

PUG



PIANO URBANISTICO GENERALE

Sindaco
Gian Carlo Muzzarelli

Assessora a Urbanistica, Edilizia, Politiche Abitative, Aree Produttive
Anna Maria Vandelli

Direttrice Generale
Valeria Meloncelli

Dirigente del Settore Pianificazione e Gestione del territorio e RUP
Maria Sergio

ST2.4

LA VIA EMILIA

ASSUNZIONE
Delibera C.C. n° 86 del 29/12/2021

ADOZIONE
Delibera C.C. n° 78 del 22/12/2022

APPROVAZIONE
Delibera C.C. n° del / /



Comune
di Modena

EQUIPE DI PROGETTAZIONE INTERNA ALL’AMMINISTRAZIONE COMUNALE

UFFICIO DI PIANO	
Ufficio PUG	
responsabile ufficio PUG	Simona Rotteglia
valutazione del beneficio pubblico e città pubblica	Giulia Ansaloni
sistema insediativo, città pubblica e produttivo	Vera Dondi
sistema ambientale e focus progettuali per l'ambiente e il paesaggio	Paola Dotti
valutazione del beneficio pubblico, paesaggio e ValSAT	Annalisa Lugli
sistema insediativo storico, paesaggio e beni storici	Irma Palmieri
sistema naturale e ambientale e coordinamento ValSAT	Anna Pratissoli
sistema insediativo, via Emilia e piattaforme pubbliche	Isabella Turchi
analisi territoriali, urbane, storiche, cartografie	Barbara Ballestri Nilva Bulgarelli Francesco D’Alesio Andrea Reggianini
garante della comunicazione e della partecipazione	Catia Rizzo
diritto amministrativo-urbanistico	Marco Bisconti
Ufficio Progetti urbanistici speciali	Morena Croci - responsabile ufficio
sistema informativo territoriale, cartografia	Sonia Corradi, Tania Federzoni, Diana Bozzetto
segreteria tecnico - amministrativa	Roberto Vinci, Christine Widdicks, Anna Severini
Ufficio amministrativo pianificazione	Susanna Pivetti - responsabile del servizio Antonella Ferri, Maria Ginestrino
SETTORE PIANIFICAZIONE E GESTIONE DEL TERRITORIO	
Servizio Promozione del riuso e della rigenerazione urbana e Politiche abitative	Michele A. Tropea - dirigente responsabile del servizio Filippo Bonazzi, Daniele Bonfante, Lorenzo Gastaldello, Maria Giulia Lucchi, Giovanna Palazzi, Silvia Sitton, Roberto Falcone, Luigi Maietta, Elena Alietti, Anna Tavoni
Servizio trasformazioni edilizie	Corrado Gianferrari - dirigente responsabile del servizio
Ufficio attività edilizia	Marcella Garulli - responsabile ufficio
HANNO CONTRIBUITO NUMEROSI SETTORI E SERVIZI DELL’AMMINISTRAZIONE COMUNALE:	
Settore Ambiente, mobilità, attività economiche e Sportelli unici	Roberto Bolondi
Settore Cultura, sport, giovani e promozione della città	Giulia Severi
Settore LL.PP. e manutenzione della città	Gianluca Perri
Settore Polizia locale, Sicurezza urbana e Protezione civile	Roberto Riva Cambrino
Settore Risorse finanziarie e patrimoniali	Stefania Storti
Settore Risorse Umane e affari istituzionali	Lorena Leonardi
Settore Servizi educativi e pari opportunità	Patrizia Guerra
Settore Servizi sociali, sanitari e per l'integrazione	Annalisa Righi
Settore Smart city, servizi demografici e partecipazione	Luca Salvatore
in particolare per i seguenti ambiti:	
mobilità	Guido Calvarese, Barbara Cremonini
inquinamento acustico ed elettromagnetico	Daniela Campolieti
sistema storico - archeologico	Francesca Piccinini, Silvia Pellegrini

EQUIPE DI PROGETTAZIONE ESTERNA ALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE	
coordinatore del gruppo di lavoro	Gianfranco Gorelli
rigenerazione della città consolidata e dei paesaggi rurali, disciplina generale	Sandra Vecchietti
città pubblica, paesaggio, disciplina della città storica	Filippo Boschi
regole: valutazione progetti, relazione economico finanziaria, perequazione	Stefano Stanghellini
supporto per gli aspetti di paesaggio	Giovanni Bazzani
città storica e patrimonio culturale	Daniele Pini Anna Trazzi
gruppo di lavoro	Giulia Bortolotto, David Casagrande, Gabriele Marras, Alessio Tanganelli
STUDI E RICERCHE	
ambiti produttivi e censimento fabbricati in territorio rurale	CAP - Consorzio aree produttive
socio - economiche	CRESME
suolo e sottosuolo	A -TEAM Progetti Sostenibili
uso del suolo	MATE soc.coop.va
ambiente	Università di Modena e Reggio Emilia
ambiente	Università di Bologna
territorio rurale, censimento incongrui nel rurale e censimento fabbricati di interesse nel rurale	Università di Parma
indagine su testimoni rappresentativi la popolazione modenese	Fondazione del Monte
aggiornamento microzonazione sismica e CLE, approfondimenti geologici	GEO-XPRT Italia SRL
studio di incidenza ambientale Siti Rete Natura2000	Studio Giovanni Luca Bisogni
L'elaborazione del documento di indirizzo è stato predisposto con il contributo del Comitato Scientifico	
paesaggio	MATE soc.coop.va – PROAP ITALIA srl João Antonio Ribeiro Ferreira Nunes, Andrea Menegotto, Fabio Tunioli, Carlo Santacroce, Tommaso Cesaro, Giovanni Trentanovi
forme e qualità dell'abitare - azioni e strumenti per la rigenerazione	Politecnico di Milano – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani Patrizia Gabellini, Paola Savoldi, Federico Zanfi, Chiara Merlini e la collaborazione di Cristiana Mattioli, Cecilia Saibene, Francesca Sorricaro
mobilità	Jacopo Ognibene
ha svolto il coordinamento delle attività del Comitato Scientifico	Patrizia Gabellini
Il piano è stato sviluppato anche grazie ai contributi di:	
direttore generale del Comune di Modena fino al 30/09/2020	Pino Dieci
dirigente responsabile del servizio Urbanistica fino al 19/03/2017	Marcello Capucci
per approfondimenti del sistema produttivo	CAP - Consorzio Aree Produttive Luca Biancucci e Silvio Berni
coordinamento ufficio di piano dal 15/04/2018 al 31/08/2018	Barbara Marangoni
Comitato interistituzionale Regione Emilia Romagna e Provincia di Modena	per la Regione Emilia Romagna: Roberto Gabrielli e Barbara Nerozzi, per la Provincia di Modena: Antonella Manicardi e Annalisa Vita

