

1 linee intersezioni nodi

PROGETTI DI STRADE



A

1

ALINEA



ISBN 978-88-4205-105-4
9 788842 051054

ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI

Assessore
Alfredo Peri

SERVIZIO INFRASTRUTTURE VIARIE E INTERMODALITÀ

Responsabile
Maria Cristina Baldazzi

COORDINAMENTO GENERALE

Massimo Bertuzzi, Claudio Domenichini, Stefano Grandi, Antonella Nanetti

COLLABORAZIONE TECNICA

Alice Davoli, Paolo Dovadoli, Elena Grossi, Marco Lavagna, Marco Vaccari

COLLABORAZIONE GIURIDICA

Gabriella Ghiselli, Anna Lisa Schembri

COLLABORAZIONE AMMINISTRATIVA

Massimiliano Gardini

COLLABORAZIONE ORGANIZZATIVA

Grazia Ricci, Luisa Romani

Regione Emilia-Romagna

Assessorato Mobilità e Trasporti
Servizio Infrastrutture Viarie e Intermodalità
viale Aldo Moro 38
40127 Bologna
tel 051283758
fax 051283459
viabilita@regione.emilia-romagna.it

Si ringraziano le Amministrazioni Comunali
per la collaborazione e i materiali forniti

PROGETTO GRAFICO

Francesco Carpi Lapi

IMPAGINAZIONE ELETTRONICA

Velvet.com sas, Firenze

in copertina: la strada vista da Liuba, otto anni

© copyright ALINEA Editrice srl - Firenze 2007
50144 Firenze, Via Pierluigi da Palestrina 17/19 r
tel. +39 055 333428 - fax +39 055 331013

Tutti i diritti sono riservati:

nessuna parte può essere riprodotta in alcun modo (compresi fotocopie e
microfilm) senza il permesso scritto della casa editrice:
e-mail ordini@alinea.it - <http://www.alinea.it>

INDICE

Presentazione	4
Linee intersezioni nodi	5
Dieci anni di programmi regionali per la sicurezza stradale	6
INTERVENTI	9
Bagnacavallo	10
Borgo Tossignano	18
Casalgrande e Castellarano	26
Castel Maggiore	34
Cavriago	40
Correggio	48
Dozza	54
Finale Emilia	60
Fontanellato	68
Imola	74
Marzabotto	80
Mordano	86
Novi di Modena	94
Ponte dell'Olio	100
Riolo Terme	106
San Giovanni in Marignano	112
San Polo d'Enza	118
Sant'Ilario d'Enza	124
Serramazzoni	130
Verucchio	136
RIFERIMENTI	142

PRESENTAZIONE

L'innalzamento della qualità della progettazione stradale è uno degli obiettivi che la Regione si è posta per contribuire ad elevare il livello complessivo del governo della mobilità.

Parlare di qualità vuol dire, però, confrontarsi con un argomento complesso, non riconducibile a regole assodate, ma variabile nel tempo e nello spazio perché profondamente dipendente dalle sensibilità individuali e collettive.

Tuttavia la qualità è, certamente, espressione delle diverse culture e ne evidenzia, nelle forme più alte, l'esito di confronti, ricerche e sperimentazioni; per molti aspetti, l'esito delle tensioni materiali ed ideali delle diverse epoche.

Per questo, anche se non la si definisce con certezza, se ne percepisce la presenza e, ancor più, se ne avverte l'assenza.

Lo stesso vale per i diversi settori che compongono la nostra organizzazione sociale e così, ancora, vale per i differenti ambiti professionali, ognuno dei quali rivela una qualità mutevole, determinata dalla propria singolare esperienza.

E, dunque, così vale anche per la progettazione stradale, contraddistinta, in questi ultimi anni, più che da una tensione volta alla ricerca della più alta qualificazione del proprio operare, da una sorta di posizione difensiva, di fronte ad una crescente consapevolezza ambientale che ne evidenzia la difficile relazione con il territorio.

Una condizione che mostra uno scarto tra il dibattito interno, spesso caratterizzato da modi angusti di pensare ed intervenire, e il mondo esterno, quello delle sensibilità collettive che cambiano e crescono, ma anche quello delle trasformazioni economiche e produttive o quello delle innovazioni tecnologiche, tutte in rapido e strutturale mutamento.

E' quindi necessario non accontentarsi di approcci consolidati, ma spesso non più adeguati a soddisfare le esigenze della nostra società, e dotarsi, più che di nuove regole, di nuovi strumenti di confronto; aprirsi ad idee, modi e approcci nuovi, senza rigettare conoscenze ed esperienze, ma anche senza timore di accoglierne di nuove. Le recenti "Linee guida per la progettazione

integrata delle strade", realizzate dalla Regione in collaborazione con Enti ed Istituzioni e alle quali con piacere rimandiamo, nel loro pensiero ispiratore e nella loro impostazione metodologica, hanno proprio il senso di contribuire a fornire indicazioni ed elementi di riferimento per aiutare professioni e saperi differenti a dialogare e a lavorare congiuntamente.

L'idea di una raccolta specificatamente dedicata ai progetti di strade nasce da questo approccio e ha l'obiettivo di valorizzare le esperienze più significative offrendo un'opportunità di confronto.

Convinti che anche queste occasioni possano contribuire a riallinearsi alle più alte sensibilità collettive della nostra epoca, consentendo di offrire ad esse una corrispondente qualità nel nostro lavoro.

Alfredo Peri

Assessore Mobilità e Trasporti

LINEE INTERSEZIONI NODI

Linee, intersezioni e nodi sono termini ripresi dalle recenti "Linee guida per la progettazione integrata delle strade".

In esse 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, l'intersezione gli elementi puntuali di margine e bordo che ne apportano una pausa e il nodo gli elementi puntuali che assumono una evidenza spaziale e funzionale tale da interrompere la sensazione di continuità di un tracciato. Elementi comuni a tutte le strade e sempre presenti in ognuna di esse, ma la cui particolare combinazione genera una cadenza che definisce lo specifico ritmo di ogni strada e costituisce una modalità di interpretazione del rapporto che il tracciato instaura nel paesaggio.

"Linee intersezioni nodi" ci è parso quindi il titolo più adatto per una raccolta, con ambizione di collana, di progetti stradali.

Progetti apparentemente simili e apparentemente riconducibili sempre agli stessi temi, ma, in realtà,

sempre diversi, così che la stessa soluzione acquista valore solo se riferita a quella strada, a quel paesaggio e a quel contesto. Sempre diversi, appunto.

Questo primo numero raccoglie una selezione di alcuni tra i più significativi interventi realizzati dalle amministrazioni comunali non capoluogo (per omogeneità amministrativa e lasciando ad altra occasione la presentazione di quelli realizzati dagli altri enti) nel corso di un decennio di programmi regionali per la sicurezza stradale sulla viabilità statale, provinciale e extraurbana comunale.

Tutti gli interventi si inseriscono nel complesso rapporto tra il sistema insediativo e quello infrastrutturale, adattandosi spesso a situazioni consolidate e affrontando, a volte contemporaneamente, le principali criticità regionali: l'accesso e l'attraversamento di aree urbanizzate o il loro collegamento, così da rendere difficile una loro chiara classificazione tipologica.

Tra l'altro l'idea della raccolta si è sviluppata solo recentemente e questo ha reso particolarmente difficile recuperare i progetti originali e restituirli

nella loro interezza. E il materiale, non pensato per una pubblicazione, rivela approcci profondamente differenti, fin nell'ampia varietà delle modalità espressive.

A parte un riordino delle tavole, per consentire una coerente sequenza di lettura, abbiamo comunque preferito utilizzare il materiale originario, spesso quello del progetto preliminare, perché ci sembrava rivelasse meglio l'approccio ispiratore dell'intervento.

Nel prosieguo del lavoro ci proponiamo di raccogliere con maggiore tempismo ed approfondimento i progetti stradali e definire modalità di presentazione più rigorose, ma da questa sintesi di un lungo percorso compiuto insieme alle altre amministrazioni della regione ci è parso giusto partire.

Maria Cristina Baldazzi

Responsabile del Servizio infrastrutture viarie e intermodalità

Antonella Nanetti

Responsabile Gestione dei programmi per la sicurezza stradale

DIECI ANNI DI PROGRAMMI REGIONALI PER LA SICUREZZA STRADALE

La sicurezza dei trasporti costituisce una materia che comprende problematiche e relazioni complesse, nella quale si ritrovano e si incrociano aspetti tecnici, legati alla programmazione, alla progettazione e alla gestione delle infrastrutture e del territorio, aspetti formativi, legati ai comportamenti dell'utenza, e aspetti organizzativi, legati alla prevenzione, alla vigilanza, al pronto intervento e all'assistenza sanitaria.

In particolare essa è direttamente connessa alle specifiche caratteristiche del territorio ed è fortemente condizionata dall'assetto della rete infrastrutturale.

Da questo punto di vista l'Emilia-Romagna presenta caratteristiche indubbiamente sfavorevoli, perché l'espansione e la dispersione degli insediamenti ha accentuato la proliferazione di "luoghi critici", contraddistinti da significative tensioni interne tra il sistema insediativo e quello delle infrastrutture per i trasporti, estendendoli a gran parte del territorio urbanizzato.

La consapevolezza delle conseguenze sui livelli

d'incidentalità e la complessità della materia hanno portato la Regione alla stesura di uno specifico impianto legislativo, la L.R. n. 30 del 20 luglio 1992 "Programma di intervento per la sicurezza dei trasporti", con l'obiettivo di aumentare il livello di sicurezza degli utenti della strada.

Con questo fine sono state realizzate, in collaborazione con le amministrazioni provinciali e comunali, il mondo della scuola e della formazione, attività di educazione, comunicazione sociale, studio e ricerca, insieme a opere di riqualificazione delle infrastrutture stradali che hanno assunto, per numero di realizzazioni, enti interessati e importo complessivo dei lavori, un particolare rilievo.

Sono stati infatti esaminati più di seicento progetti infrastrutturali e finanziati, in collaborazione con le amministrazioni provinciali e comunali, trecento interventi, per un ammontare complessivo di oltre settanta milioni di euro.

Questa categoria di interventi, pur essendo di livello minore (per ammontare economico e dimensione dei singoli lavori) rispetto, ad esempio, alle nuove

realizzazioni, costituisce un attendibile indicatore del livello della progettazione stradale e delle problematiche maggiormente diffuse sulla rete viaria regionale.

Gli interventi finanziati hanno infatti consentito di costituire un significativo repertorio informativo e progettuale, per quanto attiene all'analisi delle criticità, allo studio delle soluzioni progettuali e alla raccolta dei dati economici, contribuendo a modificare, nel corso del tempo, impostazioni e conoscenze.

La prima fase di applicazione della L.R. 30/92, varata a titolo sperimentale, era infatti contraddistinta da criteri a "maglie larghe", che permettevano il finanziamento di un'ampia tipologia di interventi, dai sistemi di gestione informatizzata della mobilità alle opere di sola manutenzione.

La risposta a questa impostazione ha evidenziato come fosse predominante l'interesse per gli interventi sulla piattaforma stradale, contraddistinto, però, da una sorta di logica conservativa anziché di riqualificazione della funzione e dell'organizzazione

dell'infrastruttura viaria.

Sulla base di questa esperienza sono state predisposte una seconda e una terza fase di applicazione della L.R. 30/92 incentrate sul finanziamento dei soli interventi sulla piattaforma stradale e su una più selettiva definizione dei criteri di partecipazione.

In queste due fasi si è quindi effettuata una maggiore selezione dei progetti ammissibili al contributo, incentivando l'approfondimento progettuale, il rapporto con la strumentazione urbanistica e la compartecipazione finanziaria di più enti.

Si è cercato così di favorire lo sviluppo di una progettazione che considerasse la strada nel suo rapporto con lo spazio circostante e utilizzasse, in modo coordinato, tutte le soluzioni necessarie ad affrontare l'insieme dei problemi derivanti da questo rapporto.

Pur ritenendo soddisfacenti i risultati di questa nuova impostazione, in termini di aumento della qualità degli interventi e di collaborazione tra gli enti, è risultato evidente il divario tra le risorse a

disposizione e quelle necessarie a estendere queste soluzioni su tutta la rete regionale per elevarne lo standard medio.

Per questo motivo e a seguito di alcune positive esperienze europee, in occasione della quarta fase di applicazione della L.R. 30/92, si è preferito concentrare i finanziamenti unicamente sulla soluzione tipologica della rotatoria, pur consapevoli della possibile banalizzazione dell'elaborazione progettuale e delle problematiche infrastrutturali. Si sono pertanto privilegiati i progetti che trattavano in modo sistematico ed uniforme assi o reti stradali e dimostravano una particolare coerenza rispetto alla gerarchia della rete viaria ed ai sistemi insediativi e territoriali.

Dal 2002, in occasione dell'applicazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, si è provveduto, sviluppando l'impostazione dei piani regionali, ad un ulteriore affinamento dei criteri di assegnazione, ritenendo prioritario ridurre una certa frammentazione degli interventi e concentrare gli stessi in ambiti territoriali circoscritti, nei quali

attuare soluzioni esemplari da mutuare in altre aree omogenee.

Questi ambiti, individuati dalle amministrazioni proponenti, sono stati denominati "Aree zero" per evidenziare l'obiettivo tendenziale di azzerare l'incidentalità.

Gli interventi sono ora in fase di realizzazione e dai loro esiti potrà certamente derivare una ulteriore occasione di presentazione e di confronto.

Massimo Bertuzzi
Claudio Domenichini

Servizio infrastrutture viarie e intermodalità

INTERVENTI

COMUNE DI BAGNACAVALLO

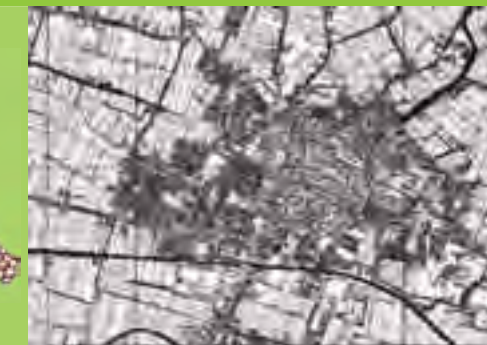


Bagnacavallo è situato in provincia di Ravenna, a ovest del capoluogo, lungo la strada provinciale 253R San Vitale; Posto a 11 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 80 kmq e una popolazione di circa 16.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Boncellino, Glorie, Prati, Masiera, Rossetta, Traversara e Villanova.



Città d'arte nel cuore della Romagna, Bagnacavallo conserva un singolare centro storico a pianta centrale sviluppato attorno all'antica Strada Maestra.

Le prime tracce di insediamento umano nel territorio di Bagnacavallo risalgono alla tarda età del bronzo. Successivamente, dopo essere stata dominio umbro, etrusco, gallico, la città passa ai Romani divenendo luogo di notevole importanza. Dopo la caduta dell'impero romano, si susseguono le dominazioni gotica, bizantina e longobarda. Oltre alla produzione di frutta e verdura e a quella legata alle industrie alimentari e calzaturiere, l'economia del territorio, soprattutto dalla fine degli anni novanta, è contraddistinta da opere di ricostruzione, restauro, arredo urbano e da iniziative culturali e turistiche volte a valorizzare un rilevante patrimonio edilizio e storico.



L'AMBITO

Gli abitati di Bagnacavallo e della sua frazione di Glorie, sviluppatasi lungo le due importanti direttrici di comunicazione costituite dalla strada provinciale 253R San Vitale, per il capoluogo, e dalla strada statale 16 Adriatica.

LE CRITICITÀ

Il traffico di attraversamento e la promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali, la continuità di queste due ultime, la riconnessione di differenti zone e funzioni del centro abitato e la riqualificazione dell'immagine complessiva dell'intero centro abitato.

L'INTERVENTO

L'intervento, facente parte di un programma di potenziamento della rete ciclabile, può essere ricondotto ad alcune realizzazioni principali.

La prima, nella frazione di Glorie, lungo la strada statale 16 Adriatica, è quella di un tratto di pista ciclabile, per il quale si è resa necessaria la riorganizzazione, con aiuole spartitraffico di incanalamento, dell'intersezione della strada statale con via Aguta (A).

La seconda, in corrispondenza dell'ingresso ovest della strada provinciale 253R San Vitale nel capoluogo, è quella di un tratto di pista ciclabile e pedonale in sede propria (B).

La terza realizzazione, in prossimità del centro storico, lungo il tracciato del canale Naviglio Zanelli, è quella di un percorso ciclabile e pedonale con pavimentazione in autobloccanti, aiuole, alberature ed arredi (C).





