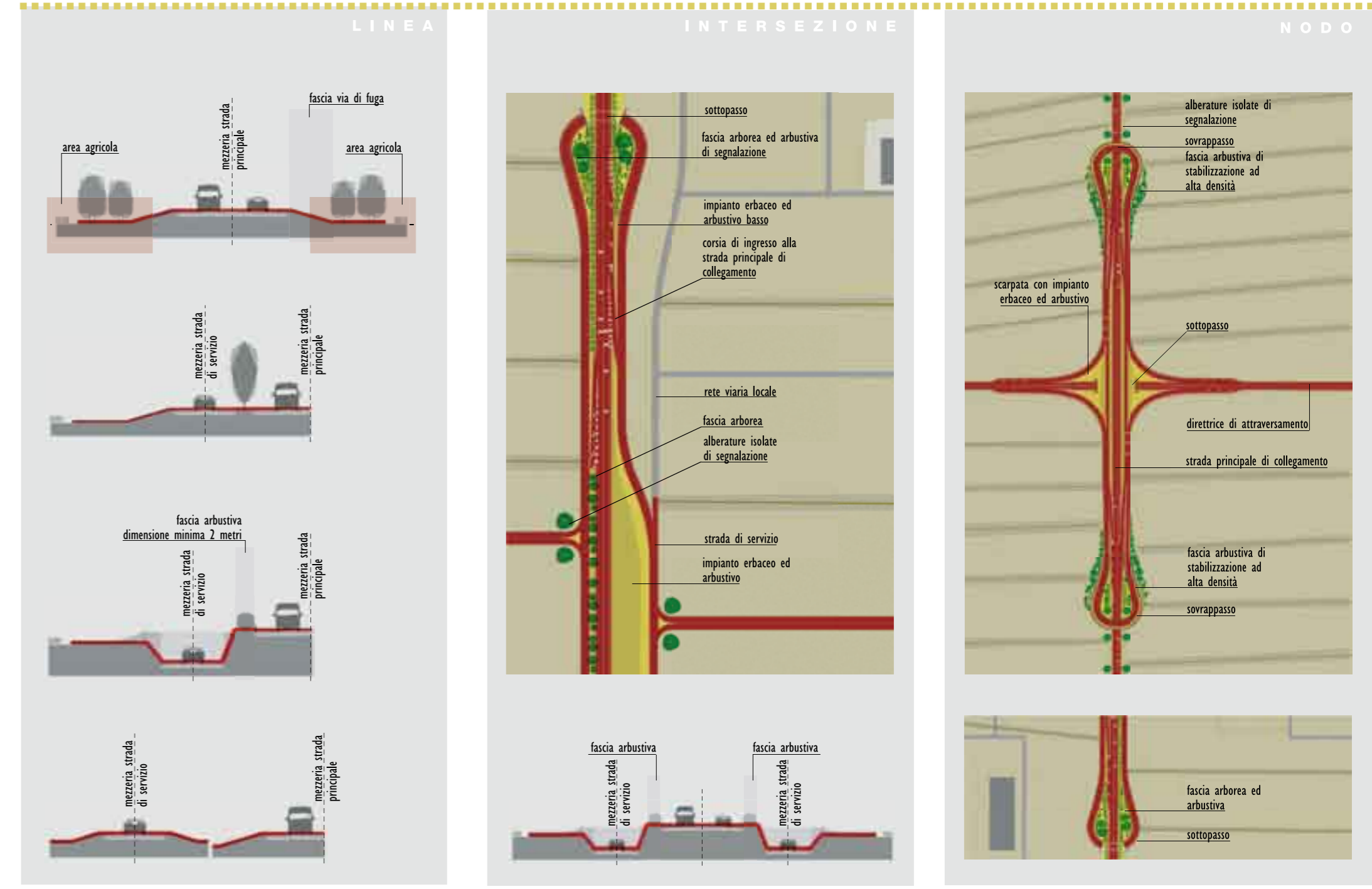
- realizzazione di piattaforma stradale raccordata alle forme ricorrenti del territorio per la connessione all'orditura delle trame agricole;
- realizzazione di piattaforma stradale organizzata anche con corsie di marcia distinte dal tracciato principale per la separazione delle percorrenze veicolari locali e la connessione all'orditura delle trame agricole;
- realizzazione di corsie di canalizzazione separate dal tracciato principale per la fluidificazione della circolazione;
- messa a dimora di formazioni arboree ed arbustive per la riduzione e la compensazione degli impatti.