ST | Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale

- ST1 “MODENA 2050, IL FUTURO È ADESSO”
La transizione verso il futuro di una città in movimento
- ST1.1 SCHEMA DI ASSETTO
- ST2.1 L'INFRASTRUTTURA VERDE E BLU
ST2.1.1 L'INFRASTRUTTURA VERDE E BLU | Tavola
- ST2.2 LA CORONA DEL PRODUTTIVO E I POLI COMMERCIALI
ST2.2.1 LA CORONA DEL PRODUTTIVO E I POLI COMMERCIALI | Tavola
- ST2.3 LA CITTÀ STORICA
ST2.3.1 LA CITTÀ STORICA | Tavola
- ST2.4 LA VIA EMILIA**
- ST2.5 IL PAESAGGIO E IL TERRITORIO RURALE
ST2.5.1 IL PAESAGGIO E IL TERRITORIO RURALE | Tavola
- ST2.6 LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA
ST2.6.1 LE PIATTAFORME PUBBLICHE E LA MOBILITÀ PUBBLICA | Tavola
- ST2.7 LA STRATEGIA DI PROSSIMITÀ DEI RIONI



ST2.4 LA VIA EMILIA

INTRODUZIONE2

SISTEMA FUNZIONALE3

CONTESTI E FOCUS PROGETTUALI11

ESPLORAZIONI PROGETTUALI26

La Strategia del PUG di Modena si articola in sette sistemi funzionali che declinano le scelte trasversali ed interdisciplinari, qualificando il telaio del progetto del PUG.

Nei sistemi funzionali si individuano aree prioritarie, ovvero parti della città che presentano caratteristiche omogenee dal punto di vista funzionale, morfologico, ambientale, paesaggistico e storico culturale, a cui applicare obiettivi, prestazioni e famiglie di azioni e che, per questo, richiedono una disciplina uniforme.

La restituzione grafica di queste aree costituisce il disegno del sistema funzionale, nel quale sono individuati contesti, focus progettuali e luoghi.

Contesti, focus progettuali e luoghi, articolati per ambito di riferimento, di scala urbana e territoriale o di prossimità, costituiscono approfondimenti della strategia in grado di incidere in profondità nel perseguimento delle politiche del piano.

Il concorso alle azioni progettuali, alle prescrizioni disciplinari riferite ai sistemi funzionali ed il rispetto di condizioni ed opportunità derivanti dal sistema funzionale, costituiscono i mezzi con cui viene attuata la visione di città, definita nel fascicolo ST1.

In questo elaborato, si illustra il sistema funzionale della via Emilia e i contesti e focus progettuali ad esso connessi.

SISTEMA FUNZIONALE



Modena quale città che valorizza i suoi paesaggi è uno dei traguardi attesi dall'amministrazione comunale nel percorso di costruzione del nuovo Piano Urbanistico Generale, tale espressione strategica, accompagnata dagli obiettivi dedicati e dalle azioni locali, ha portato ad identificare nel riordino e nella valorizzazione della via Emilia uno dei sistemi di assetto fondanti l'elaborazione del progetto urbanistico.

La via Emilia è segno identitario e distintivo del territorio modenese che si è formato, stratificato e poi trasformato nel corso di svariati secoli, è elemento ordinatore della matrice territoriale di impianto dei tessuti insediativi, è elemento connettivo primario.

Le dinamiche evolutive che hanno interessato negli ultimi decenni l'infrastruttura, dall'andamento dei fronti all'alternarsi delle funzioni insediate, così come la modifica della sequenza ragionata dei vuoti e dei pieni ed i tanti interventi sull'impianto stradale, hanno sbiadito l'identità dei luoghi e dei paesaggi attraversati favorendo una crescente banalizzazione dei fronti ed un utilizzo disorganico della strada.

La volontà di questo strumento, che mette a disposizione degli operatori pubblici e privati una serie di istruzioni, di buone pratiche e di misure per intervenire sull'asse stradale e sul primo fronte in affaccio, è quella di riportare ad una chiara lettura l'impronta della via Emilia utilizzando contemporanei strumenti che garantiscano la trasmissibilità dei valori storici presenti così come una crescente innovazione sostenibile degli spazi che la compongono.

Obiettivo principe da perseguire per il sistema via Emilia è dunque la definizione di un quadro di indirizzo progettuale che possa favorire il processo di qualificazione insediativa dell'asse infrastrutturale che ne salvaguardi le componenti storico testimoniali e che al contempo sostenga i processi di rigenerazione ed innovazione dello spazio stradale e dei luoghi ad esso interconnessi.