A dopo



A prima



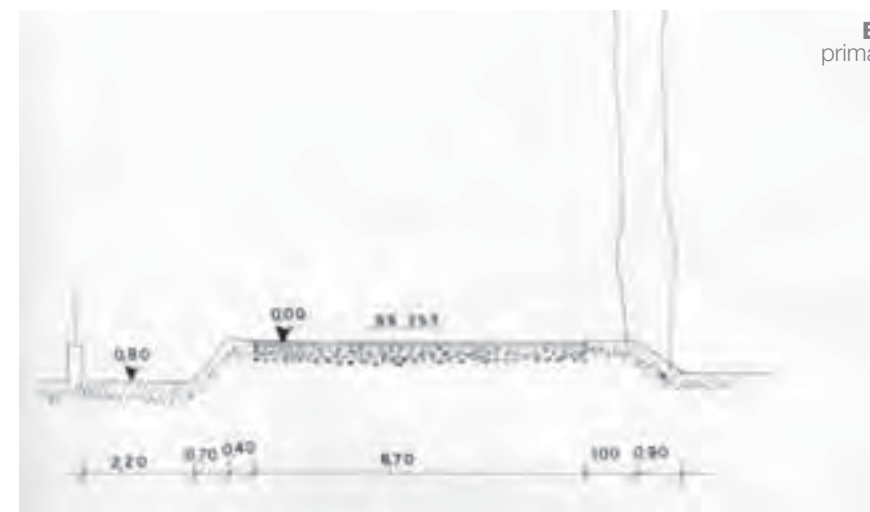
B dopo



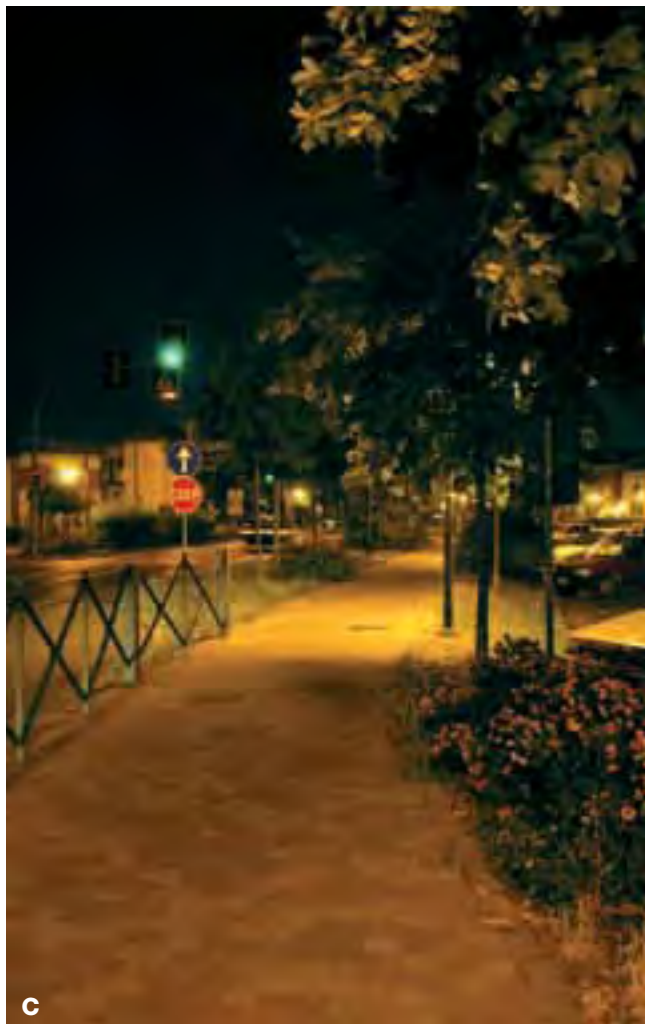
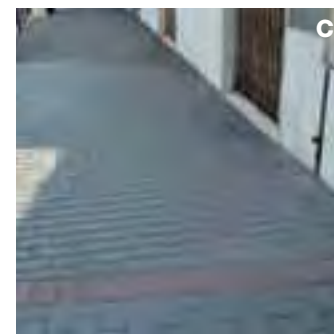
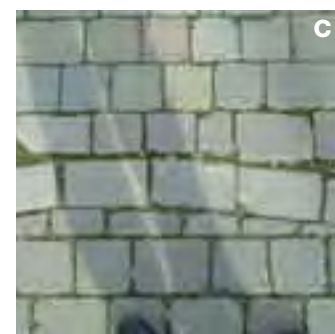
B prima



B dopo



B prima



COMUNE DI BORGO TOSSIGNANO



Borgo Tossignano è situato in provincia di Bologna, a sud est del capoluogo, lungo la strada provinciale 610R Selice Montanara; Posto a 102 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 30 kmq e una popolazione di circa 3.200 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Codrignano e Tossignano.

Sorto nel 1198, ai piedi del colle di Tossignano, il nucleo abitato originario del Borgo occupa la sponda destra del fiume Santerno che solo un consistente prelievo di ghiaia, nel secondo dopoguerra, abbassandone di molti metri il letto, ha reso pressoché inoffensivo per l'abitato.

Collocato al centro dell'alta valle del Santerno, lungo la strada che da Imola porta in Toscana, in una zona teatro di aspri combattimenti durante la seconda guerra mondiale, Borgo Tossignano venne semi distrutto negli anni 1944 e 1945 e oggi presenta un tessuto edilizio di recente edificazione, contraddistinto da quartieri residenziali.

Oltre ad un'agricoltura fiorente con vigneti e frutteti (kiwi, albicocche e pesche), l'economia del territorio è caratterizzata dalla presenza di un importante polo industriale e artigianale.



L'AMBITO

L'abitato di Borgo Tossignano, sviluppatosi lungo la strada provinciale 610R Selice Montanara, nella vallata del fiume Santerno.

LE CRITICITÀ

La promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili e pedonali, la continuità di queste ultime e la riconnessione di differenti zone e funzioni del centro abitato.

L'INTERVENTO

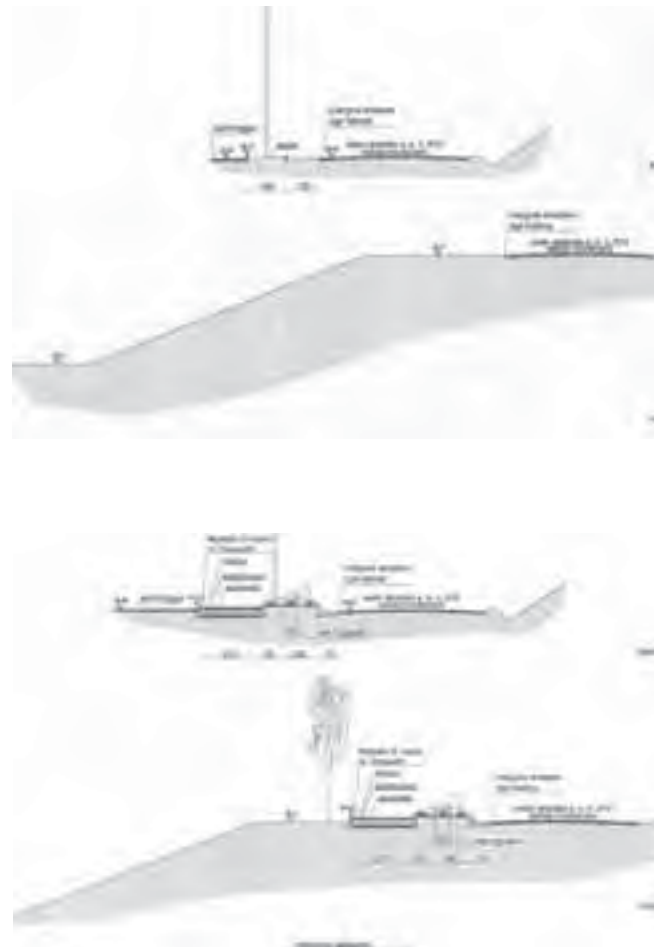
L'intervento, facente parte di un unico programma di riqualificazione dell'attraversamento urbano, può essere ricondotto ad alcune realizzazioni principali.

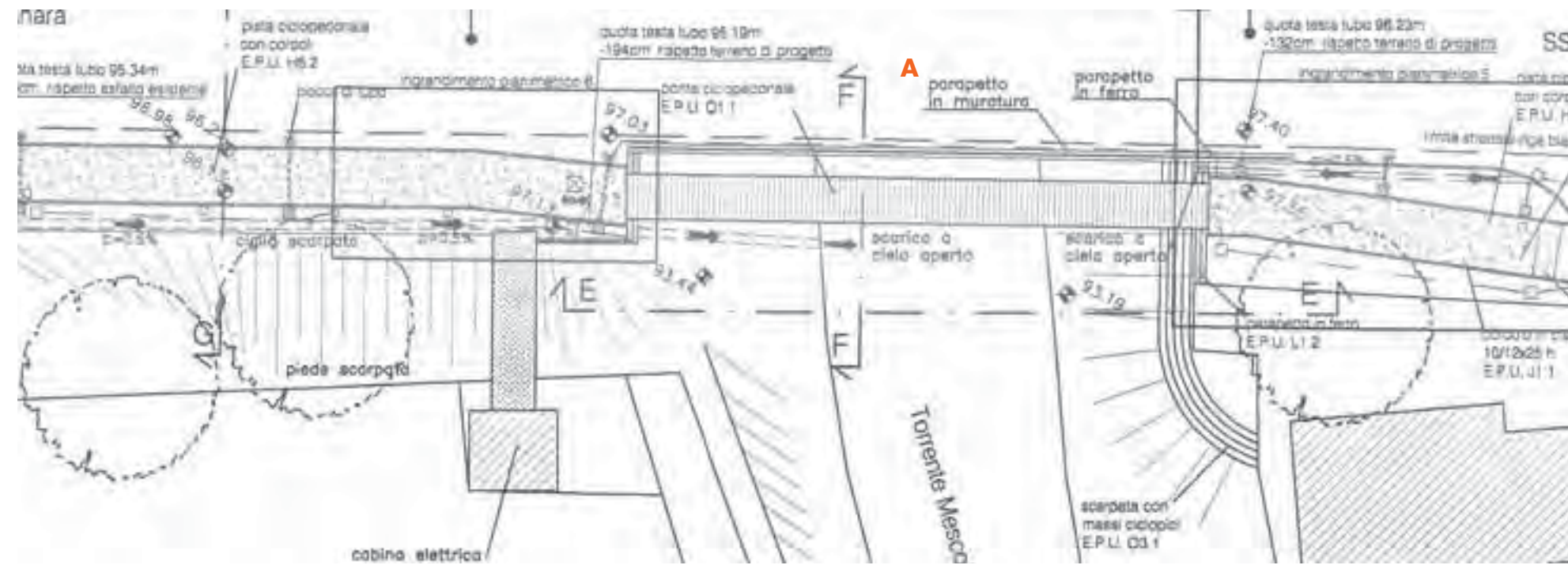
La prima, lungo il tratto interno all'abitato della strada provinciale 610R Selice Montanara, che tra l'incrocio con la via Marconi e il rio Mescola prende il nome di via Garibaldi, è quella di un percorso ciclabile e pedonale, in sede propria, affiancato alla sede stradale e dotato di una nuova passerella sul rio Mescola (A, B).

La seconda è quella di un ponte riservato al transito ciclabile e pedonale, affiancato al ponte stradale esistente sul fiume Santerno, per il collegamento del tratto interno all'abitato della strada provinciale al centro del Comune (C).

La terza realizzazione, di prossimo completamento, è quella del collegamento del tratto interno all'abitato della strada provinciale al parco lungofiume (D).







B



A dopo



B dopo



A



A prima



B prima

COMUNI DI CASALGRANDE E CASTELLARANO

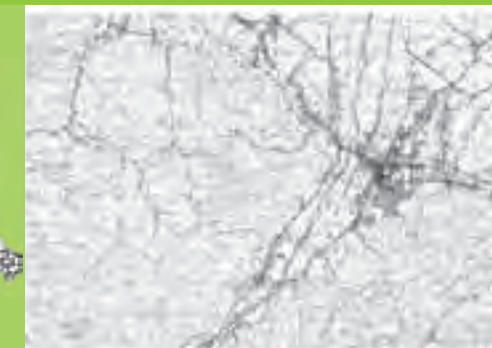


Casalgrande è situato in provincia di Reggio Emilia, a sud est del capoluogo, lungo la strada provinciale 467R di Scandiano ; Posto a 97 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 38 kmq e una popolazione di circa 17.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Casalgrande Alto, Dinazzano, Salvaterra, San Donnino di Liguria, Sant'Antonino, Veggia e Villalunga.

I ritrovamenti di terramare e necropoli fanno supporre che queste terre fossero abitate sin dai tempi preistorici da tribù celtiche. E' certo invece che la zona alta di Casalgrande fosse abitata al tempo dei romani, come dimostrano i resti ritrovati in località Osteria Vecchia durante gli scavi effettuati nella metà dell'ottocento.

Castellarano è situato in provincia di Reggio Emilia, a sud est del capoluogo, lungo la strada provinciale 486R di Montefiorino. Posto a 149 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 58 kmq e una popolazione di circa 13.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Ca' de Fii, Ca' de Grimaldi, Ca' de Ravazzini, Cadiroggio, Case Ferri, Castello La Croce, Farneto di Sotto, Le Ville, Montebabbio, Pradivia, Roteglia, San Valentino, Scuole, Telarolo e Tressano.

Le prime tracce di una presenza umana nel Castellaranese risalgono al mesolitico e varie sono le tracce delle epoche seguenti, in particolare quelle relative all'età del bronzo.



COMUNI DI

CASALGRANDE E
CASTELLARANO

L'AMBITO

L'area compresa tra gli abitati di Casalgrande e Castellarano, sviluppata lungo il tracciato della vecchia strada statale 486, ora declassata a strada comunale dopo la realizzazione di un nuovo tracciato parallelo (l'attuale strada provinciale 486R di Montefiorino), caratterizzata da una urbanizzazione diffusa di carattere residenziale e produttiva.

LE CRITICITÀ

La promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

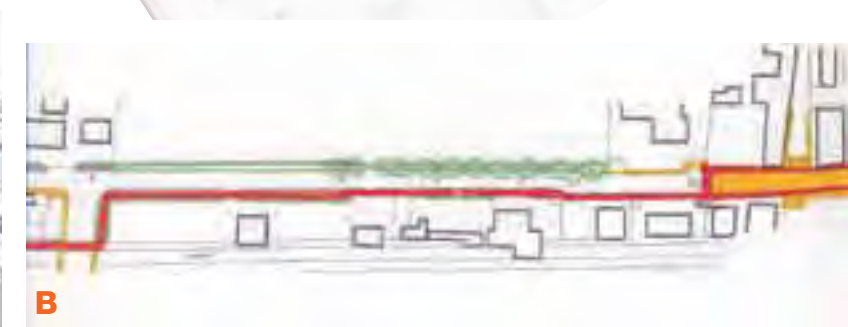
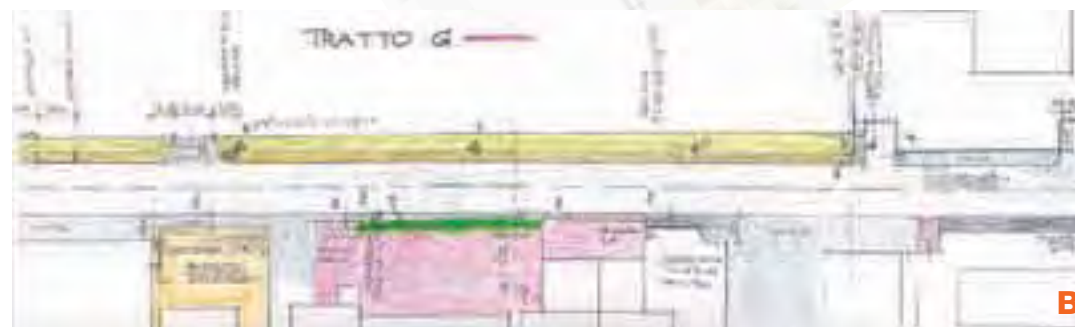
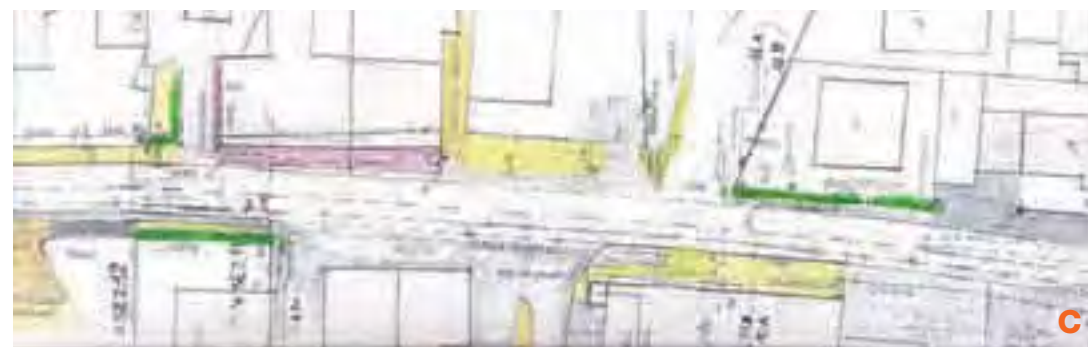
GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali, la continuità di queste due ultime, la riconnessione di differenti zone e funzioni dei due centri abitati e, compatibilmente con gli insediamenti esistenti, la ricomposizione e la continuità tra il verde territoriale e quello urbano.

L'INTERVENTO

L'intervento facente parte di un programma complessivo di recupero e riqualificazione di un tratto stradale declassato che collega i due Comuni attraversandone importanti frazioni, può essere ricondotto, in particolare, alla realizzazione di un lungo percorso ciclabile e pedonale affiancato alla vecchia strada statale 486. Il percorso è parte in sede propria e parte in sede promiscua, ma sempre protetto e separato dalla sede stradale con manufatti dedicati, e comprende aiuole, alberature, arredi, nuovi spazi a parcheggio, utilizzando, per l'intero tratto, materiali e soluzioni tipologiche coerenti con le tipologie costruttive presenti nell'area (A,B,C).







COMUNE DI CASTEL MAGGIORE



Castel Maggiore è situato in provincia di Bologna, a nord del capoluogo, lungo la strada provinciale 4 Galliera. Posto a 20 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 31 kmq e una popolazione di circa 16.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Bondanello, Boschetto-Castiglia, Castello, Garluda, Osteria del Gallo, Primo Maggio, Sabbiuino, Torre Verde e Trebbo di Reno.

Così denominato con decreto dello Stato Pontificio del 1818, Castel Maggiore vide la luce in epoca napoleonica, nel 1802, con la denominazione di Castagnolo Maggiore.

Contraddistinto da un'antica storia, a partire dal secolo XIII l'affiancamento alla rete stradale della più importante idrovia tra Bologna e Ferrara, il canale Navile, pose le basi per una profonda trasformazione dell'economia del territorio.

Progressivamente la vocazione portuale lasciò il posto a scambi commerciali per la città che utilizzarono nuovamente la rete stradale. La ricostruzione e i decenni successivi hanno segnato il passaggio dalla dimensione prevalentemente agricola allo sviluppo industriale e all'espansione demografica ed urbanistica.



L'AMBITO

L'abitato di Castel Maggiore, sviluppatosi lungo la strada provinciale 4 Galliera, nella prima cintura della conurbazione bolognese.