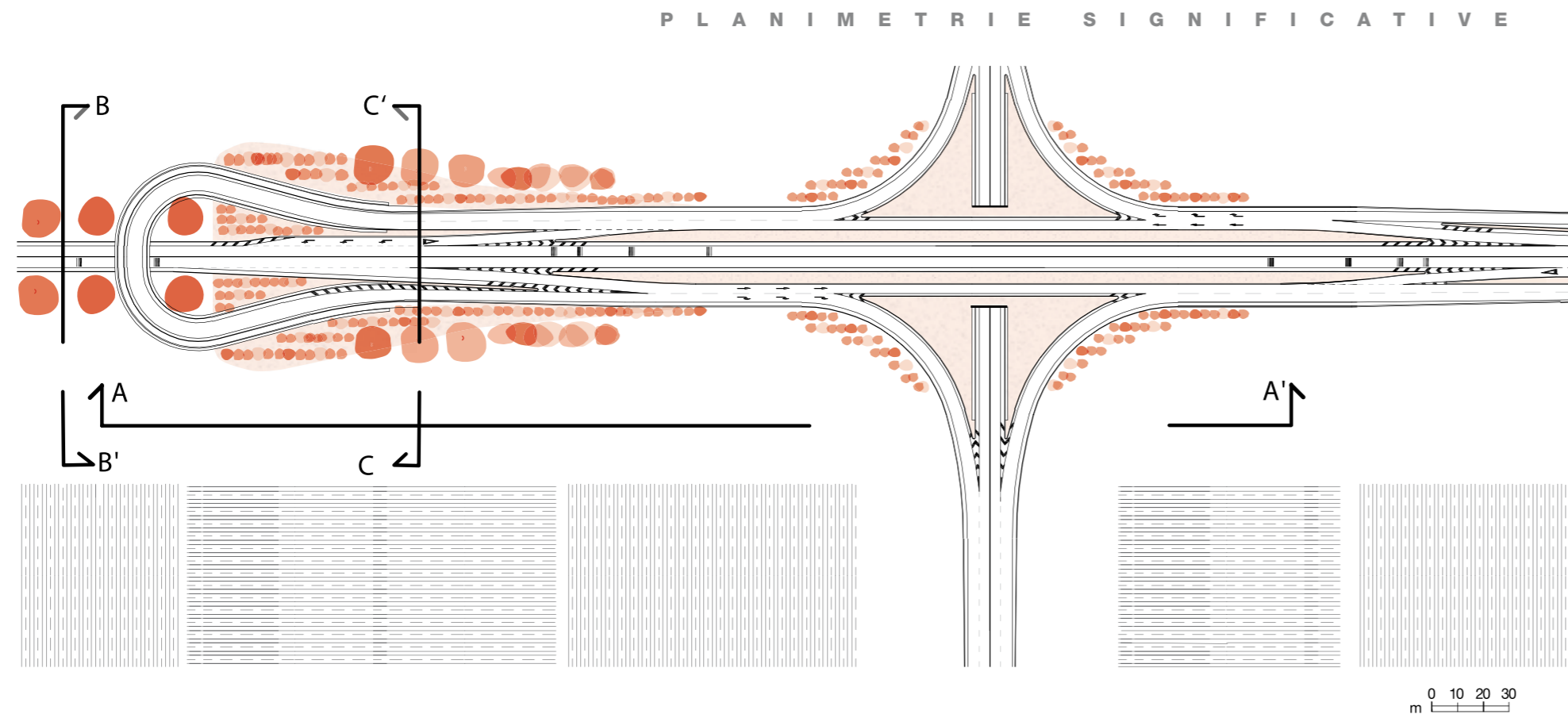
In corrispondenza della **connessione alla rete viaria secondaria e locale di distribuzione al sistema insediativo** il progetto può sinteticamente consistere nei seguenti interventi:

- realizzazione di piattaforma stradale organizzata anche con corsie di marcia distinte dal tracciato principale per la separazione delle percorrenze veicolari locali e la connessione all'orditura delle trame agricole;
- realizzazione di corsie di canalizzazione separate dal tracciato principale per la fluidificazione della circolazione;
- realizzazione di connessioni separate dal tracciato principale per la fluidificazione della circolazione e la continuità della rete delle strade secondarie e locali;
- messa a dimora di formazioni arboree ed arbustive per la connotazione degli accessi alla rete viaria di distribuzione al sistema insediativo;
- messa a dimora di alberature isolate per la connotazione degli accessi alla rete delle strade secondarie e locali.