Rendere più chiara la percezione dei paesaggi, la godibilità dei luoghi attraversati e la fruizione di spazi e servizi di rinnovata ed implementata qualità sono i principali risultati attesi, tutto ciò attraverso la formulazione di un sistema di azioni flessibile e dinamico.

Il sistema funzionale evidenzia gli obiettivi progettuali definiti per la via Emilia a dimensione territoriale ed urbana: attraverso la lettura incrociata di alcuni indicatori selezionati dalle complessive strategie di Piano, viene inquadrata e fissata la griglia ordinatrice delle scelte pianificatorie e programmatiche del sistema via Emilia, evidenziando così i condizionamenti e le invarianti che incidono sul paesaggio e che dovranno essere tenute presenti in caso di interventi di riqualificazione lungo l'asse viario e nel suo diretto intorno.

I due macro indicatori base di riferimento sono identificati nel paesaggio urbano e nel paesaggio rurale/naturale che, alternandosi lungo l'infrastruttura viaria, compongono a loro volta il sistema dei vuoti ed il sistema dei pieni.

Su questa matrice sono poi esplicitati i differenti contesti prevalenti,

individuati sulla base delle funzioni d'uso che si susseguono nel sistema: il contesto della città storica, per il quale si persegue l'obiettivo strategico di rendere maggiormente evidente la sua identità di asse storico di fondazione; il contesto urbano della mixité dove andranno perseguite finalità che lo rendano un ambiente generatore di socialità urbana a partire dalle relazioni con le piattaforme pubbliche e con la definizione di strategie di prossimità; il contesto produttivo in cui gli interventi strategici dovranno essere indirizzati a valorizzare l'asse quale vetrina commerciale; ed infine il contesto rurale/naturale dove le strategie mirano alla tutela ed al recupero dei paesaggi aperti ed al potenziamento della loro fruizione.

Con la finalità di fornire indirizzi per le principali trasformazioni e valorizzazioni future, sono stati identificati e mappati i principali elementi progettuali e gli ambienti strategici di rango urbano e territoriale che si sviluppino direttamente sul sistema funzionale via Emilia, così come quelli legati ad altri sistemi funzionali che intercettino l'arteria stradale.

Percorrendo l'infrastruttura si riconoscono così i principali nodi strategici riferiti sia alla tipologia progettuale calata sul tessuto urbano, quali le porte principali alla città storica in corrispondenza di largo S. Agostino ad Ovest e largo Garibaldi ad Est, che alle declinazioni della strategia ecologica ambientale quali i nodi complessi del parco rurale di Marzaglia e l'ambito di Fossalta del contesto del paesaggio peri-fluviale del Panaro.

La via Emilia - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

Strategia 3: Modena città che valorizza i suoi paesaggi
Obiettivo d: Sostenere l'identità storica consolidata valorizzando le eccellenze in una prospettiva rivolta al futuro

Azione
<p>3.d.1 Valorizzare la via Emilia</p> <p>Il PUG definisce indirizzi per gli interventi al fine di valorizzare l’asse viario storico della Via Emilia, valorizzandone il ruolo di “vetrina”, perseguendo un’immagine unitaria, qualificando lo spazio stradale e rimuovendo le situazioni incongrue, di degrado e comunque dissonanti.</p> <p>Il PUG promuove il recupero dei complessi e degli edifici tutelati lungo la Via Emilia, quale elemento ordinatore identitario.</p>
<p>3.d.2 Qualificare l’asse stradale della via Emilia</p> <p>Al fine di valorizzare l’asse viario della via Emilia, il PUG prevede che per gli interventi edilizi che si affacciano alla via Emilia sia ammissibile l’arretramento per favorire la riqualificazione paesaggistica dello spazio pubblico stradale, con soluzioni che migliorino anche le prestazioni ambientali e il comfort urbano.</p>
<p>3.d.5 Valorizzare i diversi contesti paesaggistici</p> <p>Il PUG, al fine di promuovere la tutela e qualificazione paesaggistica e ambientale del territorio, adotta norme di corretto inserimento paesaggistico articolati per contesti paesaggistici, come individuati nel sistema funzionale ST 2.5.</p> <p>Il RE definisce le linee guida di inserimento paesaggistico degli interventi con i quali richiede elevate prestazioni qualitative in particolare per gli interventi relativi alle attività che si affacciano sulla Via Emilia.</p>
<p>3.d.6 Tutelare e preservare le visuali paesaggistiche</p> <p>Il PUG valorizza le visuali verso la Ghirlandina e i capisaldi paesaggistici (edifici monumentali, elementi storico-testimoniali, visuali aperte verso monti e colline) quali elementi identitari del paesaggio. In particolare, le trasformazioni ed interventi complessi (accordi operativi, piani di iniziativa pubblica, permessi di costruire convenzionati, interventi art. 53) valorizzano le visuali e i capisaldi paesaggistici riportati nel sistema funzionale ST 2.5, verificandone gli impatti.</p>

Strategia 3: Modena città che valorizza i suoi paesaggi
Obiettivo a: Implementare l’attrattività della “città storica” attraverso azioni di tutela attiva

Azione
<p>3.a.4 Valorizzare i nodi urbani di accesso alla città storica</p> <p>Il PUG individua nel sistema funzionale ST 2.3 – La città storica i principali “nodi urbani”(Largo Porta Sant'Agostino come piazza pedonale, Largo Porta Bologna e Largo Garibaldi come unico sistema permeabile, Fronte nord del Parco Ferrari come quinta verde, via Berengario come “cerniera” nel circuito delle antiche Mura) nei quali avviare progetti di riqualificazione dello spazio pubblico tesi a rafforzare le relazioni fra Centro storico e prima periferia, dando continuità alla rete dei percorsi e degli spazi aperti, da qualificare con progetti unitari, che interessino anche lo spazio stradale e tendano a rendere maggiormente compatibile il traffico veicolare con i movimenti pedonali e con la qualità dei luoghi.</p>