LE CRITICITÀ

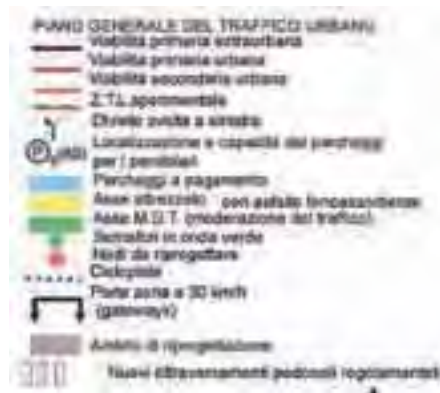
Il traffico di attraversamento e la promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

GLI OBIETTIVI

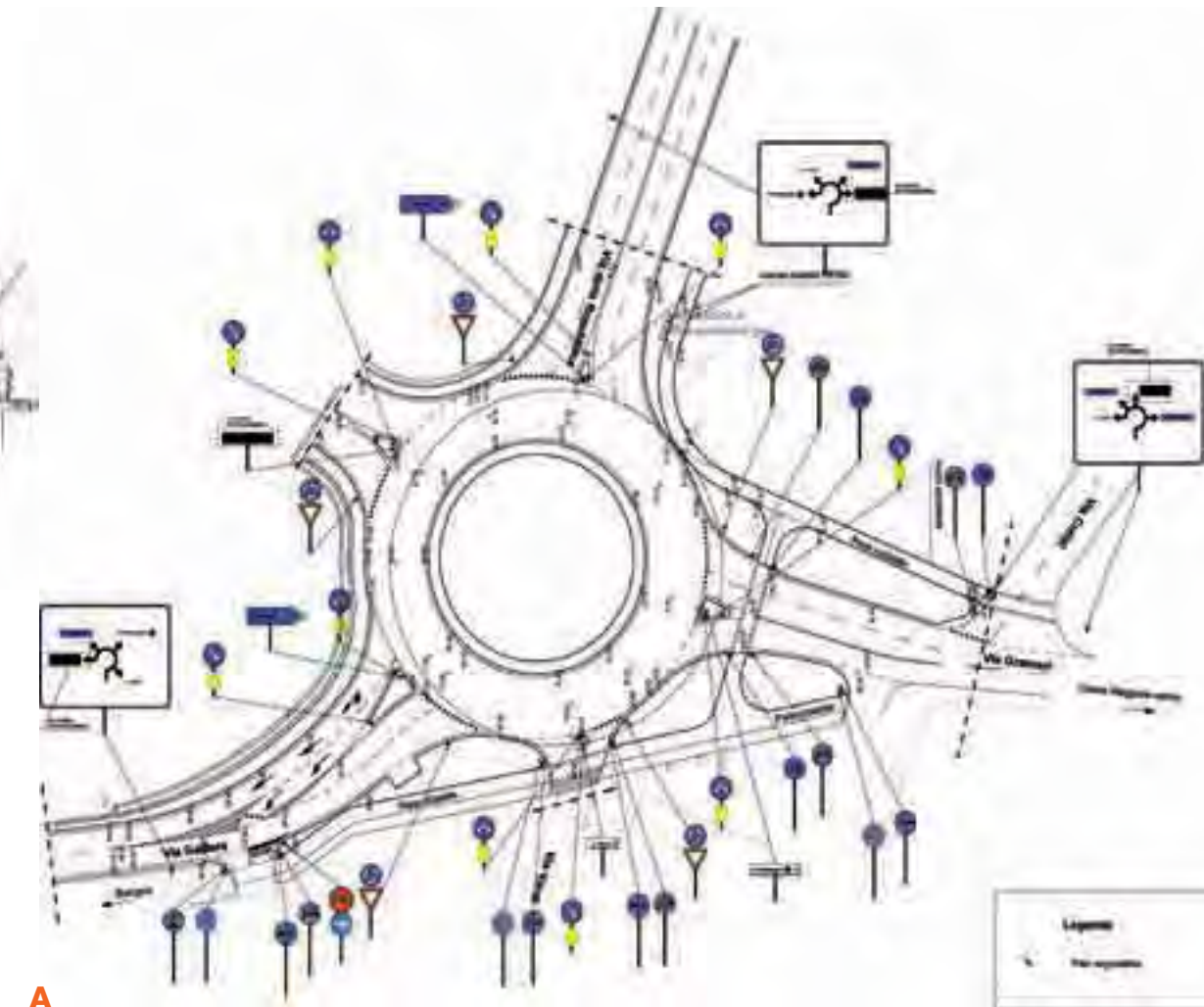
La separazione delle percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali, la continuità di queste due ultime, la riconoscibilità delle funzioni degli spazi stradali e delle situazioni di conflitto, la coerenza dei materiali alle specificità e tradizioni locali.

L'INTERVENTO

L'intervento, facente parte delle scelte programmatiche e progettuali del Piano Generale del Traffico Urbano e di realizzazione di una zona 30 in tutto il centro abitato può essere ricondotto ad alcune realizzazioni principali. In particolare a quelle di due rotatorie, agli estremi opposti dell'asse stradale di attraversamento del centro abitato, con funzioni di porta d'accesso (A, C), di alcune intersezioni per il trasferimento del traffico di attraversamento su viabilità dedicata, di opere di moderazione della velocità e di percorsi ciclabili e pedonali, sempre all'interno del centro abitato, con pavimentazioni in pietra naturale (B).



A



A



COMUNE DI CAVRIAGO



Cavriago è situato in provincia di Reggio Emilia, a ovest del capoluogo, lungo la strada provinciale 28 Reggio Emilia - Montecchio. Posto a 78 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 17 kmq e una popolazione di circa 9.500 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Case Nuove, Corte Tegge e Quercioli. Le prime notizie storiche di Cavriago datano a partire dal 996, testimoniate da una carta dell'Archivio Capitolare di Parma. Per la sua delicata posizione strategica tra i territori di Parma e Reggio Emilia, esso è stato teatro di ripetuti scontri tra le varie dominazioni che si sono succedute nelle due città principali, per contenderne il possesso. Cavriago è stato tra l'altro protagonista del Risorgimento aderendo per primo, tra i paesi del circondario, alla Repubblica Reggiana. Nel 1860 ha assunto autonomia giuridica e geografica diventando Comune.

L'economia del territorio comunale è contraddistinta da una rilevante attività imprenditoriale; nella parte nord, in particolare, ai confini con la via Emilia, è insediata la zona artigianale di Corte Tegge, sede di numerose aziende, alcune delle quali di rilevanza nazionale e internazionale.



L'AMBITO

L'abitato di Cavriago, sviluppatosi lungo la strada provinciale 28 Reggio Emilia – Montecchio (che qui presenta un tratto in variante), in prossimità del capoluogo di provincia.

LE CRITICITÀ

L'inadeguatezza del sistema delle intersezioni.

GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali, la continuità di queste due ultime, la qualificazione del sistema delle intersezioni, la fruizione delle aree naturali e dei servizi nel territorio.

L'INTERVENTO

L'intervento, facente parte di un programma di riorganizzazione delle intersezioni, può essere ricondotto ad alcune realizzazioni principali.

La prima, all'incrocio fra via Prati Vecchi e via Arduini, è quella di una rotonda del diametro di 36 metri, ottenuta con una modifica dell'immissione di via Arduini per consentirne l'accesso in rotonda (A).

La seconda realizzazione, all'incrocio fra via Bassetta (ex strada provinciale), via 20 Settembre e via Frank, a ridosso del cimitero monumentale, è quella di una rotonda del diametro di 22 metri, sormontabile per agevolare l'accesso alla struttura cimiteriale (B).

La terza, all'incrocio fra la strada provinciale 28 Reggio Emilia – Montecchio e via Girondola, è quella di una rotonda, del diametro di 38 metri, ottenuta con un disassamento della strada provinciale per consentire l'inserimento di una pista ciclabile (C).

La quarta, sulla strada provinciale 28, in collaborazione con il Comune di Reggio nell'Emilia (D).





A
dopo



A
prima



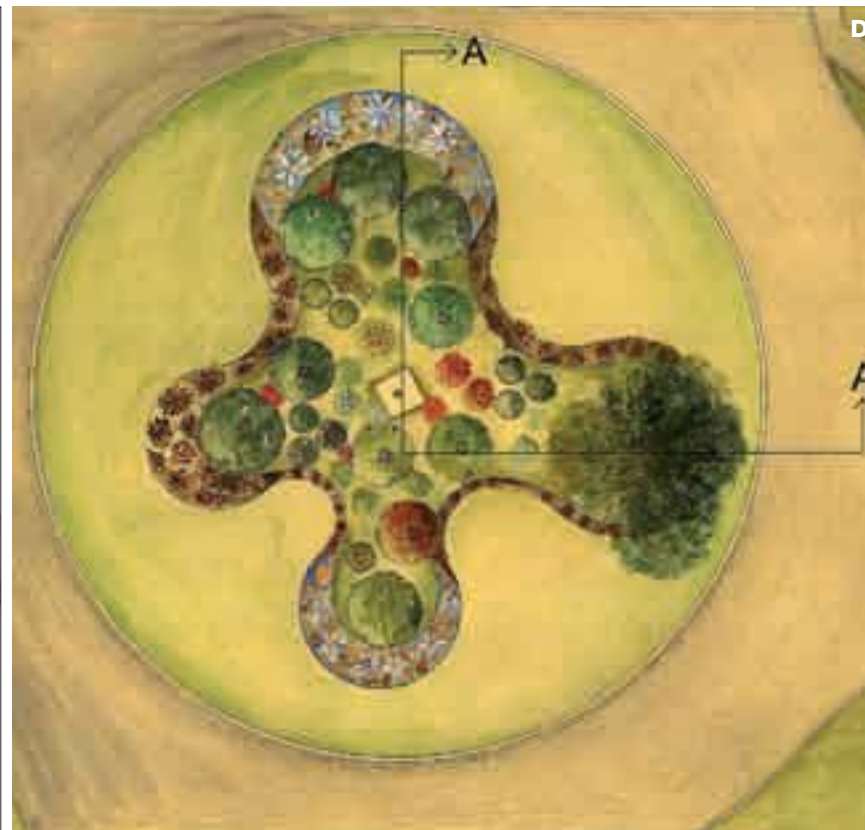
A
dopo



B
dopo



B
prima



COMUNE DI CORREGGIO



Correggio è situato in provincia di Reggio Emilia, a nord est del capoluogo, lungo la strada provinciale 468R di Correggio. Posto a 31 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 78 kmq e una popolazione di circa 22.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Budrio, Canolo, Fazzano, Fosdondo, Lemizzano, Mandrio, Mandriolo, Prato, San Biagio, San Martino e San Prospero.



La localizzazione degli insediamenti, la viabilità e la tipologia agraria derivano direttamente dalla presenza dei corsi d'acqua e dalle attività di regimazione e sfruttamento, iniziate già nell'età del bronzo, proseguite in età etrusca e romana, riprese nel Rinascimento e definite nell'ottocento.

Alcune zone rinaturalizzate ripropongono lo scorcio di un antico paesaggio dominato dall'acqua.

Il centro storico di Correggio, la cui prima attestazione è del 946, è contenuto all'interno dell'antico tracciato delle mura rinascimentali, realizzate durante il principato dei Da Correggio.

L'economia del territorio comunale è contraddistinta dalla presenza delle piccole e medie imprese sviluppatesi, soprattutto, nei settori del tessile, dell'abbigliamento e dell'alimentare.



L'AMBITO

L'abitato di Correggio, sviluppatosi lungo la strada provinciale 468R di Correggio, che ne lambisce il centro attraversandone le connessioni tra l'area centrale e le zone residenziali.

LE CRITICITÀ

La promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale, e inadeguatezza del sistema delle intersezioni.

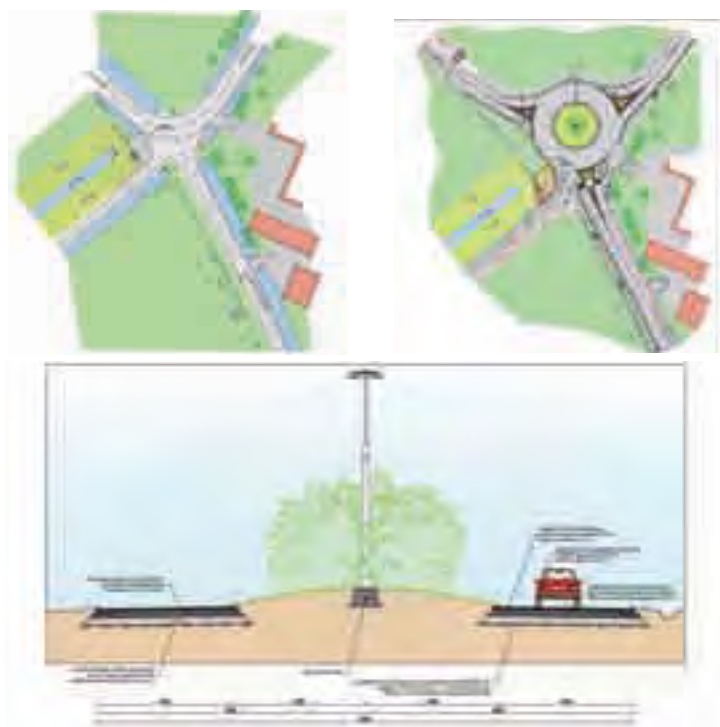
GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali, la continuità di queste due ultime, la riconnessione di differenti zone e funzioni del centro abitato, la regolarizzazione degli innesti, l'evidenziazione dell'accesso al centro abitato del capoluogo.

L'INTERVENTO

L'intervento, facente parte di un programma complessivo, può essere ricondotto ad alcune realizzazioni principali. La prima, all'incrocio tra la strada provinciale 468R di Correggio, via Ruota e via San Prospero, è quella di una rotonda con diametro esterno di circa 40 metri, aiuola centrale con raggio di 10 metri e illuminazione da torre faro, ottenuta rettificando le vie d'accesso, mediante la copertura di fossi e canali esistenti, e predisponendo la connessione con la futura tangenziale sud (individuata su via San Prospero) (A).

Le ulteriori realizzazioni, distribuite nel centro urbano e lungo i collegamenti con le frazioni a sud del capoluogo, sono quelle relative alla sistemazione dello spazio stradale e degli attraversamenti per consentire il completamento di una rete unitaria di percorsi ciclabili e pedonali (B, C, D, E, F).



A
dopo



B



C



A
prima



B



B



B



D



E



F

COMUNE DI DOZZA



Dozza è situata in provincia di Bologna, a sud est del capoluogo, lungo la strada statale 9 via Emilia. Posto a 190 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 25 kmq e una popolazione di circa 6.000 abitanti. Oltre al capoluogo la sua frazione principale è quella di Toscanella.



Abitato fin dall'età del bronzo, il territorio di Dozza fu prima assoggettato ai Galli e poi ai Romani. Nel 1086 i Bolognesi cinsero di mura l'abitato e, circa due secoli dopo, costruirono la roccetta a difesa dell'entrata. Per secoli fu oggetto di dispute per la sua posizione strategica a dominio della via Emilia, fino a diventare feudo dei Malvezzi-Campeggi.

Dal punto di vista urbanistico il Comune è costituito dall'antico borgo di Dozza, posto sul primo contrafforte collinare (e noto, tra l'altro, per la manifestazione del "muro dipinto", durante la quale artisti affrescano le pareti delle case del centro storico) e dalla popolosa frazione di Toscanella, sviluppatasi sull'asse della via Emilia che ne separa l'abitato su di essa strutturatosi. Oltre ad un'agricoltura fiorente la presenza dell'enoteca regionale attesta la rilevanza del settore vitivinicolo per l'economia del territorio.



L'AMBITO

L'abitato di Toscanella, la principale frazione del Comune di Dozza, sviluppatasi lungo la strada statale 9 via Emilia, la principale direttrice di collegamento regionale.

LE CRITICITÀ

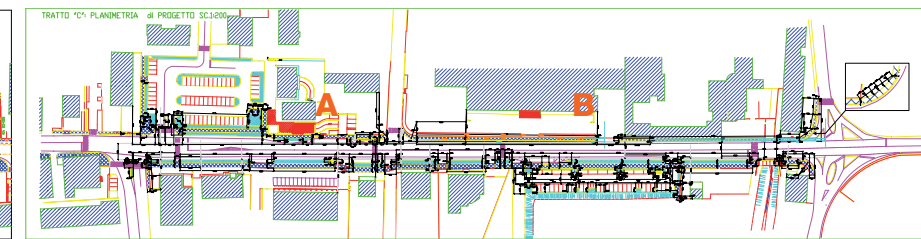
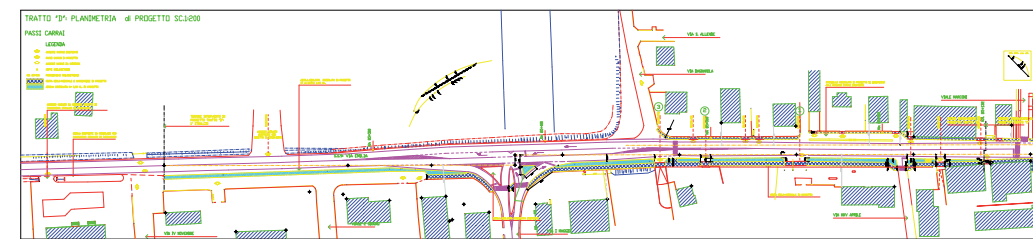
Il traffico di attraversamento e la promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali, la continuità di queste due ultime, la riconnessione di differenti zone e funzioni del centro abitato, la riqualificazione dell'immagine complessiva dell'area interessata.