In corrispondenza dell'**incrocio con le direttrici di attraversamento** il progetto può sinteticamente consistere nei seguenti interventi:

- realizzazione di piattaforma stradale organizzata anche con corsie di marcia distinte dal tracciato principale per la separazione delle percorrenze veicolari locali e la connessione all'orditura delle trame agricole;
- realizzazione di corsie di canalizzazione separate dal tracciato principale per la fluidificazione della circolazione;
- realizzazione di connessioni e attraversamenti senza punti di conflitto, anche a livelli sfalsati, per la fluidificazione della circolazione e la continuità della rete viaria;
- messa a dimora di formazioni arboree ed arbustive per la connotazione degli accessi alla rete viaria di distribuzione al sistema insediativo.





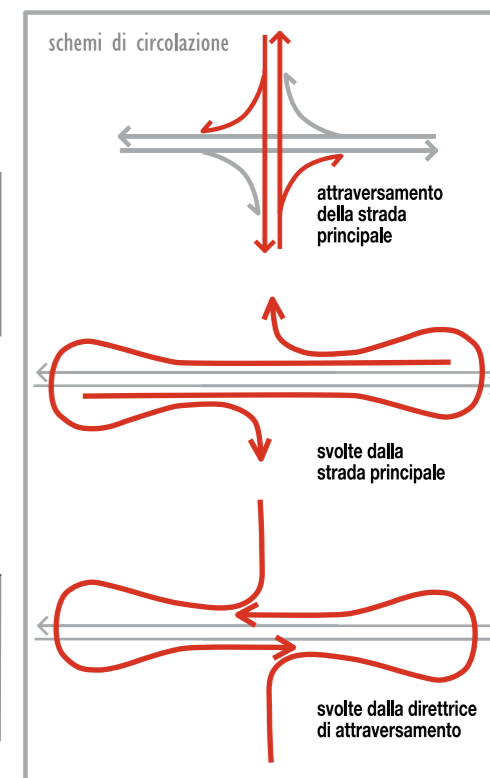
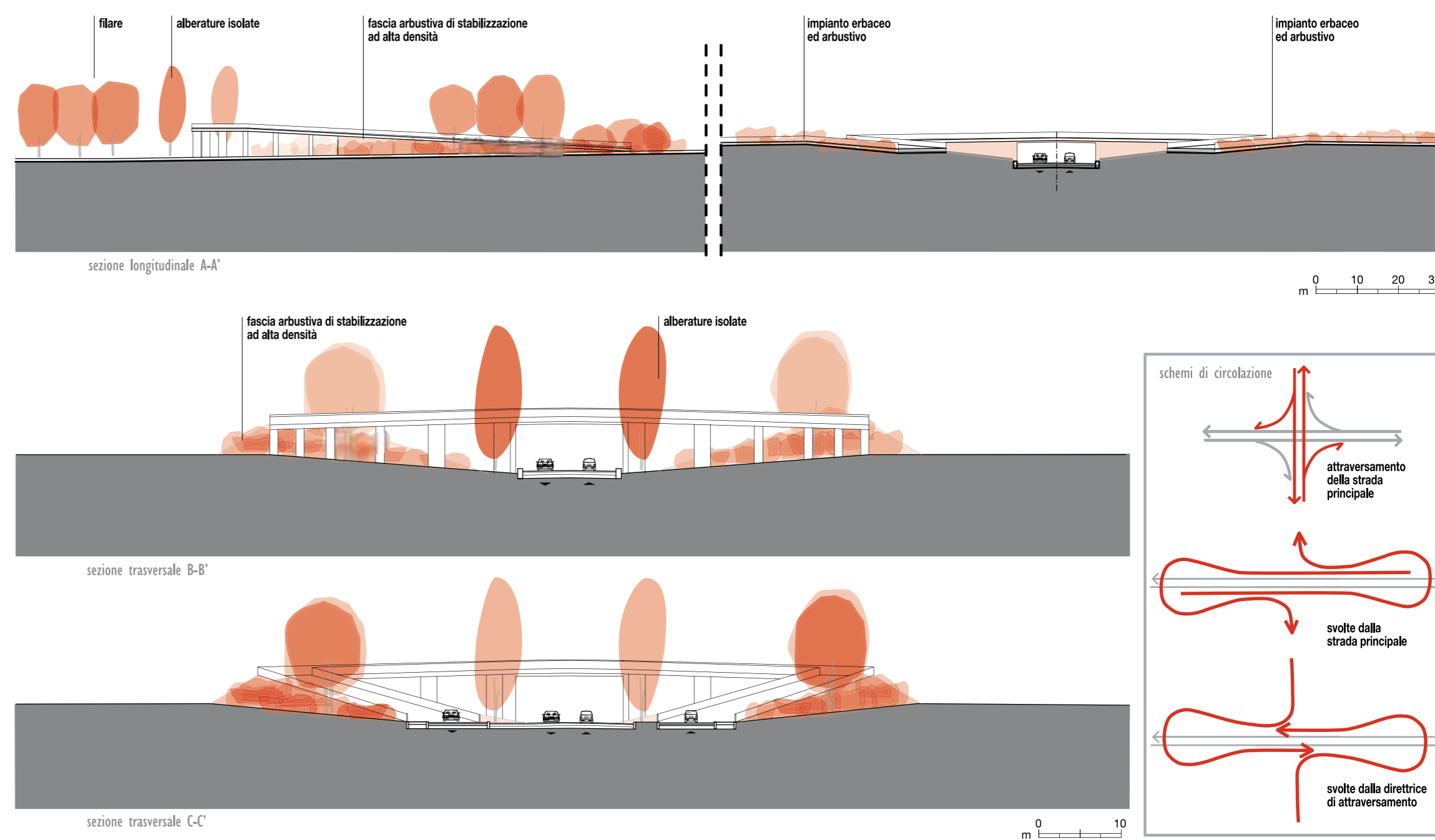
approfondimento