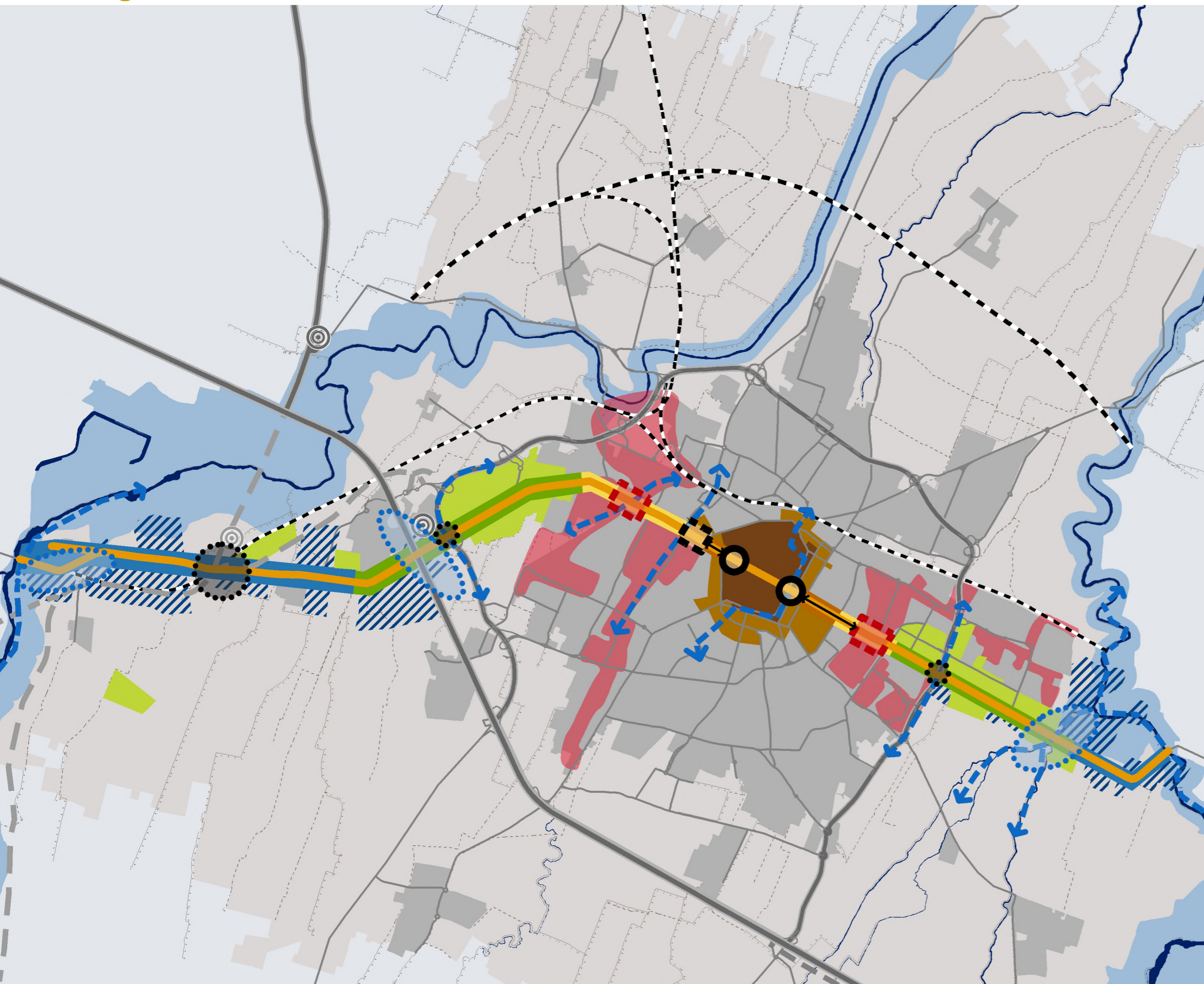
Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

<p>L'azione trova spazializzazione nel sistema funzionale e nei contesti e focus progettuali.</p> <p>I principali elementi ed indirizzi progettuali sono stati declinati a partire dal riconoscimento dei differenti contesti attraversati dalla via Emilia, individuati sulla base delle funzioni d'uso che si susseguono nel sistema dei vuoti e dei pieni, oltre che in sinergia con luoghi e contesti strategici, obiettivi e azioni degli altri sistemi funzionali intercettati dalla Via Emilia (L'infrastruttura verde e blu, la Corona del produttivo e i poli commerciali, Le piattaforme pubbliche e la mobilità pubblica, La città storica, I rioni)</p>	<p>approfondimenti nei Contesti e focus progettuali e ST2.1 - ST2.2 - ST2.3 - ST2.5 - ST2.6 - ST2.7</p>
<p>Per ciascun contesto della via Emilia si propongono criteri ed indirizzi progettuali finalizzati al miglioramento e alla valorizzazione dell'asse stradale della via Emilia.</p>	<p>approfondimenti nei Contesti e focus progettuali</p>
<p>Gli indirizzi ed esemplificazioni progettuali definite per ciascuno contesto della via Emilia costituiscono riferimento utile per la predisposizione di linee guida per il corretto inserimento sulla via Emilia e per la gestione e valorizzazione dello spazio stradale da allegare al regolamento edilizio.</p>	<p>azioni diffusa e ST2.5 Il paesaggio e il territorio rurale</p>
<p>L'azione si applica al territorio nel suo complesso, costituisce un riferimento anche per il governo delle trasformazioni complesse sull'asse della Via Emilia.</p>	<p>azioni diffusa e ST2.5 Il paesaggio e il territorio rurale</p>

Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

<p>L'azione trova spazializzazione nelle relazioni e sinergie tra il sistema funzionale della Via Emilia e quello della città storica, con particolare riferimento ai nodi di accesso alla città storica che si innestano sulla via Emilia (Largo Porta Sant'Agostino, Largo Porta Bologna e Largo Garibaldi e il Fronte nord del Parco Ferrari).</p>	<p>ST2.3 - La città storica</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------

Il disegno a scala urbana e territoriale della via Emilia



Sistema funzionale Via Emilia

- Contesto rurale
- Contesto produttivo
- Contesto urbano della mixit 
- Contesto della citt  storica

Altri sistemi funzionali intercettati

- Centro storico urbano e dei centri frazionali
- Periferia storica
- Aree delle piattaforme pubbliche
- Aree produttive o di logistica
- Aree perifluviali

Nodi ed aree strategiche

- Porta principale alla citt  storica
- Progetto complesso e luogo cardine
- Spazio urbano strategico
- Nodo infrastrutturale
- Aree di potenziamento ecologico-ambientale
- Varchi e discontinuit 

Connessioni strategiche

- Connessioni con le piattaforme pubbliche
- Corridoio ecologico

Rete infrastrutturale

- Autostrada
- Tangenziale
- Progetto di autostrada Modena-Sassuolo
- Caselli autostradali esistenti
- Nuovi caselli autostradali
- Ferrovia nazionale
- Ferrovia alta velocit 
- Territorio urbanizzato
- Territorio rurale

La via Emilia - Strategie - obiettivi - azioni e progetti

Strategia 2: Modena città snodo globale e interconnessa
Obiettivo a: Valorizzare la corona nord dei distretti produttivi

Azione

2.a.1 Qualificare i luoghi del lavoro e sostenere l'insediamento e lo sviluppo delle attività produttive ed economiche a supporto delle filiere di eccellenza del territorio, quali l'automotive.
La Strategia individua diversi contesti strategici del produttivo e riconosce per ogni area specifiche vocazioni e potenzialità da perseguire.
Il PUG nel valutare i piani economici finanziari, valuta l'aderenza della proposta alle filiere produttive territoriali. Il comune promuove attraverso politiche settoriali e con il concorso di finanziamento il sostegno all'insediamento delle attività economiche e produttive ritenute strategiche.

Strategia 4: Modena città di opportunità e inclusiva
Obiettivo c: Accrescere l'accessibilità fisica, la percorribilità e la fruibilità dei servizi tramite il potenziamento della mobilità dolce e lo sviluppo di nodi intermodali

Azione

4.c.3 Promuovere la qualificazione dello spazio stradale come spazio condiviso
Il PUG assume il principio del PUMS di valorizzare lo spazio pubblico e la strada come “spazio condiviso e non più conteso” fra i diversi modi d’uso, per garantire qualità, vivibilità e sicurezza.
A tale fine il PUG promuove la ciclo-pedonalità diffusa, l'incremento delle zone 30 e gli interventi di compatibilizzazione della sede stradale al fine di assicurare idonee e sicure condizioni di uso anche per i pedoni e i ciclisti. Saranno da favorire gli interventi che ridefiniscono in questo senso le sedi stradali (in osservanza del PUMS, dei piani del traffico e della gerarchia stradale) e che prevedono la realizzazione di adeguati sistemi di comunicazione visiva (tipo arredo urbano e segnaletica orizzontale e uso del colore) per favorire la riconoscibilità dei percorsi ad alta vocazione a mobilità lenta, e favorire l'orientamento dei ciclisti e dei pedoni.

Strategia 5: Modena città dei 38 rioni rigenerati
Obiettivo d: Riconoscere i luoghi da densificare

Azione

5.d.1. Piattaforme pubbliche per lo sviluppo della città futura
Il PUG riconosce le piattaforme pubbliche quali piattaforme di welfare cittadino, le dorsali per la mobilità sostenibile, i sistemi di spazi verdi di valore ambientale. Tali piattaforme sono assunte dal Piano come opportunità per rafforzare la struttura della città e connettere centro e territorio rurale. Esse includono le principali opportunità di trasformazione, di ricuciture urbane e di qualificazione dello spazio pubblico; costituiscono occasioni per costruire «cunei» verdi, assi del sistema della mobilità ciclopedonale per connettere il centro al territorio rurale; sono assunte come condensatori di attrezzature e dotazioni di scala urbana e territoriale, da mettere a sistema con i servizi e le centralità di prossimità rionali.
Le Piattaforme costituiscono una componente rilevante dello schema di assetto e sono riferimento essenziale per gli interventi e trasformazioni complesse.

L'azione si riferisce al sistema funzionale ST2.2 "La corona del produttivo e i poli commerciali", nel sistema della via Emilia trova spazializzazione negli ambiti produttivi e commerciali che sono attraversati dalla via Emilia, qualificati dal PUG come ambiti da caratterizzare come aree di ingresso alla città e in cui operare un riordino spaziale lungo la via Emilia. Il processo di riqualificazione della Via Emilia per i due contesti produttivi è orientato e declinato nella sezione contesti e focus progettuali.

approfondimenti
nei
Contesti e
focus progettuali
e ST2.2 la corona
del produttivo e i
poli commerciali

Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

L'azione si riferisce al sistema funzionale delle piattaforme e alla strategia locale di prossimità (ST2.7) che individuano la rete ciclopedonale esistente e di progetto, in coerenza con il PUMS. Le azioni specifiche proposte di riqualificazione della Via Emilia sono state redatte in coerenza con l'obiettivo di qualificare lo spazio stradale come spazio condiviso.