L'INTERVENTO

L'intervento, facente parte di un unico programma di riqualificazione dell'attraversamento urbano, può essere ricondotto, in particolare, alla realizzazione, suddivisa in stralci funzionali al fine di poter modulare le capacità di investimento dell'Amministrazione, di un percorso pedonale e ciclabile lungo la strada statale 9 via Emilia, fino al confine con il Comune di Imola. Il percorso è costituito da corsie e zone protette per i ciclisti e i pedoni, da attraversamenti semaforici della via Emilia, da nuovi impianti semaforici in corrispondenza degli incroci, dalla riorganizzazione funzionale degli accessi carrai, dalla revisione generale della segnaletica verticale e dal recupero all'uso ciclabile e pedonale degli spazi urbani impropriamente utilizzati per la sosta (A, B).





COMUNE DI FINALE EMILIA



Finale Emilia è situata in provincia di Modena, a nord est del capoluogo, lungo la strada provinciale 468R di Correggio. Posto a 15 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 105 kmq e una popolazione di circa 15.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Apostolica, Ca' Bianca, Canaletto, Casoni, Entrà, Massa Finalese, Obici, Reno Finalese e Villa Rovere. Terra di confine tra Ferrara e Bologna, con testimonianze risalenti all'età del bronzo, Finale Emilia nasce come borgo intorno al Mille. Fortificata dai modenesei nei secoli XIII e XIV, diviene in quel periodo, con il fiume Panaro che entra nel centro abitato, luogo strategico per il controllo della navigazione fluviale, acquisendo nei secoli successivi anche un rilevante patrimonio artistico ed architettonico.

Con la deviazione del Panaro, eseguita alla fine dell'ottocento, Finale Emilia muta la sua funzione secolare di città d'acqua e cambia definitivamente il suo assetto urbanistico ed economico, già da qualche decennio impostato prevalentemente sull'agricoltura, sviluppando, a partire dagli anni settanta, il primo polo industriale in località Ca' Bianca.



L'AMBITO

L'abitato di Finale Emilia, sviluppatosi lungo l'asse viario principale costituito dalla ex strada statale 468 di Correggio.

LE CRITICITÀ

Il traffico di attraversamento, le sue relazioni con gli attrattori di traffico del centro urbano e la promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali, la continuità di queste due ultime, la riconnessione di differenti zone e funzioni del centro abitato, la qualificazione del tratto urbano della viabilità non comunale e la riqualificazione dell'immagine complessiva dell'intero centro abitato.

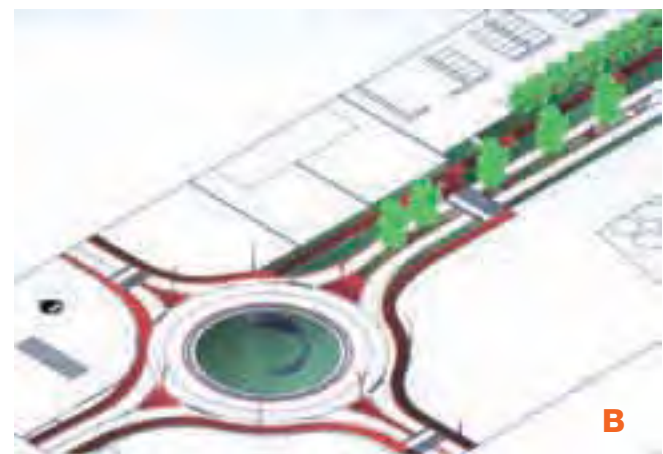
L'INTERVENTO

L'intervento può essere ricondotto ad alcune realizzazioni principali volte ad azzerare gli incidenti gravi, nell'ambito delle previsioni del Piano Generale del Traffico Urbano di completamento dei percorsi protetti ciclabili e pedonali, inserimento di rotatorie nelle intersezioni a massimo rischio, riorganizzazione e riqualificazione delle piazze.

Le realizzazioni sono quelle di rotatorie nelle intersezioni tra la strada statale 468 con la strada provinciale 10 (A) e le vie F.lli Rosselli (B), Battaglia (C) e Marconi (D), di una rete di percorsi ciclabili e pedonali e, lungo la via Oberdan, quelle di restringimento della carreggiata, di nuovi parcheggi e di un percorso ciclabile e pedonale protetto di collegamento con le scuole dell'obbligo (E).

La scelta dei materiali (cordoli di marmo, graniti, ciottoli spaccati di fiume, cubetti di porfido, masselli autobloccanti) è determinata dal contesto urbano.







COMUNE DI FONTANELLATO



Fontanellato è situato in provincia di Parma, a nord ovest del capoluogo, lungo la strada provinciale 11 Busseto. Posto a 45 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 54 kmq e una popolazione di circa 6.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Albareto, Cannetolo, Casalbarbato, Ghiara, Grugno, Parola, Paoletta, Priorato e Toccalmatto.

La presenza dell'uomo nel territorio di Fontanellato ha origini antichissime, come risulta dai ritrovamenti di palificazioni terramaricole e suppellettili dell'età del bronzo. A partire dal secolo XI, da una iniziale torre fortificata, ha origine l'attuale Rocca, simbolo e centro del comune, di proprietà della famiglia Sanvitale dal secolo XIV. Fontanellato è urbanisticamente conservato nella sua struttura, chiusa, un tempo, da un ampio fossato esterno.

L'economia del territorio è basata sull'agricoltura e sulla trasformazione dei prodotti agricoli, mentre l'allevamento di suini e bovini, con una forte produzione di latte, alimenta il settore dell'industria alimentare, che conta, da tempo, numerosi caseifici (che lavorano il 95% del latte prodotto), magazzini di stagionatura del Parmigiano-Reggiano e salumifici.



L'AMBITO

L'abitato di Fontanellato, incentrato attorno alla Rocca e sviluppatosi in anni recenti lungo la strada provinciale 11 di Busseto, che ne attraversa l'area centrale.

LE CRITICITÀ

La promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

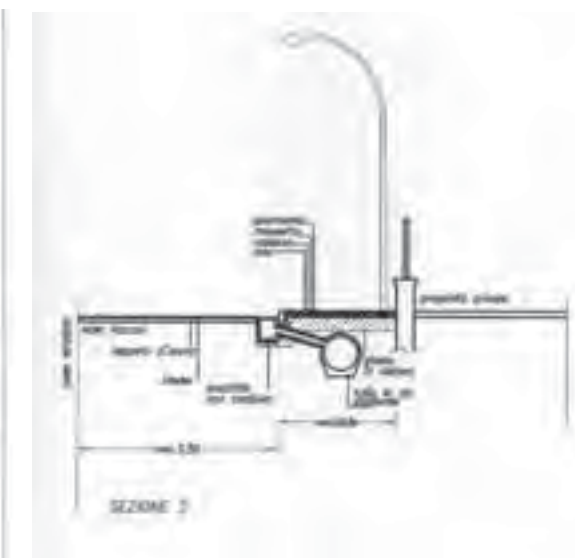
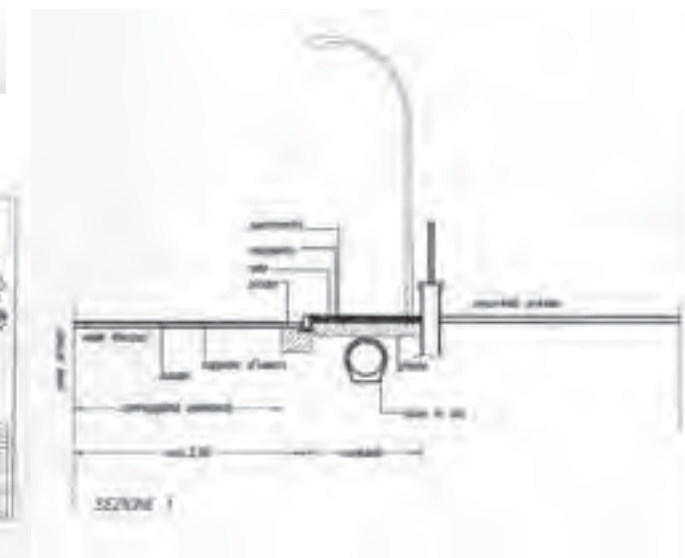
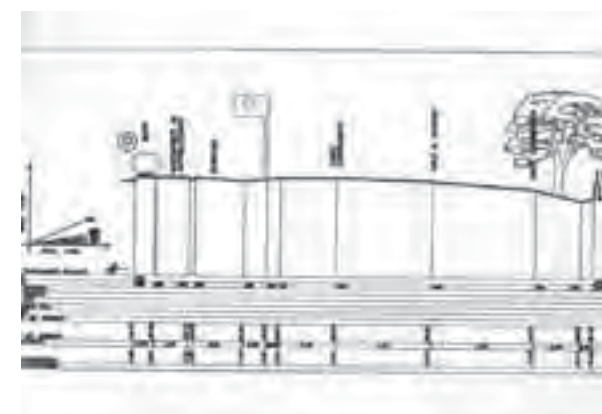
GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali, la continuità di queste due ultime, la riconnessione di differenti zone e funzioni del centro abitato e la riqualificazione dell'immagine complessiva dell'intero centro abitato.

L'INTERVENTO

L'intervento, facente parte di un programma generale di riqualificazione dell'area urbana può essere ricondotto, in particolare, alla realizzazione, per stralci funzionali, di una rete di percorsi ciclabili e pedonali per il collegamento delle aree commerciali, scolastiche e di servizio alle zone residenziali, secondo un tracciato a semi anello sviluppato attorno al nucleo storico e collegato al percorso ciclo turistico dei Castelli della Bassa Parmense, oltre ad ulteriori percorsi extraurbani di prossimo completamento (A, B).

La realizzazione dei percorsi ciclabili e pedonali comprende aiuole, alberature, arredi, e impianti illuminanti.





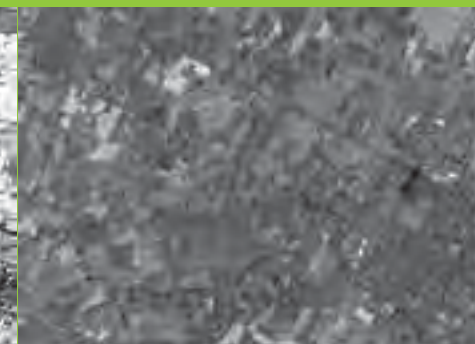
COMUNE DI IMOLA



Imola è situata in provincia di Bologna, a sud est del capoluogo, lungo la strada statale 9 via Emilia. Posto a 47 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 205 kmq e una popolazione di circa 63.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Ponticelli, San Prospero, Sasso Morelli e Sesto Imolese. Situata lungo la via Emilia, sul fiume Santerno, Imola fa parte di un sistema insediativo che costituisce una sorta di estesa città lineare.

La città conserva l'impianto romano, ancora oggi rinvenibile nel tracciato delle strade, sostanzialmente corrispondente a quello originario, e presenta rilevanti monumenti di interesse storico ed artistico, come il Duomo e la chiesa di Santa Maria in Regola, con il suo campanile a pianta circolare risalente al 1181.

La mobilità è condizionata, oltre che dall'autodromo internazionale Enzo e Dino Ferrari, dalla presenza di importanti insediamenti industriali, artigianali, commerciali e terziari, che comporta rilevanti fenomeni di pendolarismo, lungo tutto l'asse della via Emilia, tra queste vaste aree, quelle residenziali e il casello autostradale.



L'AMBITO

L'abitato di Imola, un centro di significativa dimensione sviluppatosi lungo la strada statale 9 via Emilia, la principale direttrice di collegamento regionale.

LE CRITICITÀ

La promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali, la continuità di queste due ultime, la riconnessione di differenti zone e funzioni del centro abitato, la riqualificazione dell'immagine complessiva dell'area interessata.

L'INTERVENTO

L'intervento può essere ricondotto, in particolare, alla realizzazione di un percorso pedonale e ciclabile lungo la strada statale 9 via Emilia fino al confine con il Comune di Dozza.

Il percorso, localizzato tra la frazione di Piratello, al termine del viale storico alberato che provenendo da Imola costeggia la via Emilia e la via Sellustra in comune di Dozza, consiste in una pista ciclabile larga 2,5 metri, affiancata, verso la strada, da un'aiuola di separazione larga 2 metri, sistemata con cespugli e piante perenni e, verso le proprietà private, da un'altra aiuola di rispetto piantumata con tigli simili a quelli presenti nel viale storico (A, C).

In corrispondenza del torrente Sellustra è stata realizzata una passerella ciclabile e pedonale, in ferro e legno, contigua al ponte stradale in muratura (B).



C
dopo



B



C



C
prima



C



B



COMUNE DI MARZABOTTO

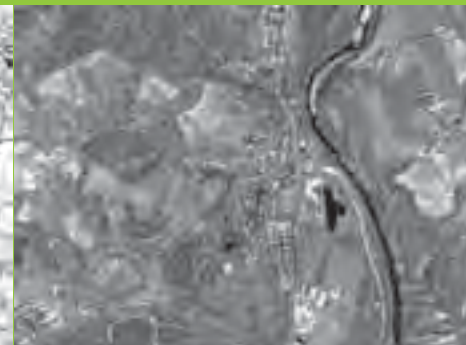


Marzabotto è situato in provincia di Bologna, a sud ovest del capoluogo, lungo la strada statale 64 Porrettana. Posto a 130 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 75 kmq e una popolazione di circa 7.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Allocco, Gardeletta, Lama di Reno, Lama di Setta, Luminasio, Malfolle, Medelana, Montasico, Panico, Pian di Venola, Pioppe di Salvaro, Quercia, Sibano, Sirano e Sperticano.

Collocato nell'Appennino, Marzabotto si è sviluppato all'inizio del secolo scorso, lungo la strada statale n. 64 Porrettana, attorno alla piazza principale.

Il territorio municipale è solcato dai fiumi Reno e Setta e conserva le testimonianze di un antico passato, come quello rappresentato della città etrusca di Misa, dalla quale proviene gran parte dei reperti conservati presso il locale Museo Archeologico.

In ricordo dell'eccidio della popolazione compiuto nell'autunno del 1944 dai nazifascisti, sorge nel capoluogo il Sacrario e, dal 1989, il parco storico naturalistico di Monte Sole, un'area di seimila ettari che comprende anche parte dei territori dei comuni di Grizzana Morandi e Monzuno.



L'AMBITO

L'abitato di Marzabotto, affacciato sull'importante collegamento costituito dalla strada statale 64 Porrettana, nella valle del fiume Reno.

LE CRITICITÀ

Il traffico di attraversamento e la promiscuità dei traffici veicolari e pedonali.

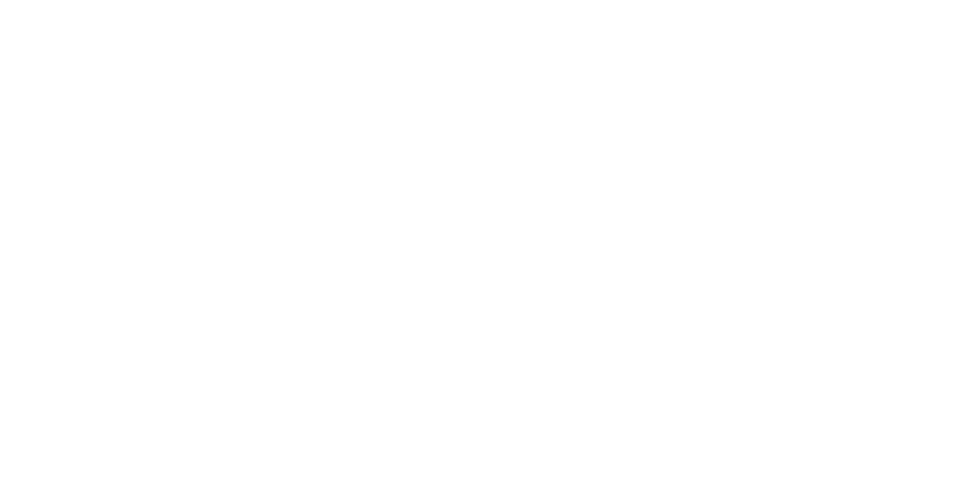
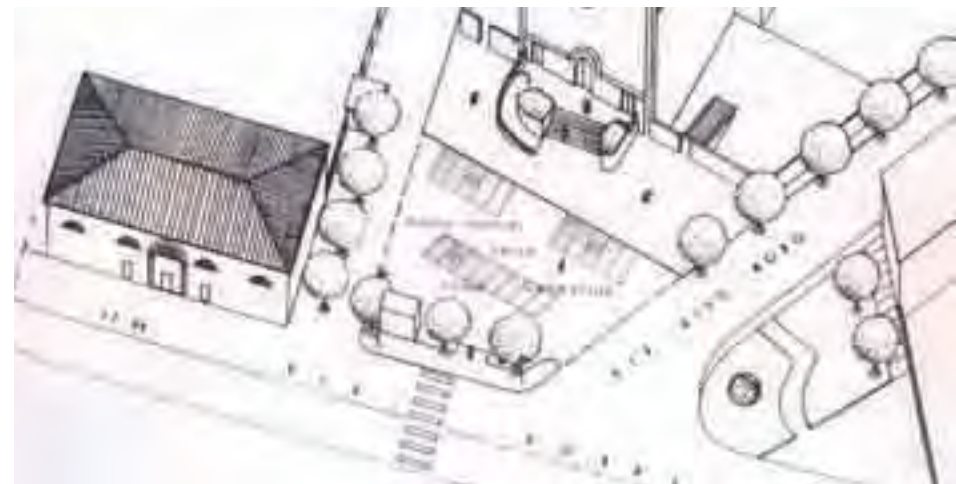
GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili e pedonali, la continuità di queste ultime e la riqualificazione dell'immagine complessiva dell'area interessata.

L'INTERVENTO

L'intervento può essere ricondotto, in particolare, alla realizzazione, lungo il tratto della strada statale 64 Porrettana interno al capoluogo, di un percorso pedonale, a servizio delle attività commerciali, che dalla piazza Martiri delle Fosse Ardeatine congiunge la limitrofa zona industriale di Sassatello e, dalla stessa piazza, le aree residenziali e le attività connesse al settore terziario (A, B, C). Il percorso pedonale, in autobloccanti colorati, è separato dalla sede stradale anche da fioriere ed elementi di arredo.