L'approfondimento dello **svincolo con la viabilità principale** sviluppa una delle possibili soluzioni progettuali dell'**incrocio con le direttrici di attraversamento** descrivendone le caratteristiche costruttive e dimensionali.

La soluzione progettuale propone uno svincolo a livelli sfalsati tra strade principali, con corsie laterali di svincolo parallele al tracciato principale e raccordate con sovrappassi alle estremità. Si prevede la messa a dimora di alberature isolate o a filare e di impianti arborei ed arbustivi a differente densità di impianto, per la

stabilizzazione delle scarpate tra le quote della strada e quelle della campagna. La soluzione prevede, inoltre, il raccordo con i percorsi ciclopedonali, preferibilmente con pavimentazione in terra battuta, barriere vegetazionali ad impianto rado e passerelle in legno per l'attraversamento di canali e fossi.

SEZIONI SIGNIFICATIVE



[4] la pianura
(1) [A] la strada trasversale

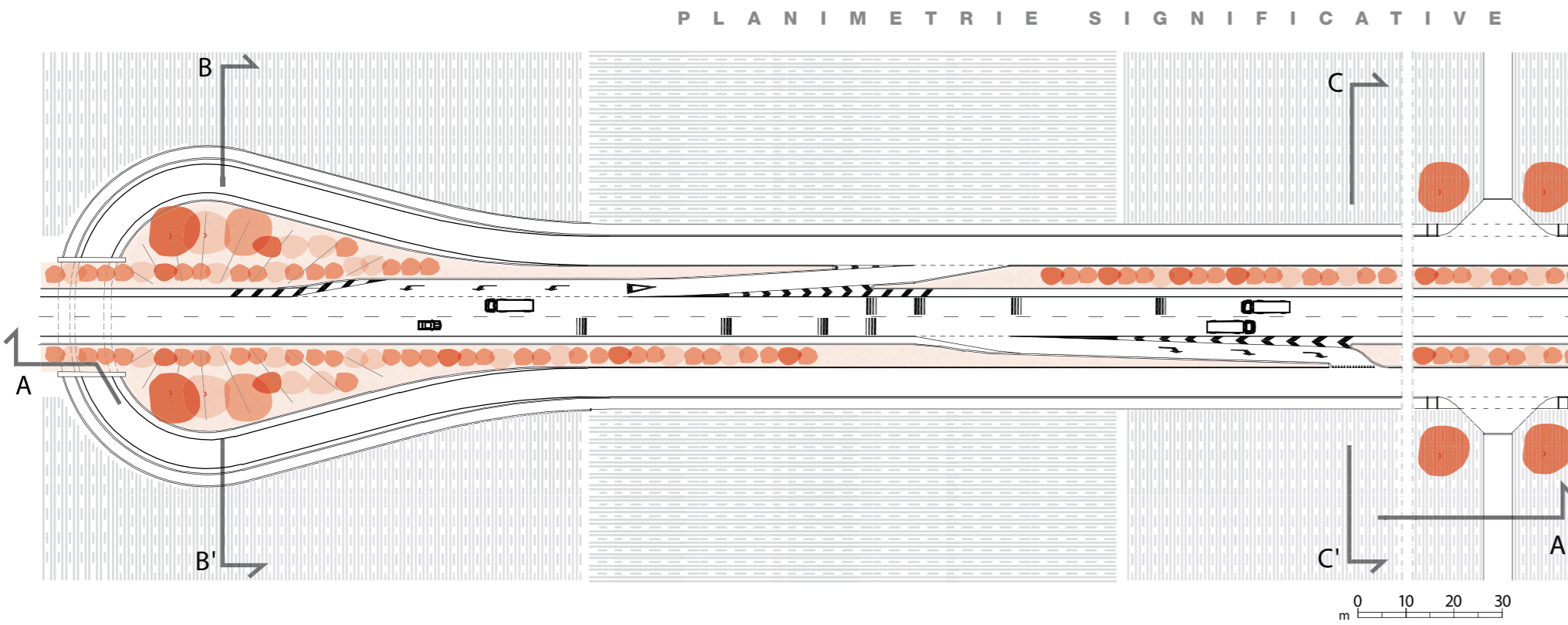
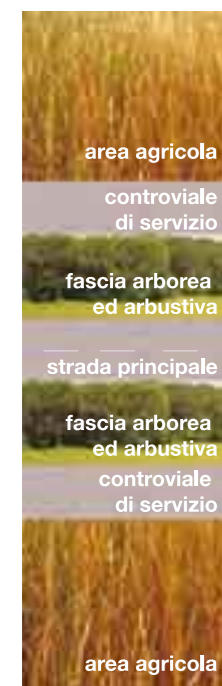
[4]

(1)