azione diffusa
Contesti e
focus progettuali
e ST2.7
la strategia di
prossimità dei
rioni

Sistema funzionale - Contesti e focus progettuali - Luoghi - Azioni diffuse

Il sistema della via Emilia interseca, attraversa o lambisce il margine di molteplici Piattaforme. Le Piattaforme sono individuate in forma ideogrammatica nel PUG quale elemento strutturante la strategia urbana per la città pubblica. Le azioni da compiersi in tali contesti devono essere coerenti e in sinergia con obiettivi, indirizzi e criteri espressi dai due sistemi funzionali e dalle eventuali relazioni e intersezioni.

approfondimenti
nei
Contesti e
focus progettuali
e ST2.6 Le
piattaforme
pubbliche e la
mobilità pubblica

La via Emilia - azioni indirette e diffuse

Le 5 strategie che il PUG delinea per tracciare l'idea di città concorrono all'attuazione degli obiettivi specifici della via Emilia in sinergia. I 20 obiettivi e le 100 azioni del PUG hanno orientato la declinazione di azioni specifiche per ciascuno dei contesti e focus progettuali della via Emilia e costituiscono il riferimento per la definizione dei criteri di intervento e l'individuazione dei condizionamenti che interessano anche il sistema funzionale della via Emilia. Per questa ragione si riporta a seguire l'elenco degli obiettivi e le relative azioni applicate nel processo di definizione del sistema funzionale della via Emilia. Per la descrizione di dettaglio di ciascuna di queste si rimanda all'elaborato ST1 e ai sistemi funzionali che compongono la Strategia del PUG di Modena.

Strategia 1: Modena città green sana e antifragile

a. Promuovere la conoscenza e la cultura ambientale	1. Realizzare parchi valorizzando i sistemi fluviali di Secchia e Panaro e gli ambiti perifluviali
	2. Promuovere l’applicazione delle Nature Based Solutions
b. Riconoscere e progettare la rete ecologica	1. Favorire il potenziamento dell’infrastruttura verde e blu
	3. Promuovere la realizzazione di reti ecologiche urbane
c. Adeguare le norme del costruire al fine di contribuire alla resilienza, all'adattamento ai cambiamenti climatici e al miglioramento del comfort urbano	4. Favorire il desealing e qualificare lo spazio pubblico attraverso misure di greening urbano

Strategia 2: Modena città snodo globale e interconnessa

a. Valorizzare la corona nord dei distretti produttivi	4. Qualificare gli accessi e l'immagine dei contesti produttivi con un sistema di orientamento adeguato
b. Rafforzare il sistema infrastrutturale a scala territoriale nel medio e lungo periodo	2. Rendere più efficiente l'accesso su gomma con la razionalizzazione dei parcheggi scambiatori e di attestamento
	3. Sviluppare i principali nodi del trasporto pubblico come nodi urbani

Strategia 3: Modena città che valorizza i suoi paesaggi

b. Strutturare reti fruibili nel paesaggio rurale e periurbano attraverso l'integrazione di tracciati esistenti e la connessione con le reti europee	4. Qualificare gli accessi e l'immagine dei contesti produttivi con un sistema di orientamento adeguato
c. Creare identità e qualità strutturando una rete che valorizzi la cultura e l'arte	3. Tutelare il Centro Storico e la Città Storica
	4. Tutela e qualificazione degli spazi aperti

La via Emilia - azioni indirette e diffuse

Strategia 4: Modena città di opportunità ed inclusiva

a. Aumentare la qualità dell'offerta di welfare e degli spazi destinati ai servizi	1. Razionalizzare e potenziare le strutture socio-sanitarie
	2. Qualificare il verde urbano
	3. Qualificare il verde extraurbano
	4. Realizzare dotazioni improntate alla flessibilità di utilizzi e alla multiprestazionalità
	5. Riqualificare e potenziare il patrimonio delle attrezzature, degli spazi aperti e dei servizi pubblici
c. Accrescere l'accessibilità fisica, la percorribilità e la fruibilità dei servizi tramite il potenziamento della mobilità dolce e lo sviluppo di nodi intermodali	1. Potenziare la rete ciclopedonale.
	2. Garantire l'accessibilità universale per la città pubblica
	4. Sviluppare progettualità connesse alle "Zone quiete" legate alle strutture scolastiche
	5. Realizzare una linea di trasporto pubblico lungo la “diagonale”
d. Recuperare gli edifici pubblici dismessi o sottoutilizzati per servizi e funzioni sociali	1. Promuovere il riuso degli immobili dismessi disponibili e gli usi temporanei
	2. Rigenerare i luoghi “cardine”
	3. Riassetto urbano dello spazio pubblico