COMUNE DI MORDANO



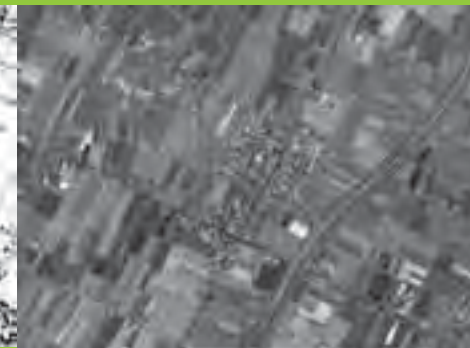
Mordano è situato in provincia di Bologna, a est del capoluogo, lungo la strada provinciale 54 Lughese. Posto a 21 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 22 kmq e una popolazione di circa 4.000 abitanti. Oltre al capoluogo la sua frazione principale è quella di Bubano.



L'organizzazione del territorio dell'antica Moretano si è conservata nel tempo. I romani, al loro insediamento, oltre ventidue secoli fa, eseguirono opere di bonifica, livellazione del terreno e regimazione delle acque con la costruzione di strade e fossi secondo la trama della centuriazione.

Nei dintorni si trovano edifici di pregio dell'architettura rurale e nel centro abitato di Mordano le due torri che fanno da ala all'ingresso dell'antico nucleo fortificato, costruite sul finire dell'ottocento, in sostituzione dell'antica porta, ispirandosi alle torri dell'arsenale di Venezia.

La strategica collocazione del territorio, fra la via Emilia e la strada provinciale n. 253R San Vitale, ha favorito la recente crescita economica di Mordano, particolarmente legata ad una agricoltura specializzata e alla presenza di piccole e medie imprese manifatturiere.



L'AMBITO

L'abitato di Mordano, sviluppatosi lungo la strada provinciale 54 Lughese che collega Imola con Massa Lombarda e Lugo.

LE CRITICITÀ

Il traffico di attraversamento e la promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili e pedonali, la continuità di queste ultime, il recupero architettonico dell'asse stradale e la coerenza dei materiali al piano complessivo di riqualificazione del centro storico.

L'INTERVENTO

L'intervento, facente parte di un disegno unitario di riqualificazione del centro storico, può essere ricondotto, in particolare, alla realizzazione, lungo l'asse stradale di attraversamento dell'abitato, di nuovi spazi di sosta e di una pista ciclabile e pedonale, eseguita adottando una pavimentazione in selciato di pietra naturale con linee e delimitazioni in sottili elementi di pietra ad effetto decorativo (A, B, C).

La separazione del transito ciclabile e pedonale da quello carraio è marcata da un striscia di acciottolato compresa tra due cordoli e contenente fittoni in pietra naturale, mentre i corpi illuminanti sono di tipo ottocentesco in ghisa, presso il centro storico, e scenografici in corrispondenza delle due torri di ingresso al centro storico.



“UN CANTIERE AL FEMMINILE, IL PUNTO DI VISTA DELLA SICUREZZA”

L'anno 2000, un anno memorabile per tutti, lo fu anche per il nostro studio: assieme alla realizzazione dei lavori stradali per la messa in sicurezza della Lughese nell'Anteborgo di Mordano era in programma l'arrivo di un pargolo intenzionato a nascere proprio in concomitanza alla data presunta di chiusura dei lavori. Perciò tutta la gestazione (nonché la direzione lavori) è stata seguita non solo dai medici competenti ma anche dai cittadini di Mordano e dall'impresa che, debbo dire, ha avuto un riguardo delicatissimo per il mio stato: chiusura di buchi, eliminazione di inciampi, cantiere sempre ordinato con un notevole vantaggio anche per la sicurezza del cantiere (per il quale ero personalmente coordinatrice ed esecutrice della sicurezza). Lavori che si sono svolti senza grosse problematiche tecniche ma quotidianamente coloriti dai commenti dei cittadini di Mordano, caparbi e costanti supervisor dei lavori, sempre pronti a dare consigli e, ovviamente, ad esprimere le proprie lamentele specie da parte di coloro che avevano una attività su quel tratto della Lughese.

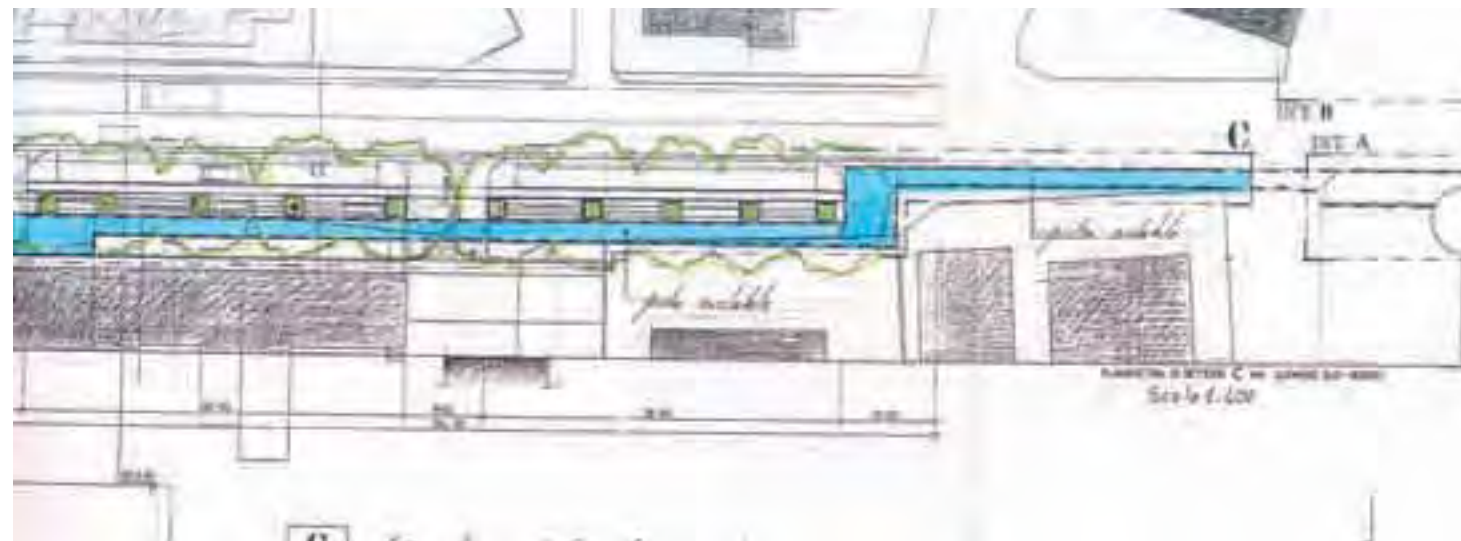
Ricordo in particolare la “sfortunatissima” benzinaia che per diverse mattine si è trovata davanti alle pompe della benzina pale e ruspe e acqua al posto dei suoi affezionati clienti automobilisti e poi la fioraia che aveva rinunciato ad esporre le sue piante all'esterno e continuava a pulire il pavimento del negozio per non farlo sembrare un giardino.

Per questo la nostra direzione lavori cominciava alla mattina con l'aggiornamento e le chiacchiere dei mordanesi e con il “giro” presso le attività confinanti per rincuorarli e mediare i problemi logistici con l'impresa.

Quest'ultima è stata assolutamente disponibile ad assecondare queste richieste e ciò ha permesso di proseguire e terminare nei



tempi stabiliti l'esecuzione dell'intervento; insomma un cantiere che ricorderemo volentieri non solo per il risultato finale, ma soprattutto per il clima sereno e di collaborazione che si era creato tra noi tecnici, l'impresa, la cittadinanza e ovviamente l'Amministrazione.



B



A



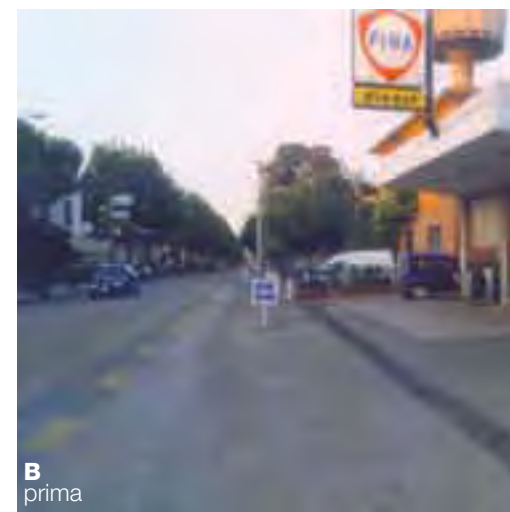
A



B
dopo



B
dopo



B
prima



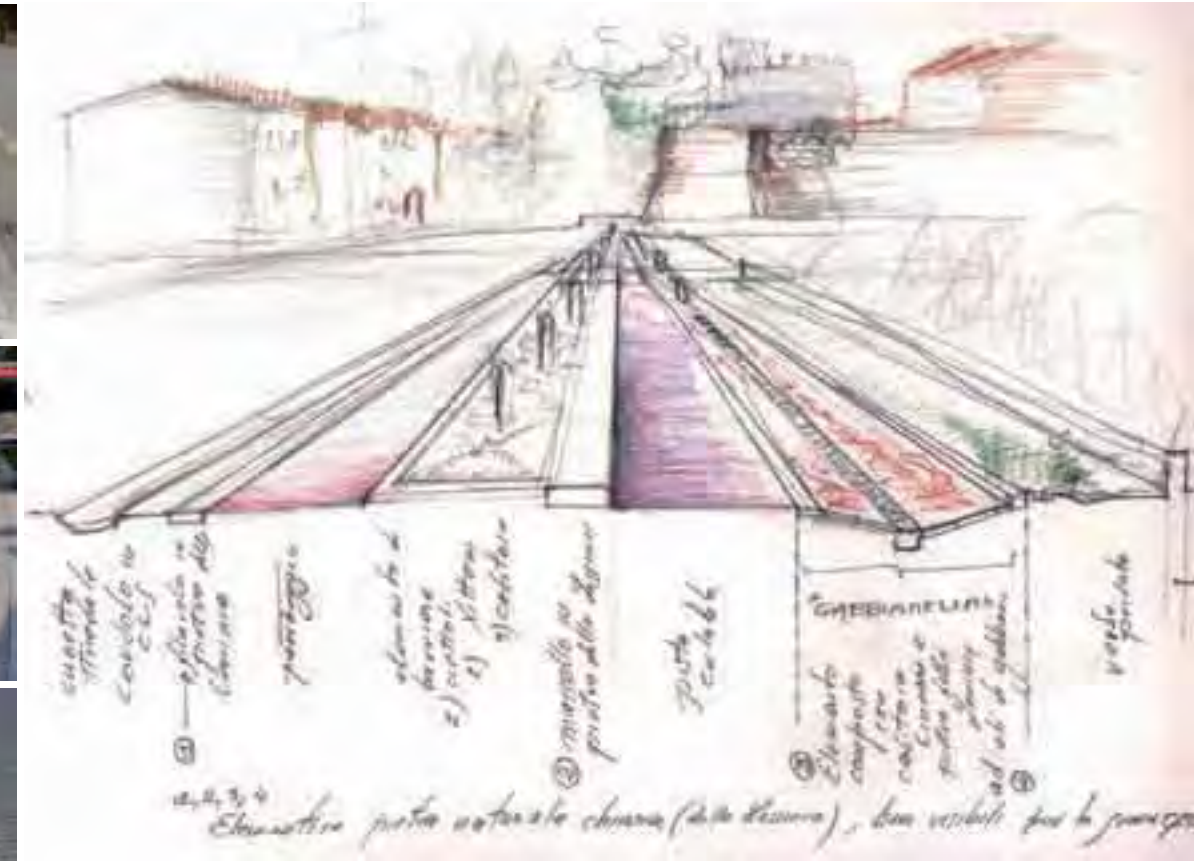
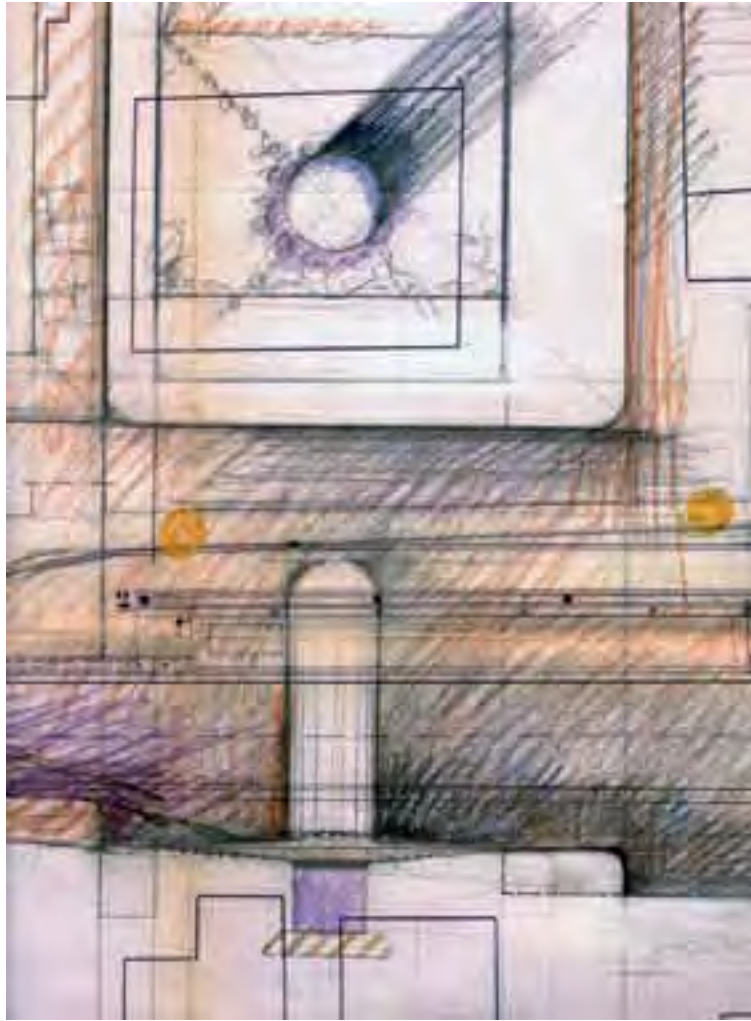
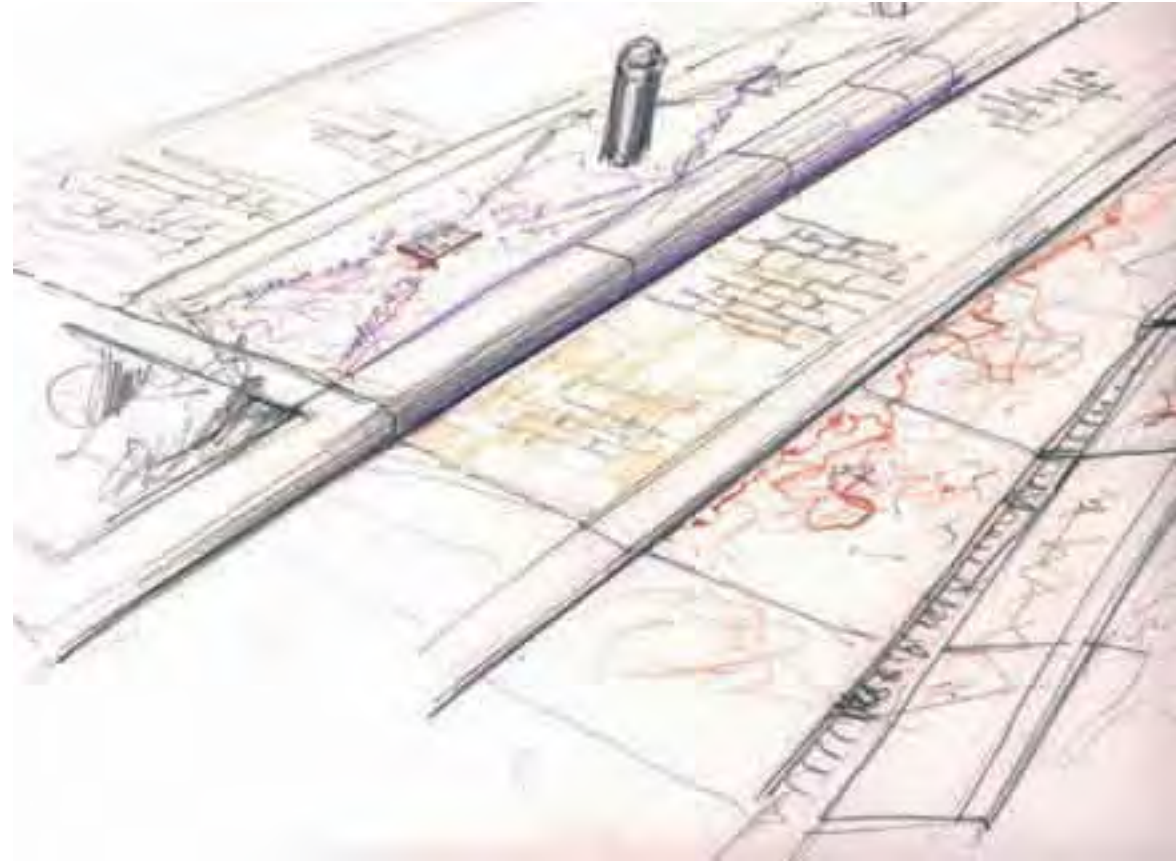
B
prima



B



B



COMUNE DI NOVI DI MODENA



Novi di Modena è situato in provincia di Modena, a nord del capoluogo, lungo la strada provinciale 413R. Posto a 21 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 52 kmq e una popolazione di circa 11.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Rovereto e San Antonio in Mercadello. Eccettuati alcuni ritrovamenti di origine romana, le prime fonti che accertano l'esistenza dell'abitato risalgono all'epoca longobarda. Nei secoli successivi, considerata la sua posizione di confine fra i territori degli Estensi, dei Pico, dei Gonzaga e dei Pio, Novi di Modena divenne oggetto di contesa tra queste potenti famiglie. La storia economica e sociale del territorio di novese vede l'introduzione, nel settecento, della coltivazione del riso e, con essa, il largo impiego di braccianti e il sorgere di numerose cooperative ed organizzazioni sindacali e mutualistiche. Le origini rurali del territorio sono ancora fortemente radicate anche se, negli ultimi decenni, lo sviluppo economico di Novi di Modena, legato alle attività artigianali e industriali, ha modificato l'andamento dei livelli di crescita demografica, divenuti molto consistenti.