A

a

svincolo con la viabilità principale



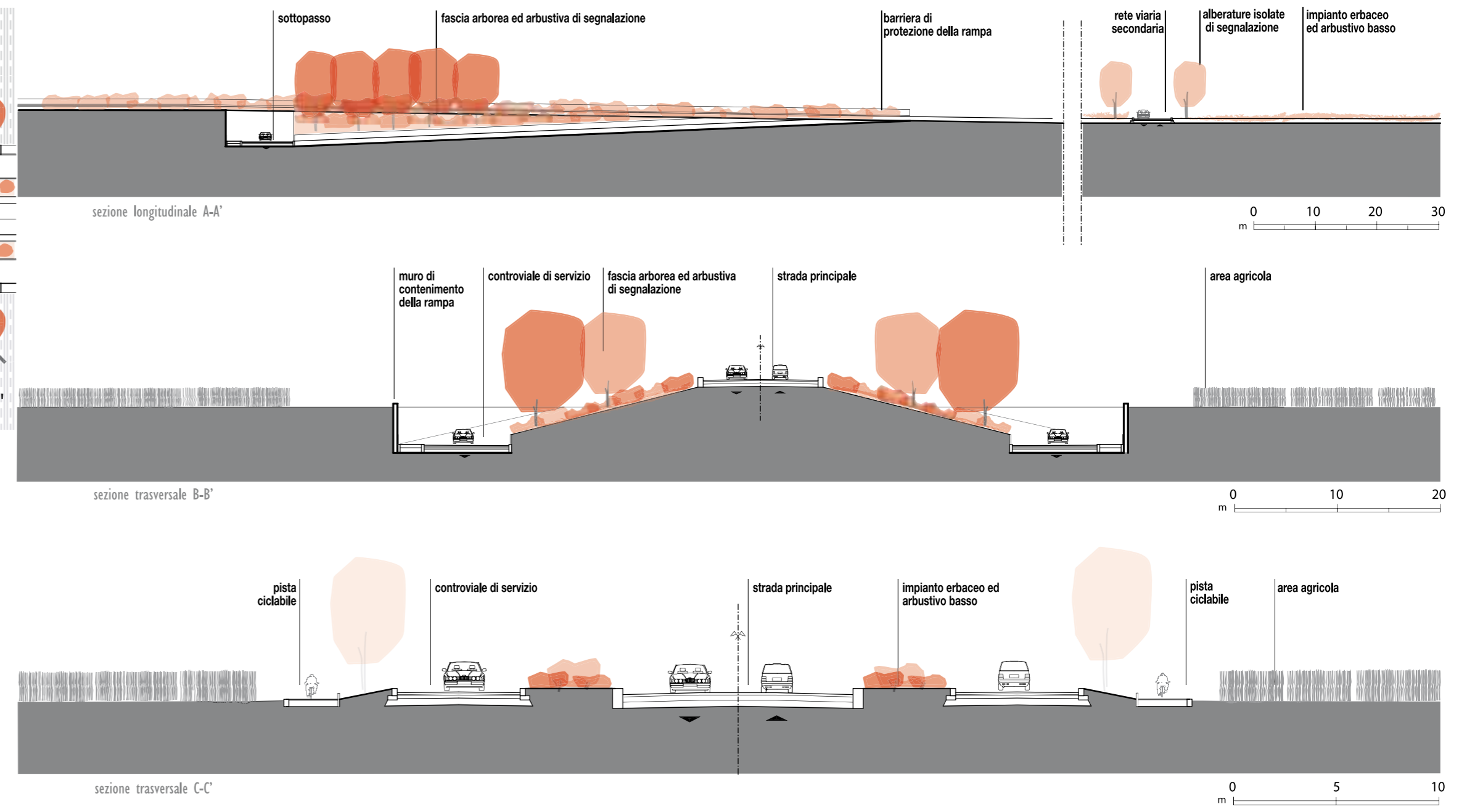
approfondimento

L'approfondimento del **controviale di servizio per la viabilità secondaria** sviluppa una delle possibili soluzioni progettuali della **connessione alla rete viaria secondaria e locale di distribuzione al sistema insediativo**, descrivendone le caratteristiche costruttive e dimensionali.

La soluzione progettuale propone una strada di servizio al territorio di pianura, parallela al tracciato principale e raccordata con sottopassi alle estremità. Si prevede la messa a dimora di alberature isolate o a filare e di impianti arborei ed arbustivi a differente densità di impianto, per la stabilizzazione delle scarpate di raccordo

tra le quote della strada e quelle della campagna. La soluzione prevede, inoltre, il raccordo con i percorsi ciclopedonali, preferibilmente con pavimentazione in terra battuta, barriere vegetazionali ad impianto rado e passerelle in legno per l'attraversamento di canali e fossi.