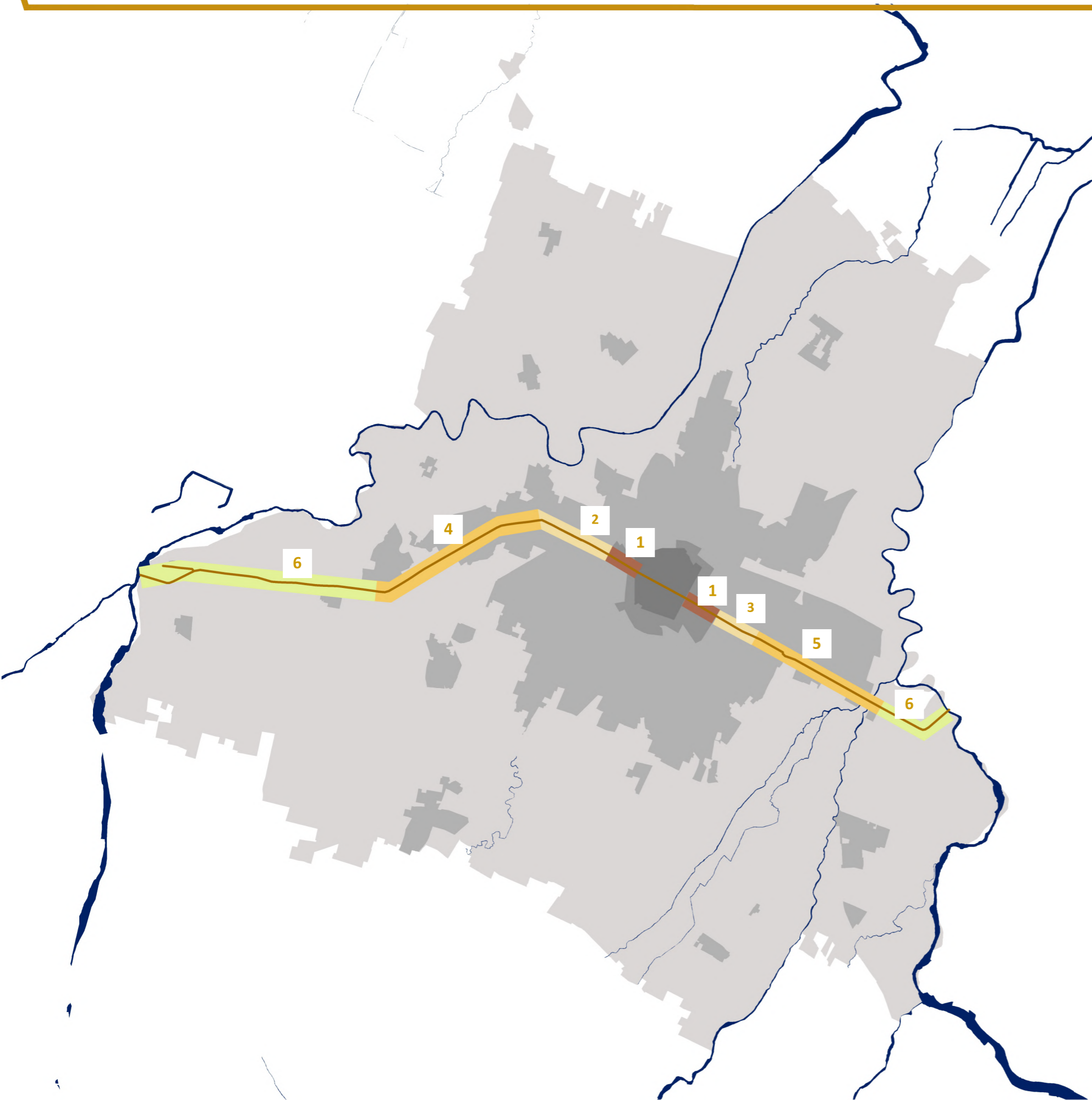
Strategia 5: Modena città dei 38 rioni rigenerati

a. Limitare, comprimere l'espansione, ricavare l'offerta nell'esistente da rigenerare (limite del Territorio Urbanizzato)	2. Indirizzare le domande di trasformazione verso la rigenerazione e il recupero dell'esistente
b. Concentrare l'offerta all'interno delle parti in grande trasformazione	2. Privilegiare gli interventi di rigenerazione al consumo di suolo
	4. Promuovere la ricerca di finanziamenti a sostegno della rigenerazione
c. Sensibilizzare ed incentivare la rigenerazione urbana ed edilizia	1. Redigere una disciplina delle trasformazioni orientata alla rigenerazione
	2. Potenziare i poli di aggregazione sociale della città
d. Riconoscere i luoghi da densificare	2. Individuazione dei tessuti della "città da rigenerare"
	3. Orientare le trasformazioni complesse

CONTESTI E FOCUS PROGETTUALI

CONTESTI DELLA VIA EMILIA

1. LA VIA EMILIA IN CONTESTO STORICO: QUINTA PROSPETTICA DI INGRESSO AL CENTRO STORICO
2. LA VIA EMILIA IN CONTESTO DELLA MIXITÈ OVEST: FRONTE URBANO DA RIORDINARE
3. LA VIA EMILIA IN CONTESTO DELLA MIXITÈ EST: FRONTE URBANO DA VALORIZZARE
4. LA VIA EMILIA NEL CONTESTO PRODUTTIVO OVEST: PORTA ALLA CITTÀ DA CARATTERIZZARE
5. LA VIA EMILIA NEL CONTESTO PRODUTTIVO EST: PORTA ALLA CITTÀ DA CARATTERIZZARE
6. LA VIA EMILIA NEL CONTESTO RURALE E RESIDENZIALE FRAZIONALE: IL PAESAGGIO NATURALE E I LUOGHI IDENTITARI DA VALORIZZARE



- azioni: 3.b.a - 3.b.4 - 3.c.3- 3.c.4 - 3.d.1 - 3.d.2 - 3.d.5 -3.d.6
- azioni: 1.a.1 - 1.a.2 - 1.b.1 - 1.b.3 - 1.c.4
- azioni: 2.a.1 - 2.a.4 -2.b.2 - 2.b.3
- azioni: 4.a.1 - 4.a.2 - 4.a.3 - 4.a.4 - 4.a.5 - 4.c.1 - 4.c.2 - 4.c.3 - 4.c.4 - 4.c.5 - 4.d.1 - 4.d.2 - 4.d.3
- azioni: 5.a.2 - 5.b.2 - 5.b.4 -5.c.1 - 5.c.2 -5.d.1 - 5.d.2. - 5.d.3

GLI OBIETTIVI E I CRITERI DI RIFERIMENTO PER I CONTESTI DELLA VIA EMILIA A SCALA LOCALE

Gli elaborati sono stati ordinati sulle tipologie dei 4 contesti principali individuati nella tavola di assetto: su città storica, mixité, produttivo e rurale/naturale sono state restituite una serie di azioni coerenti con gli indirizzi progettuali del livello territoriale utili a meglio dettagliare le modalità di incremento della qualità degli spazi e dei luoghi. È stata individuata una prima azione prioritaria coerente a tutto l'impianto della via Emilia: la valorizzazione dello spazio stradale e dei fronti edificati.