L'AMBITO

L'abitato di Rovereto, la principale frazione del Comune di Novi di Modena, sviluppatosi lungo la strada provinciale 11 della Pioppa, a breve distanza dal fiume Secchia.

LE CRITICITÀ

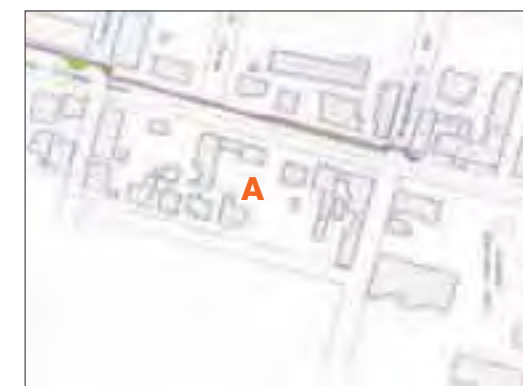
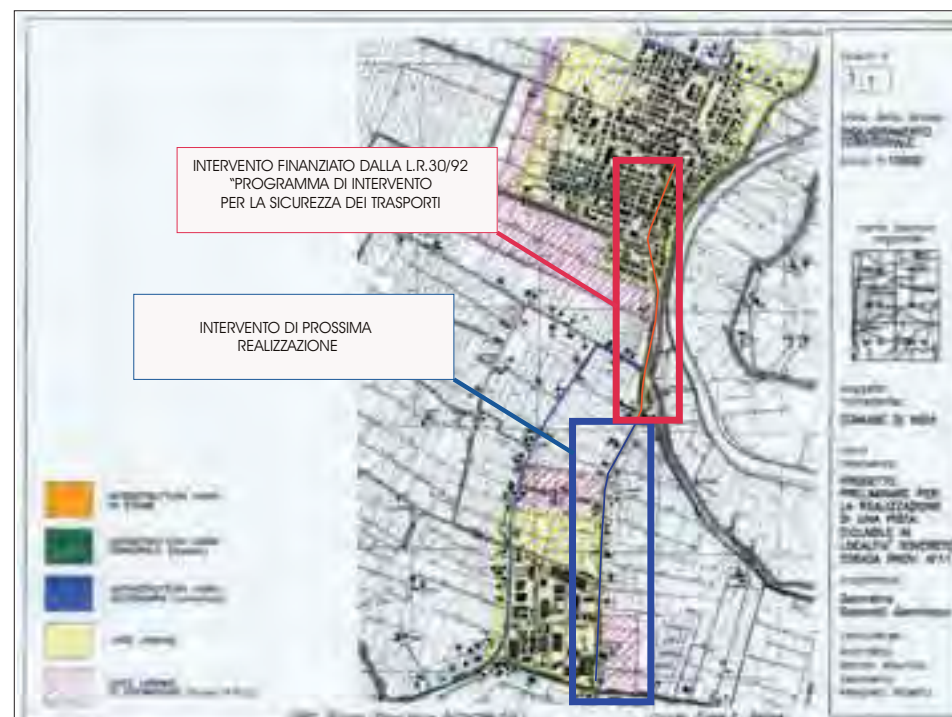
La promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili e pedonali, la continuità di queste ultime e la riconnessione di differenti zone e funzioni del centro abitato.

L'INTERVENTO

L'intervento può essere ricondotto, in particolare, alla realizzazione, in fregio alla strada provinciale 11 della Pioppa, denominata nel tratto urbano via Chiesa, di un percorso ciclabile e pedonale. Nel tratto urbano il percorso è affiancato da aiuole verdi di separazione e transenne ornamentali (A), mentre nel tratto extraurbano, ricavato sulla sede di un canale di bonifica appositamente coperto, il percorso ciclabile e pedonale è accompagnato da una vegetazione arbustiva autoctona, lungo la striscia di terreno di risulta, e da una barriera verde, nella fascia di separazione tra il percorso e la strada (B).





COMUNE DI PONTE DELL'OLIO



Ponte dell'Olio è situato in provincia di Piacenza, a sud del capoluogo, lungo la strada provinciale 654R di Val Nure. Posto a 195 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 44 kmq e una popolazione di circa 5.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Castione, Folignano, Monte Santo, Santa Maria del Rivo, Sarmata, Torrano Veggiola e Zaffignano.

Recenti sondaggi geologici hanno rivelato che il territorio di Ponte dell'Olio era, in epoca preistorica, lambito dalle acque del mare. La storia del suo abitato sembra avere inizio con l'età romana ed è probabile che l'insediamento originario sorgesse su di una strada che collegava Piacenza a Veleia. Al grave impoverimento economico, sociale e culturale, successivo alla caduta dell'impero romano, seguirà, con il feudalesimo, la ricostruzione dei primi nuclei abitati, sviluppati in modo particolare intorno agli edifici religiosi o ai castelli degli stessi feudatari.

Ponte dell'Olio acquisirà così grande importanza soprattutto per il pellegrinaggio verso San Giacomo di Compostela e per il commercio con il territorio ligure.



L'AMBITO

L'abitato di Ponte dell'Olio, sviluppatosi lungo la strada provinciale 654R di Val Nure, nella vallata dell'omonimo torrente.

LE CRITICITÀ

Il traffico di attraversamento e la promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

GLI OBIETTIVI

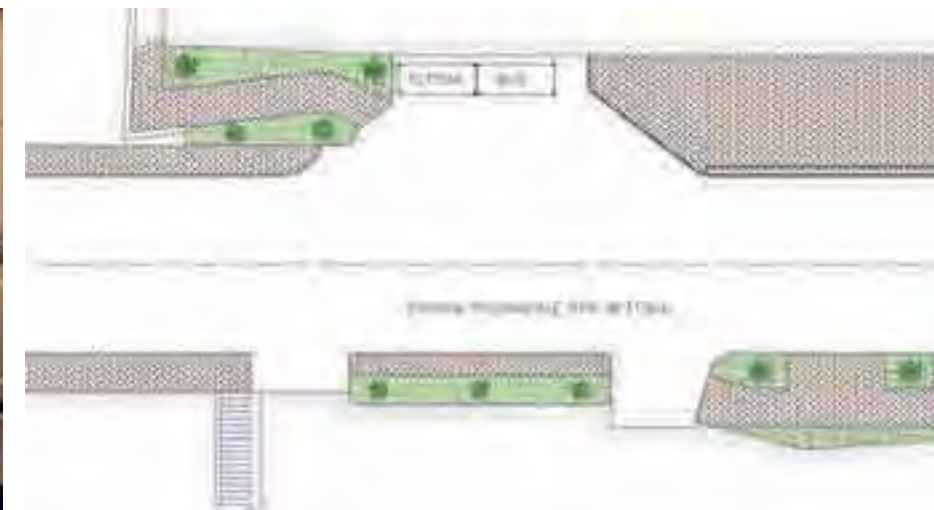
La separazione delle percorrenze carrabili e pedonali, la continuità di queste ultime e la riconnessione di differenti zone e funzioni del centro abitato.



L'INTERVENTO

L'intervento può essere ricondotto, in particolare, alla realizzazione, per stralci funzionali, di un percorso ciclabile e pedonale, su entrambi i lati della strada provinciale 654R di Val Nure, lungo tutto il tratto di attraversamento urbano, per collegare il centro abitato del Comune con due nuovi insediamenti residenziali periferici e con diverse attività produttive (A, B, C). Il percorso ciclabile e pedonale, in sede protetta, è accompagnato, lungo il fianco della sede stradale, da appositi impianti vegetazionali.





COMUNE DI RIOLO TERME



Riolo Terme è situato in provincia di Ravenna, a sud ovest del capoluogo, lungo la strada provinciale 306R Casolana - Rioliese. Posto a 98 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 45 kmq e una popolazione di circa 5.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Borgo Rivola, Cuffiano e Isola.

La presenza umana nel territorio di Riolo Terme si attesta già dal Neolitico; spopolatosi durante le invasioni barbariche, l'abitato avviò una lenta ripresa solo a partire dal IX secolo, grazie all'opera dei monaci Benedettini che bonificarono l'area.

Riolo Terme deriva il suo nome da un modesto rio, a carattere pluviale, per le caratteristiche del quale fu chiamato Riolo Secco.

Solo nel 1914, per il valore delle sue acque minerali, prese il nome di Riolo Bagni e, nel 1957, per la fama raggiunta a livello nazionale dallo stabilimento termale, assunse l'attuale nome.

Il centro di Riolo Terme, raggruppato attorno alla rocca trecentesca, il verde secolare e la presenza del complesso termale, le cui proprietà erano già rinomate in epoca romana, ne fanno una rinomata località turistica.



L'AMBITO

L'abitato di Riolo Terme, sviluppatosi lungo la strada provinciale 306R Casolana - Riolese, nella vallata del torrente Senio.

LE CRITICITÀ

Il traffico di attraversamento e l'accesso al centro abitato.

GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili e pedonali, la continuità di queste ultime e la riconnessione di differenti zone e funzioni del centro abitato, la qualificazione del tratto urbano della viabilità non comunale.

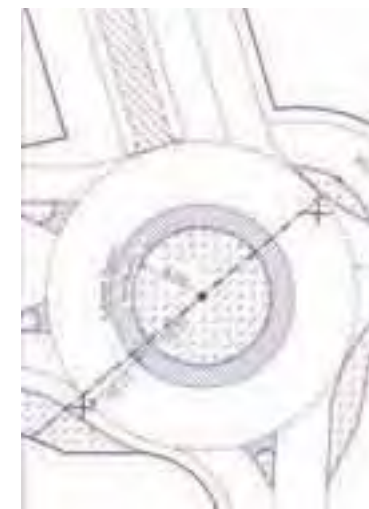
L'INTERVENTO

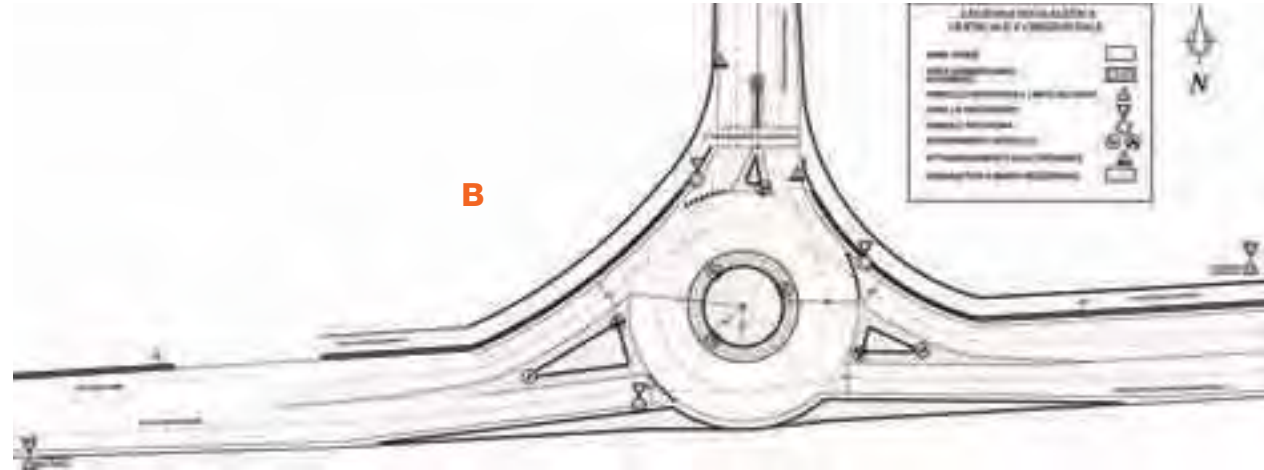
L'intervento può essere ricondotto ad alcune realizzazioni principali.

La prima, localizzata in piazzale Marconi, nel centro del Comune, è quella di una rotatoria con un'apposita area per la fermata e sosta dei mezzi pubblici (A).

La seconda, localizzata ad est del capoluogo, è quella di un'altra rotatoria con funzione di accesso alla zona artigianale (B).

Ulteriori realizzazioni, localizzate all'incrocio tra la via Firenze e la via Don Giovanni Costa, tra il centro di Riolo Terme e la frazione di Cuffiano, in via Firenze, e all'estremità del capoluogo, in direzione di Casola Valsenio, dopo la zona turistica e termale in prossimità dell'incrocio con la via Fornace, sono la sistemazione dell'incrocio, due piste ciclabili e pedonali e una rotatoria.





COMUNE DI SAN GIOVANNI IN MARIGNANO



San Giovanni in Marignano è situato in provincia di Rimini, a sud est del capoluogo, lungo la strada provinciale 17 Saludecense. Posto a 29 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 114 kmq e una popolazione di circa 8.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Santa Maria in Pianventena, Pietrafitta e Montalbano.

Situato al centro della piana del fiume Conca, San Giovanni in Marignano ha legato il proprio sviluppo all'agricoltura. Antiche fortificazioni e la stessa struttura urbana ne mostrano l'importanza assunta con la signoria dei Malatesta.

Ancora oggi, all'interno del castello, sono rintracciabili numerose fosse ipogee, disseminate lungo le strade principali, predisposte per la conservazione dei cereali, che ne attestano il ruolo di imponente deposito frumentario.

Nei dintorni abbondano le testimonianze che risalgono all'Alto Medioevo durante il quale buona parte delle terre intorno al fiume Conca furono bonificate.

San Giovanni in Marignano è oggi noto anche per manifestazioni, fiere, mercati e, durante la settimana della notte di San Giovanni, per le rappresentazioni dedicate alla storia delle streghe.



L'AMBITO

L'abitato di San Giovanni in Marignano, sviluppatosi lungo la strada provinciale 17 Saludecese (che qui presenta un tratto in variante), nella vallata del torrente Conca.

LE CRITICITÀ

La promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali, la continuità di queste due ultime e la riqualificazione dell'immagine complessiva dell'area interessata.

L'INTERVENTO

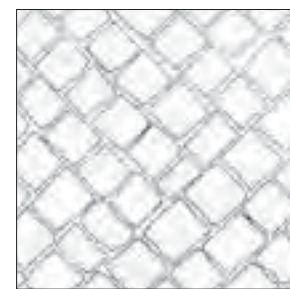
L'intervento può essere ricondotto ad alcune realizzazioni principali.

La prima, nel centro storico attraversato dalla via Roma, è quella di un percorso ciclabile e pedonale che, partendo dall'innesto dell'incrocio tra le vie Roma, Fosso, del Pallone e Crispi, prosegue davanti alla biblioteca comunale, con una pavimentazione in autobloccanti di colore rosso, delimitato rispetto alle aree di sosta e di circolazione da fioriere (A, B).

La seconda, sulla strada provinciale 17 Saludecese, che collega l'abitato di San Giovanni in Marignano con la frazione di Pianventena, è quella di un percorso ciclabile e pedonale (C).

La terza realizzazione, parte di un programma di sistemazione delle intersezioni, è quella di una rotonda sulla strada provinciale (D).





COMUNE DI SAN POLO D'ENZA

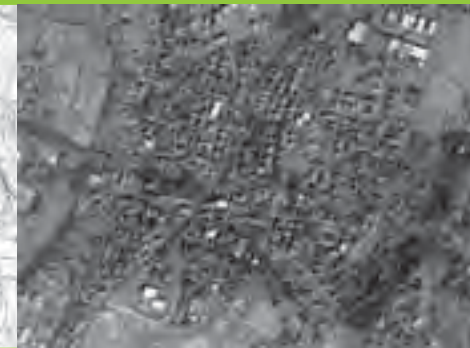
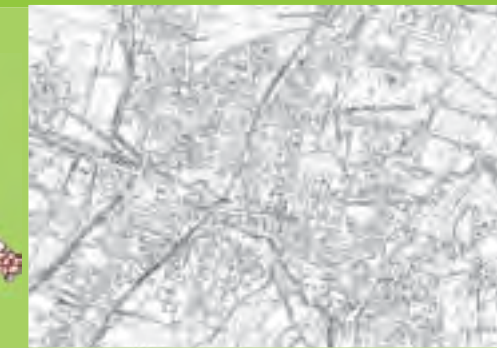
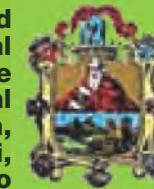


San Polo d'Enza è situato in provincia di Reggio Emilia, a sud ovest del capoluogo, lungo la strada provinciale 513R di Val d'Enza. Posto a 166 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 33 kmq e una popolazione di circa 5.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Barcaccia, Belvedere, Bonini, Bosi, Ca' Bianca, Casa Bertolini, Casa Farini, Case dell'Eva, Colombarone, Cornacchia, Pieve, Pontenovo, Rio Luceria, Sedignano, Sessanta e Stradella.

Il Comune si è sviluppato a partire dal nucleo storico, di matrice medievale, attestato attorno al complesso monumentale della rocca, della torre civica e della chiesa parrocchiale.

San Polo d'Enza è ubicato allo sbocco della valle del fiume Enza ed il suo territorio è caratterizzato dalla transizione tra il paesaggio collinare e quello della pianura, modellato da un'alta densità di urbanizzazione, dalla presenza di attività artigianali e industriali e dall'agricoltura intensiva.

Per la sua collocazione territoriale San Polo d'Enza, sviluppatosi lungo la rete viaria principale, si qualifica come un importante snodo dei collegamenti interprovinciali.



L'AMBITO

L'abitato di San Polo d'Enza, attraversato dalla strada provinciale 513R di Val D'Enza, nella quale confluiscono altre strade provinciali provenienti dal territorio reggiano, allo sbocco della vallata del torrente Enza.