SEZIONI SIGNIFICATIVE



[4] la pianura
(1) agricolo metropolitano
A la strada trasversale

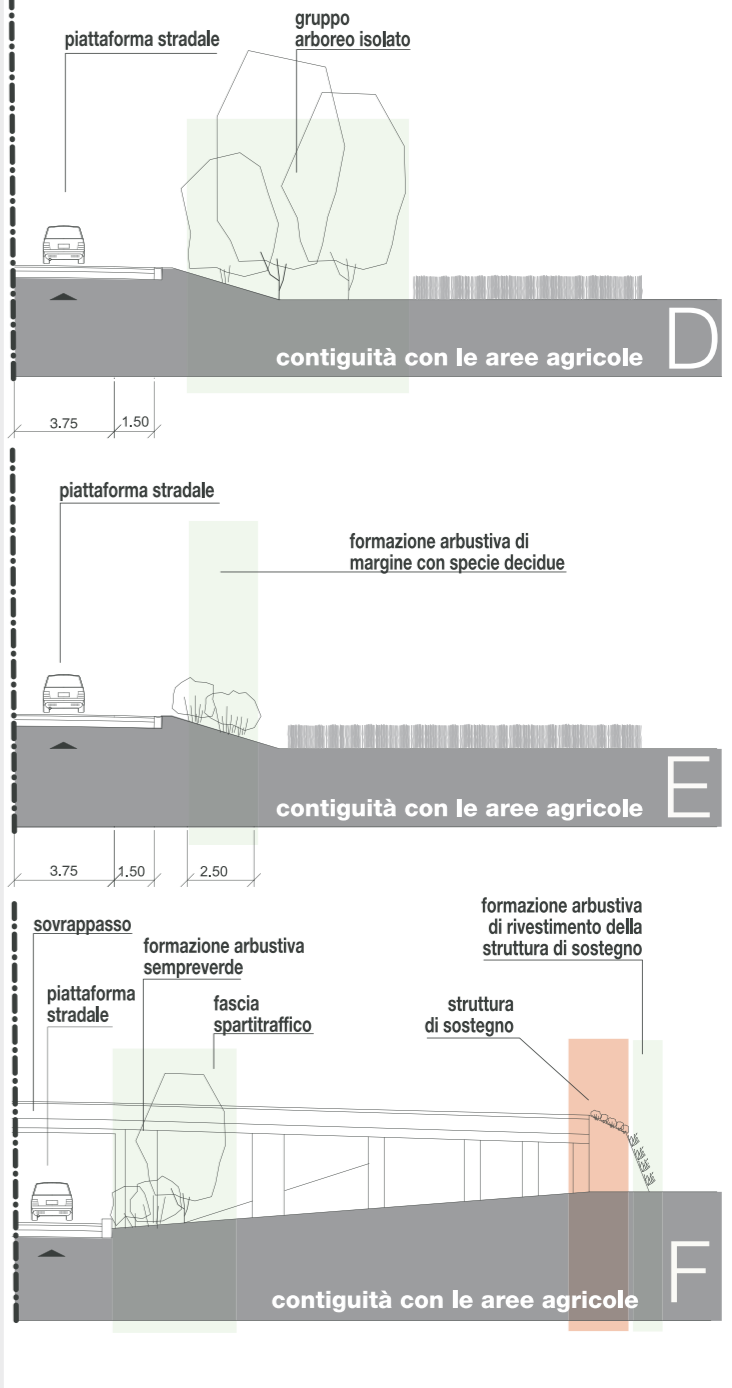