LE CRITICITÀ

Il traffico di attraversamento, le sue relazioni con gli attrattori di traffico del centro urbano e la promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali, la continuità di queste due ultime, la riconnessione di differenti zone e funzioni del centro abitato e la riqualificazione dell'immagine complessiva dell'area interessata.

L'INTERVENTO

L'intervento può essere ricondotto, in particolare, alla realizzazione di un sistema integrato di spazi e percorsi per raccordare il nucleo storico del Comune con piazza Matteotti e via Gramsci. Per ridurre i fattori di rischio e migliorare la qualità dei collegamenti e dei percorsi ciclabili e pedonali, si è prodotto un preciso e unitario disegno di riqualificazione urbana, in grado di ordinare i flussi di traffico attraverso l'eliminazione di un impianto semaforico, la creazione di una viabilità a senso unico, l'ampliamento degli ambiti pedonali, la scelta degli elementi di illuminazione pubblica e di arredo (A).



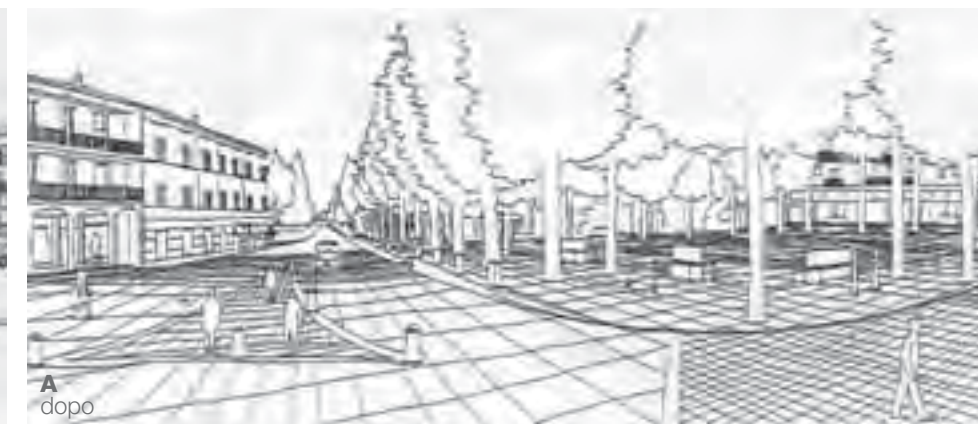
A
dopo



A
prima



A
prima



A
dopo



A
prima



A
dopo



COMUNE DI SANT'ILARIO D'ENZA



Sant'Ilario d'Enza è situato in provincia di Reggio Emilia, a nord ovest del capoluogo, lungo la strada statale 9 via Emilia. Posto a 59 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 20 kmq e una popolazione di circa 10.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Cabianca, Calerno, Cantone, Case Paterlini, Case Zinani, Castellana, Chiavicone, Falconara, Gallo, Ghiara, Partitore, Rampa d'Enza e San Rocco.

Sorto, con buona probabilità, in corrispondenza di un borgo della città di Tannetum, Sant'Ilario d'Enza, già municipium in età romana, ha seguito le vicissitudini legate alla decadenza dell'impero, per poi ricostituirsi in piccolo nucleo urbano intorno alla pieve di Santa Eulalia, in epoca medioevale.

Importante centro industriale e commerciale, collocato sulla via Emilia, a metà strada tra le città di Reggio Emilia e di Parma, Sant'Ilario d'Enza si caratterizza per la presenza di attività collegate alla trasformazione del pomodoro, dell'uva e alla commercializzazione del Parmigiano-Reggiano, alle quali hanno fatto seguito, più recentemente, quelle legate all'insediamento di industrie specializzate in differenti settori.



L'AMBITO

L'abitato di Sant'Ilario d'Enza, sviluppatosi lungo la strada statale 9 via Emilia, la principale direttrice di collegamento regionale.

LE CRITICITÀ

L'inadeguatezza di un innesto su di una strada statale.

GLI OBIETTIVI

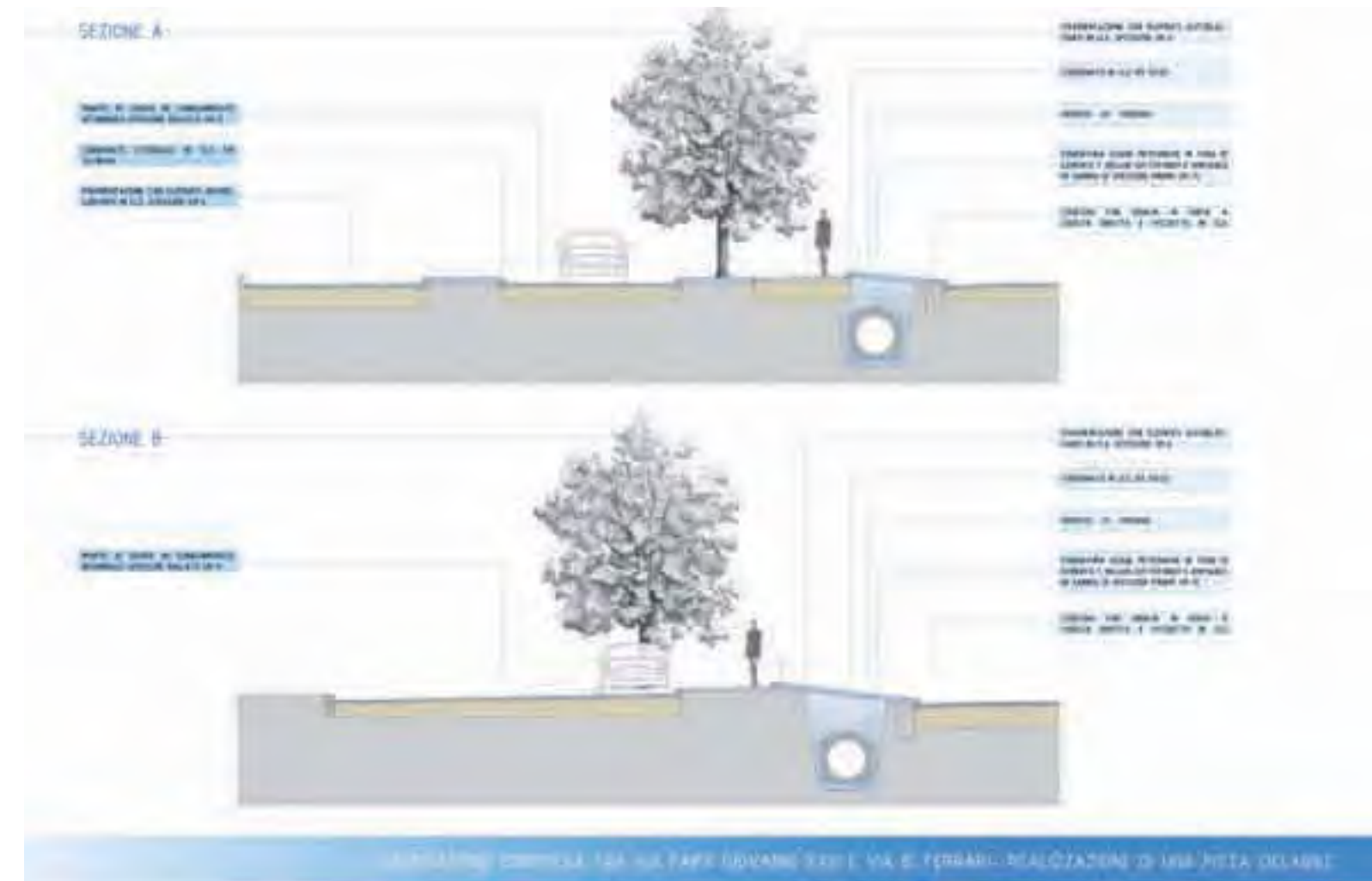
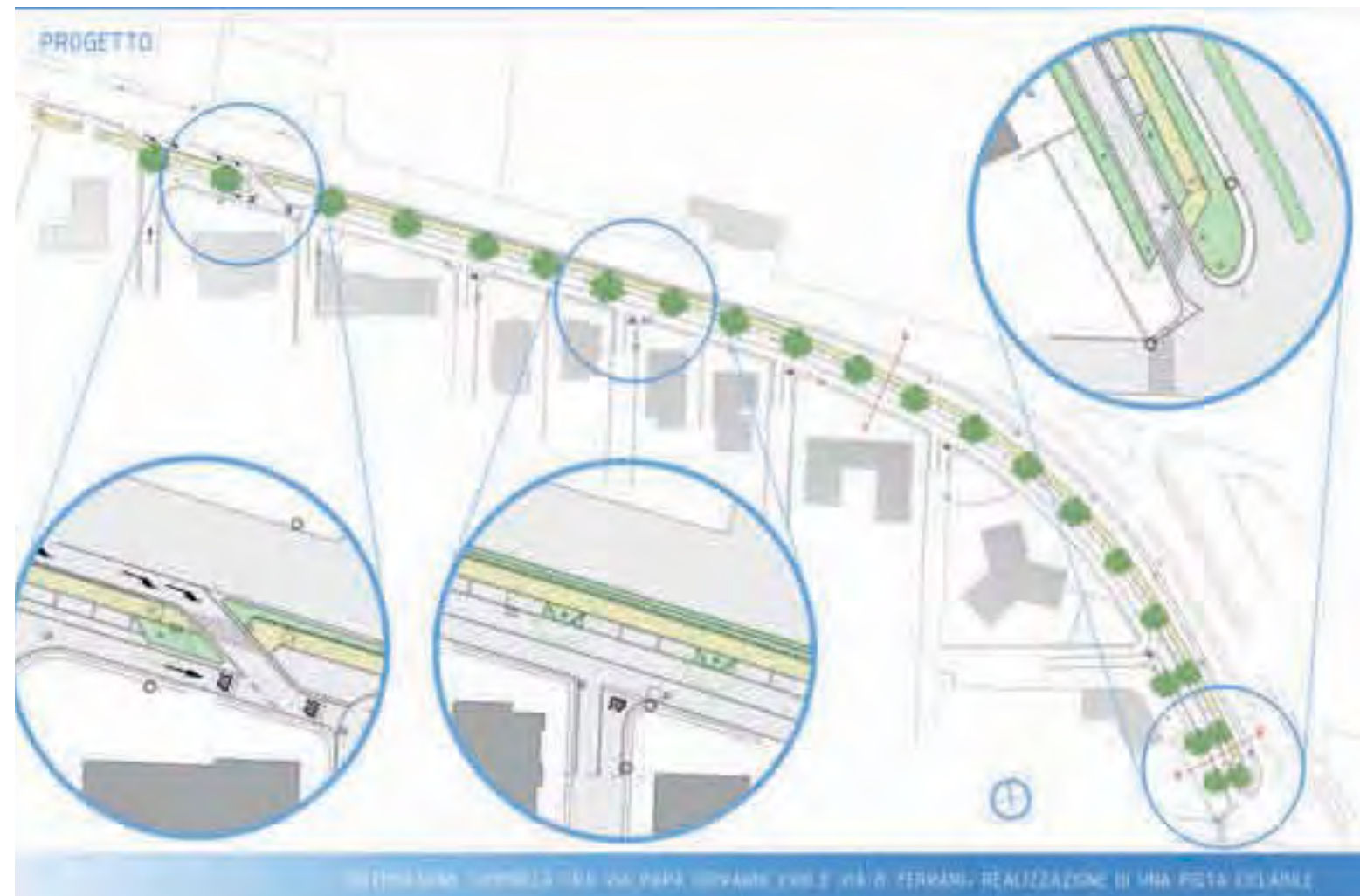
La separazione delle percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali in corrispondenza dell'innesto di una viabilità locale su di una statale.

L'INTERVENTO

L'intervento può essere ricondotto, in particolare, alla realizzazione di un nuovo innesto della via Giovanni XXIII sulla strada statale 9 via Emilia, consentendone il solo ingresso all'adiacente area residenziale, attraverso una corsia di accumulo per i veicoli provenienti da Parma, una zona di sosta con piazzole per la raccolta differenziata e aiuole spartitraffico di separazione tra i percorsi ciclabili e pedonali e la viabilità motorizzata (A).

La continuità dell'area adibita a parcheggio è stata inoltre interrotta, ad intervalli regolari, da aiuole di forma trapezoidale con filari di piante per ombreggiare il percorso ciclabile e pedonale.





COMUNE DI SERRAMAZZONI



Serramazzone è situato in provincia di Modena, a sud del capoluogo, lungo le strade provinciali 3 Giardini e 21 di Serramazzone. Posto a 791 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 93 kmq e una popolazione di circa 8.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Faeto, Ligorzano, Monfestino, Montagnana, Pazzano, Pompeano, Riccò, Rocca S. Maria, San Dalmazio, Selva, Valle e Varana.

Posto su di un crinale, all'interno di un territorio con notevoli emergenze architettoniche e naturalistiche, Serramazzone ha una storia recente. Solo a seguito della costruzione della via Vandelli (1749) e Giardini (1776) cominciò a formarsi un borgo che assumerà maggiore importanza dal 1860, quando il Comune, costituito nell'ambito dell'ex Stato Austro-Estense, fu trasferito da Monfestino a Serramazzone, assumendo la denominazione di Monfestino in Serramazzone.

Per la vicinanza alle principali città della pianura, per la posizione panoramica e la presenza di attrezzature sportive e ricettive, Serramazzone ha avuto nel corso del tempo una crescita significativa, sviluppando in particolare il settore turistico.



L'AMBITO

L'abitato di Serramazzone, affacciato sulle strade provinciali 3 Giardini e 21 di Serramazzone, in una posizione elevata dell'Appennino, all'interno del territorio del Frignano.

LE CRITICITÀ

Il traffico di attraversamento e la promiscuità dei traffici veicolari e pedonali.

GLI OBIETTIVI

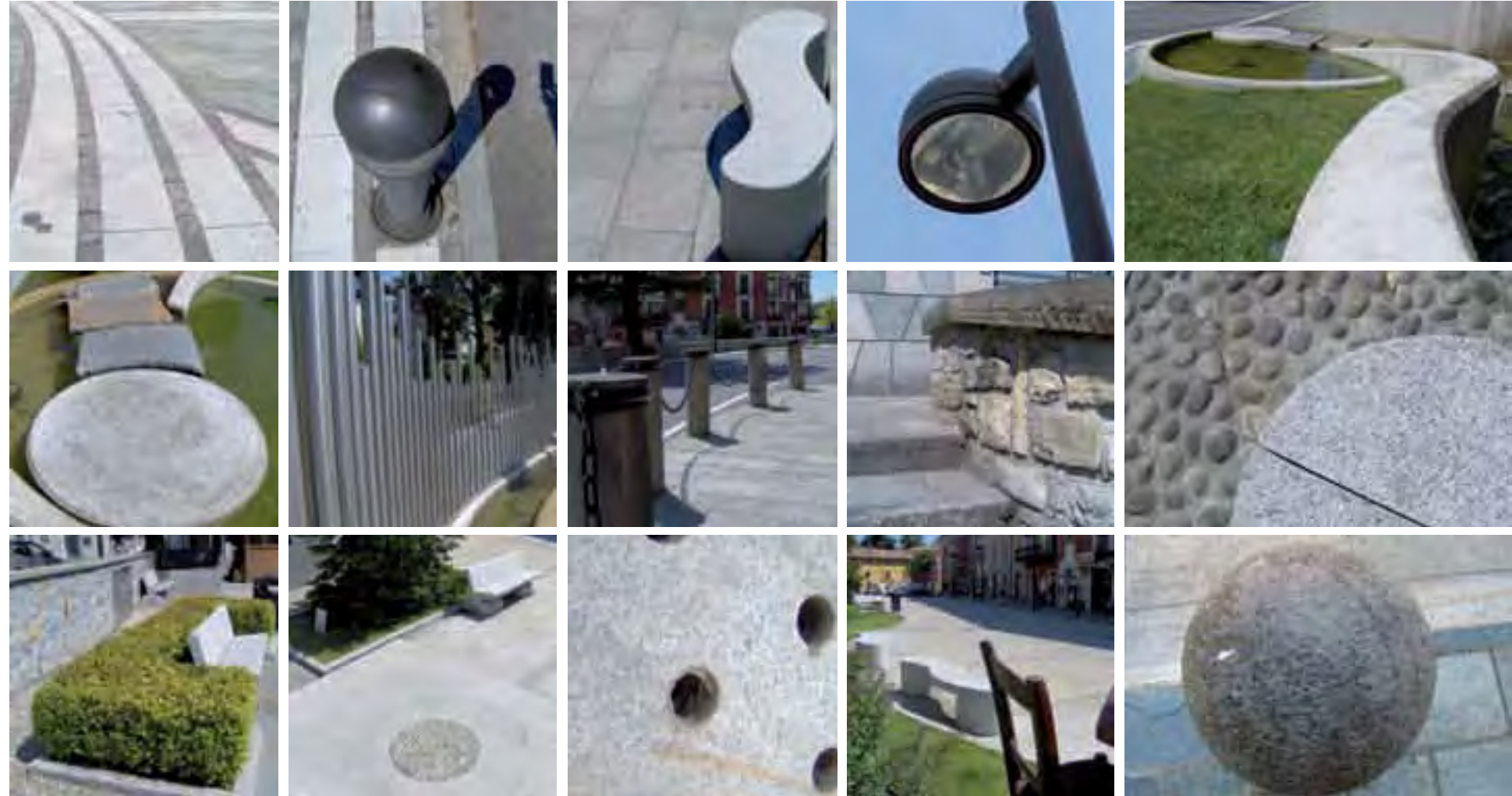
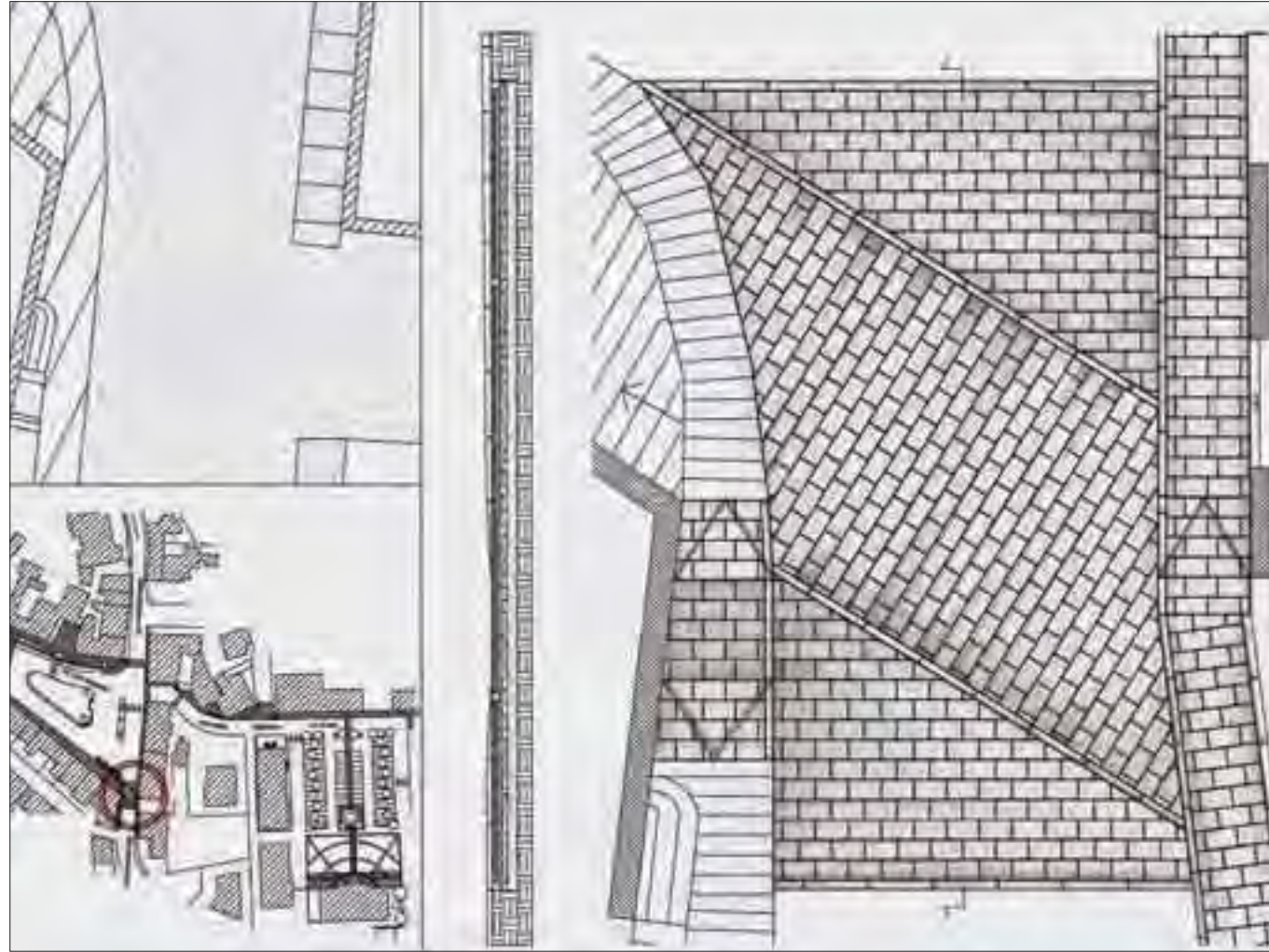
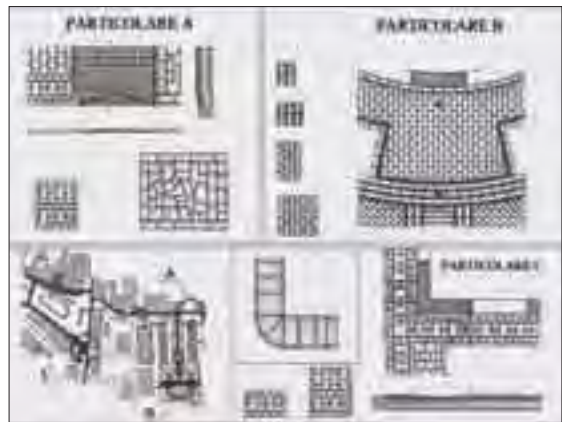
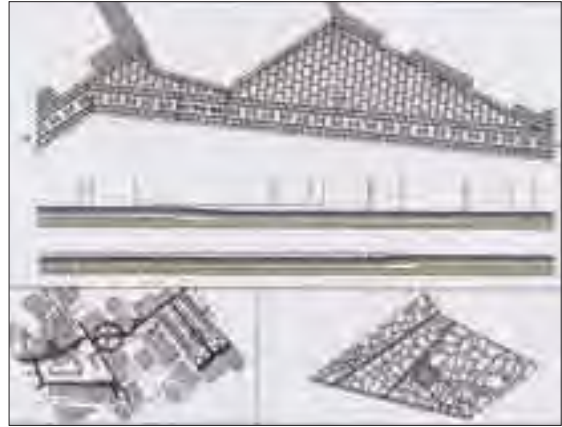
La separazione delle percorrenze carrabili e pedonali, la continuità di queste ultime, la riconnessione di differenti zone e funzioni del centro abitato e la riqualificazione dell'immagine complessiva dell'area interessata.

L'INTERVENTO

L'intervento, facente parte di un disegno unitario di riqualificazione dell'intero centro abitato, può essere ricondotto, in particolare, alla realizzazione di un primo percorso pedonale in piazza Tasso, eseguito con pietre simili all'arenaria locale e con proprietà antigelive, posate in modo regolare e perimetrate da lastre in marmo bianco (A), e di un secondo percorso pedonale su via Roma, consistente in raccordi a piani inclinati tra diversi livelli di marciapiede (B).

La scelta dei materiali per gli interventi, la loro forma, posa e colore, è derivata da una stretta correlazione con i caratteri propri dell'ambiente e delle tradizioni locali.





COMUNE DI VERUCCHIO



Verucchio è situato in provincia di Rimini, a sud ovest del capoluogo, lungo la strada provinciale 258R Marecchiese.

Posto a 330 metri sul livello del mare, ha un'estensione di 27 kmq e una popolazione di circa 9.000 abitanti. Oltre al capoluogo le sue frazioni principali sono quelle di Pieve Corena, Ponte Verucchio e Villa Verucchio.

Il territorio è situato nella valle del Marecchia, al confine con la storica regione del Montefeltro e con San Marino. Il territorio è stato profondamente segnato dalla presenza del fiume Marecchia, sulle cui sponde sorgevano numerosi mulini, si coltivava il riso e si delimitavano le zone di pesca.

La particolare conformazione naturale del luogo ha determinato, fin dall'epoca preistorica, la caratteristica di fortezza naturale di Verucchio. Importanza che venne ben compresa dalla dinastia dei Malatesta che la fortificarono massicciamente, rendendola uno dei fulcri del sistema di torri di avvistamento diffuso in Romagna e Marche. Al centro storico di Verucchio si aggiunge l'abitato di Villa Verucchio, che oltre ad ospitare la maggior parte degli abitanti è centro dell'attività economico industriale del Comune.



L'AMBITO

L'abitato di Villa Verucchio, la principale frazione del Comune di Verucchio, sviluppatasi lungo la direttrice della strada provinciale 258R Marecchiese, che collega Rimini con l'alta valle del Marecchia nella vallata del fiume omonimo.

LE CRITICITÀ

Il traffico di attraversamento, le sue relazioni con gli attrattori di traffico del centro urbano e la promiscuità dei traffici veicolare, ciclabile e pedonale.

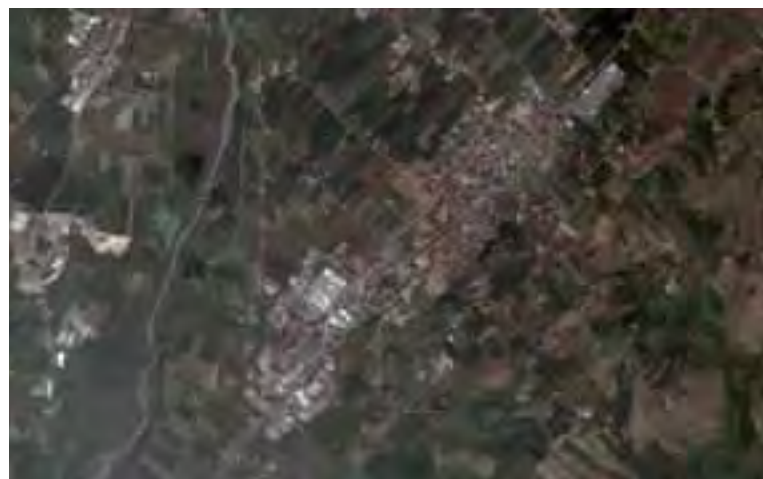
GLI OBIETTIVI

La separazione delle percorrenze carrabili e pedonali, la continuità di queste ultime, il recupero architettonico dell'asse stradale e l'aumento della compatibilità fra il traffico e le altre funzioni urbane.

L'INTERVENTO

L'intervento può essere ricondotto, in particolare, alla realizzazione, a seguito di un progetto di riqualificazione della strada provinciale 258R Marecchiese, di soluzioni per la fluidificazione lenta della corrente veicolare. Per l'elevata componente di traffico pesante sono state evitate opere di sfalsamento altimetrico della carreggiata, prevedendo restringimenti della stessa in corrispondenza delle isole di attraversamento pedonale. Particolare attenzione è stata dedicata all'organizzazione della sosta e alla regolazione delle svolte a sinistra (A, B).

Ulteriori realizzazioni sono quelle di un percorso ciclabile e pedonale, lungo il tratto nord della strada provinciale che collega l'abitato all'area produttiva (C), e di una rotatoria all'accesso sud di Villa Verucchio, con funzione di porta d'accesso e fluidificazione (D).





RIFERIMENTI

BAGNACAVALLO (Provincia di Ravenna)
Piazza Libertà 12
www.comune.bagnacavallo.ra.it
urp@comune.bagnacavallo.ra.it
referenti
geom. Torricelli Roberto (Responsabile Settore Lavori Pubblici)
geom. Damiani Marco
progettisti
geom. Damiani Marco
geom. Torricelli Roberto
per. ind. Zuccherini Gino

BORGO TOSSIGNANO (Provincia di Bologna)
Piazza Unità d'Italia 7
www.comune.borgotossignano.bo.it
urp@borgotossignano.provincia.bologna.it
referenti
geom. Arcangeli Carlo (Responsabile Ufficio Tecnico)
progettisti
ing. Dallacasa Fabrizio
arch. Masi Maurizio

CASTEL MAGGIORE (Provincia di Bologna)
Via Matteotti 10
www.comune.castel-maggiore.bo.it
urp@comune.castel-maggiore.bo.it
referenti
dott. Zanella Roberto (Responsabile Area Patrimonio Espropri Controllo Amministrativo)
progettisti
ing. Di Biase Franco (Tecnicooop)
arch. Salsini Giampaola

CASALGRANDE (Provincia di Reggio Emilia)
Piazza Martiri della Libertà 1

www.comune.casalgrande.re.it
urp@comune.casalgrande.re.it
referenti
geom. Sorrivi Corrado (Responsabile 3° Settore LL.PP. e Patrimonio)
ing. Polchi Luana
progettisti
arch. Benatti Giovanni
Ing. Polchi Luana

CASTELLARANO (Provincia di Reggio Emilia)
Via Roma 7
www.comune.castellarano.re.it
info@comune.castellarano.re.it
referenti
ing. Grappi Gianni (Responsabile 3° Settore e Responsabile Unico del Procedimento)
geom. Pistoni Matilde (Tecnico aiuto Responsabile Unico del Procedimento)
progettisti
Studio associato Ecorisorse Reggio Emilia
geol. Agnoletto Andrea
ing. Bigliardi Massimo
geom. De Lucia Luigi
per. agr. Fontanesi Marco
ing. Radighieri Federico

CAVRIAGO (Provincia di Reggio Emilia)
Piazza Don Dossetti 1
www.comune.cavriago.re.it
urp@comune.cavriago.re.it
referenti
ing. Cucchi Cristiano (Tecnico Servizio Patrimonio)
progettisti
geom. Baccolini Enrico
geom. Corradi Marco

ing. Cucchi Cristiano
Gigli Alessandra
dott.ssa Montanari Floriana
Zampolini Lauro

CORREGGIO (Provincia di Reggio Emilia)
Corso Mazzini 33
www.comune.correggio.re.it
urp@comune.correggio.re.it
referenti
ing. Soncini Daniele (Dirigente 3° Settore)
ing. Forti Luca (Responsabile di Servizio)
progettisti
ing. Soncini Daniele
ing. Vezzani Davide

DOZZA (Provincia di Bologna)
Via XX Settembre 37
www.comune.dozza.bo.it
ut@comune.dozza.bo.it
referenti
ing. Bettini Susanna (Responsabile Unico del Procedimento)
arch. Mimmi Enzo (Addetto al Servizio)
progettisti
ing. Raggi Vincenzo

FINALE EMILIA (Provincia di Modena)
Via Verdi 1
www.comune.finale-emilia.mo.it
urp@comune.finale-emilia.mo.it
referenti
geom. Gerrini Giulio (Responsabile Settore Lavori Pubblici)
progettisti
arch. Covic Sanja

geom. Gerrini Giulio

FONTANELLATO (Provincia di Parma)
Piazza Matteotti 1
www.comune.fontanellato.pr.it
infocomune@comune.fontanellato.pr.it
referenti
arch. Storchi Alessandra
progettisti
arch. Azzolini Paola

IMOLA (Provincia di Bologna)
Via Mazzini 4
www.comune.imola.bo.it
mobilita@comune.imola.bo.it
referenti
ing. Manara Gian Carlo (Dirigente)
ing. Sgubbi Giancarlo (Responsabile del servizio Mobilità Trasporti e Sicurezza Stradale)
ing. Arpinati Claudio (Responsabile Unico del Procedimento)
progettisti
geom. Giovannini Maurizio
ing. Tommasini Giovanni (incarico esterno)
ing. Tommasoli Andrea

MARZABOTTO (Provincia di Bologna)
Piazza 20 settembre 1
www.comune.marzabotto.bo.it
urp@comune.marzabotto.bo.it
referenti
arch. Tolomelli Paolo
progettisti
geom. Tettoni Luciano (incarico esterno)

MORDANO (Provincia di Bologna)
Via Bacchilega 6
www.comunemordano.it
urp@mordano.provincia.bologna.it
referenti
geom. Paterna Ignazio (Responsabile Lavori Pubblici)
progettisti
arch. Bianchi Diego
arch. Manara Sandra

NOVI DI MODENA (Provincia di Modena)
Piazza 1° maggio 26
www.comune.novi.mo.it
quicomune@comune.novi.mo.it
referenti
geom. Malvezzi Paolo
progettisti
Intervento nel centro di San Giovanni in Marignano
geom. Boccalin Fulvia (Responsabile Unico del Procedimento)
arch. Turci Carlo
arch. Violetta Sergio

PONTE DELL'OLIO (Provincia di Piacenza)
Via Vittorio Veneto 147
www.comune.pontedellolio.pc.it
ufficio.tecnico@comune-pontedellolio.it
referenti
geom. Gialetti Vittorio (Responsabile Ufficio Tecnico)
progettisti
geom. Bulla Andrea
geom. Gialetti Vittorio

RIOLO TERME (Provincia di Ravenna)
Via Moro 2
www.comune.rioloterme.ra.it
urp@comune.rioloterme.ra.it
referenti

geom. Della Godenza Attilio
progettisti
ing. Cibotti Paolo
arch. Liverani Guido
arch. Parmeggiani Eros
ing. Sgroi Luca

SAN GIOVANNI IN MARIGNANO (Provincia di Rimini)
Via Roma 62
www.marignano.net
segreteria@marignano.net
referenti
geom. Delbaldo Lorenza (Responsabile Ufficio Tecnico)
progettisti
Intervento nel centro di San Giovanni in Marignano
geom. Boccalin Fulvia (Responsabile Unico del Procedimento)
arch. Aprile Annarita
ing. Bringhenti Alberto
Rotatoria via Degli Olmi
geom. Delbaldo Lorenza (Responsabile Unico del Procedimento)
ing. Di Biase Franco (Tecnicooop)
Pista ciclabile di Pianventena
geom. Galluzzi Stefano (Responsabile Unico del Procedimento)
geom. Boccalin Fulvia
geom. Delbaldo Lorenza

SAN POLO D'ENZA (Provincia di Reggio Emilia)
Piazza 4 novembre 1
www.comune.sanpolodenza.re.it
urp@comune.sanpolodenza.re.it
referenti

ing. Garlassi Fabio (Responsabile 3° Servizio Assetto ed uso del Territorio-Ambiente)
geom. Tamagnini Marco
geom. Toniolo Paola
progettisti
arch. Baricchi Walter (Studio Arteas Progetti)
arch. Soragni Paolo (Studio Arteas Progetti)

SANT'ILARIO D'ENZA (Provincia di Reggio Emilia)
Via Roma 84
www.comune.santilariodenza.re.it
segreteria@comune.santilariodenza.re.it
referenti
ing. Ubaldi Stefano (Responsabile del 3° Settore Assetto del Territorio)
progettisti
arch. Binini Silvio (Studio Binini e associati di Reggio Emilia)
ing. Binini Tiziano (Studio Binini e associati di Reggio Emilia)
arch. Denti Marco (Studio Binini e associati di Reggio Emilia)
ing. Viano Filippo (Società di progettazione Policreo srl Parma)

SERRAMAZZONI (Provincia di Modena)
Piazza Tasso 7
www.comune.serramazzone.mo.it
info@comune.serramazzone.mo.it
referenti
geom. Franchini Ermanno
Pellesi Paola
progettisti
arch. Aprile Annarita (incarico esterno)
ing. Bringhenti Alberto (incarico esterno)

VERUCCHIO (Provincia di Rimini)
Piazza Malatesta 27
www.vallemarecchia.it
comune.verucchio@provincia.rimini.it
referenti
arch. Barocci Mauro
progettisti
arch. Guaitoli Alessandro (incarico esterno)