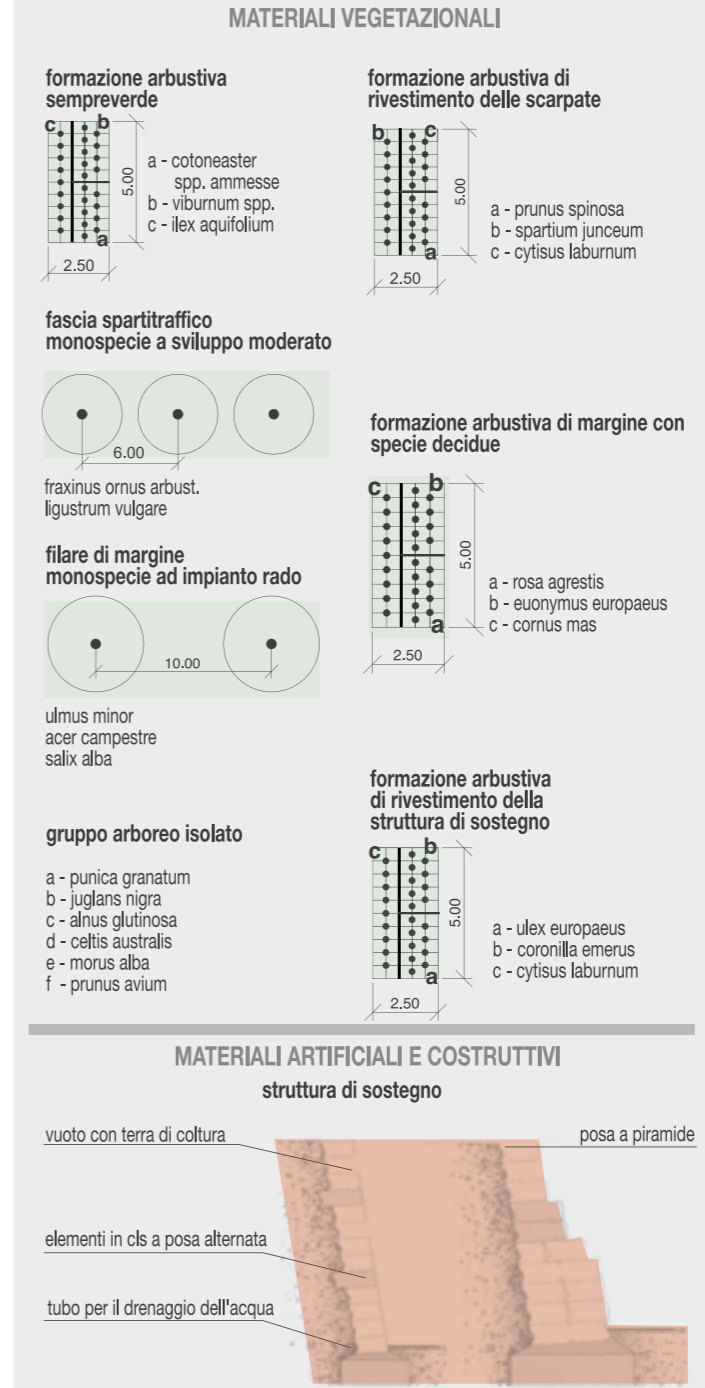
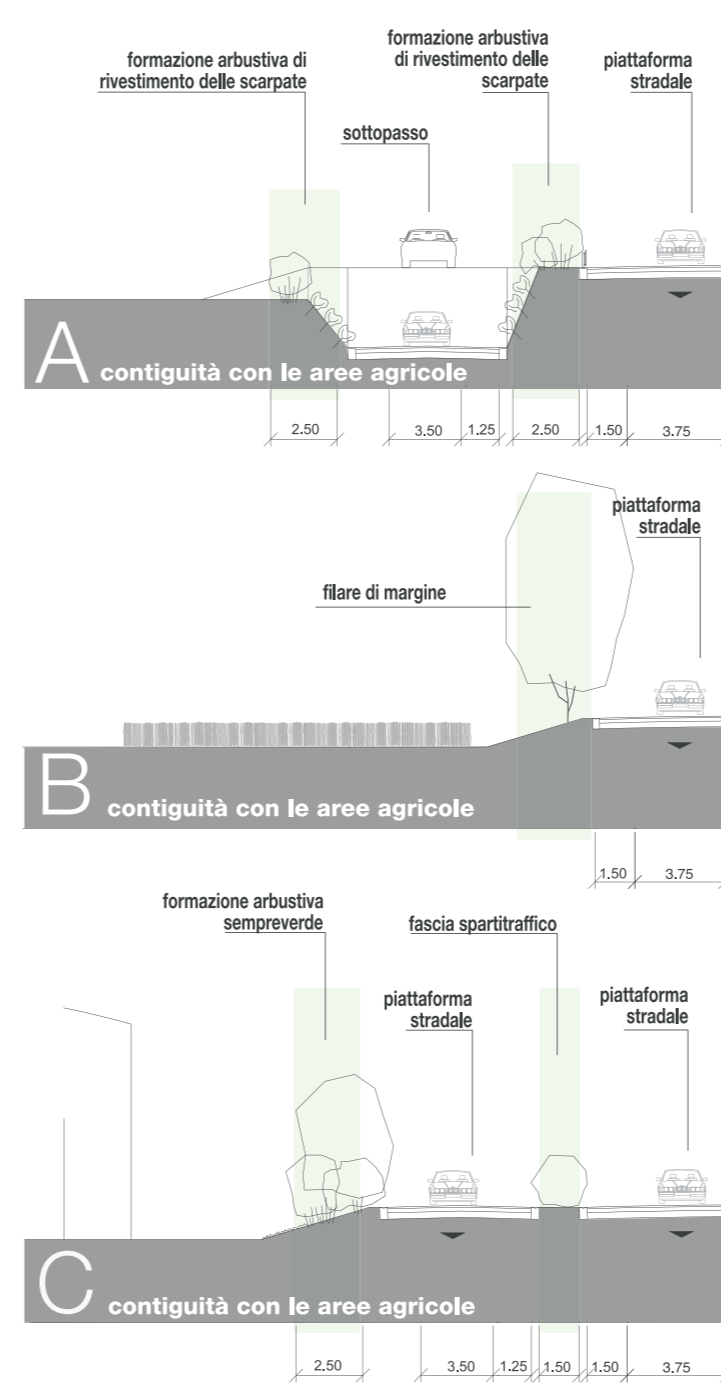
[4]

(1)

A

b

controviale di servizio per la viabilità secondaria



	A	B	C	D	E	F
A	•					
B		•	•	•	•	
C		•	•	•	•	
D		•	•	•	•	
E		•	•	•	•	
F						•

MATRICE DELLE COMBINAZIONI

[4]

(1)

A

a/b

##

materiale e soluzioni progettuali