Questo assunto sottende ad incentivare, in un'ottica di un generale accrescimento qualitativo del sistema, un atteggiamento progettuale più consapevole dello stato dei luoghi, del contesto in cui interviene e delle sue criticità: si tratta di potenziare, a seconda della tipicità dell'episodio edilizio e stradale da attuare, le prestazioni del sistema via Emilia mettendo in campo azioni che contribuiscano alla realizzazione di un'immagine unitaria ed identitaria lungo tutto l'asse viario storico, specificando, a seconda del grado di intervento proposto, le azioni che si rendono necessarie e quelle che aumentano il livello prestazionale del contesto.

Obiettivo della valorizzazione dei contesti è il miglioramento delle prestazioni degli immobili, sia sotto il profilo energetico/funzionale che per gli aspetti compositivi e di riordino percettivo di insieme.

Per ogni contesto si propone una selezione mirata di azioni che trovano loro completa estensione nelle linee guida per l'incremento delle prestazioni qualitative: vengono qui pertanto elencati i soli interventi puntuali che meglio si adattano alla tratta funzionale,

rendendo più significativo l'indirizzo progettuale di strategia locale.

Nell'ambiente rurale e negli ambiti di margine le azioni sono tese alla valorizzazione degli elementi di pregio, dello spazio pubblico ed al “potenziamento percettivo” delle visuali paesaggistiche.

Sono poi state mappate altre due ulteriori tipologie di indirizzi prioritari che per loro natura trovano applicazione solo in determinati contesti: la riqualificazione delle aree con criticità e la salvaguardia dell'edificato di valore storico architettonico.

La riqualificazione è rivolta ai tessuti che presentano una strutturale disomogeneità edilizia e funzionale, con la presenza di elementi incongrui sia per tipologia edilizia che per funzione, come aree in abbandono o immobili dismessi che costituiscono elementi di degrado percettivo.

Le azioni sono tese alla salvaguardia e alla valorizzazione sia degli elementi di pregio che dello spazio pubblico e di primo affaccio; al miglioramento delle prestazioni degli immobili; al riordino e potenziamento percettivo di insieme ma anche specifico delle visuali.

La salvaguardia attiene ai tessuti storici ed agli elementi puntuali di valore storico e identitario.

I tessuti edilizi sono in linea di massima confermati nelle loro caratteristiche edilizie di impianto e di funzione prevalente.

Le azioni sono tese alla salvaguardia degli elementi di pregio, alla loro valorizzazione, al miglioramento delle prestazioni degli immobili, al riordino percettivo di insieme al “potenziamento percettivo” delle visuali, alla valorizzazione degli elementi di pregio e caratterizzanti lo spazio pubblico e di primo affaccio.

È stata quindi individuata una sequenza di azioni locali che dettaglia, per emergenze puntuali e brevi tratte caratteristiche, verso quale obiettivo specifico indirizzare gli interventi di valorizzazione, salvaguardia o riqualificazione.

A titolo esemplificativo, se una porzione continua dell'edificato viene interessata prioritariamente da azioni di salvaguardia, l'azione locale individua una ulteriore selezione di edifici all'interno della porzione che sono sottoposti esclusivamente a tutela.

Vengono poi esplicitate le azioni prioritarie per le progettualità complesse che investono direttamente il sistema della via Emilia ossia i nodi urbani strategici, gli elementi significativi della strategia ecologico ambientale e il sistema della mobilità dolce.

Il livello di lettura scende ulteriormente di scala attraverso la messa a sistema delle azioni specifiche per alcune delle progettualità complesse individuate lungo l'asse della via Emilia: ne sono state approfondite sette, al fine di affrontare le differenti tipologie di contesto e di intervento atteso, proponendo uno schema di riferimento indicativo ed esemplificativo finalizzato ad indirizzare i progetti sia privati che pubblici.

1. LA VIA EMILIA IN CONTESTO STORICO: QUINTA PROSPETTICA DI INGRESSO AL CENTRO

Sviluppato oltre le porte di accesso al centro storico, sia ad Est che ad Ovest, il contesto della città storica occupa complessivamente circa un chilometro del tracciato di via Emilia.

Il tratto ad occidente risulta il più complesso sia a livello di funzioni insediate che di impianto edilizio: partendo da Largo Aldo Moro, porta Ovest di ingresso al centro storico, l'azione prioritaria riguarda la salvaguardia dell'edificato che, attesa per i fronti edilizi ed indirizzata alla ricomposizione della loro identità storica, si integra con un generale riordino degli assetti viabilistici tesi alla risoluzione delle presenti fragilità infrastrutturali.

Il luogo cardine costituito dall'ex caserma dell'Ottavo Campale si configura quale ambito di giuntura tra la città storica e la piattaforma pubblica a vocazione fruitiva del Parco Ferrari, che trova nella via Emilia il suo confine settentrionale: il nucleo militare, già vincolato dalla Soprintendenza, è stato individuato quale progetto complesso di valenza urbana in quanto opportunità per la rigenerazione di una emergenza identitaria attualmente sottoutilizzata ed in condizioni di generale decadenza.

Il fronte urbano opposto all'ex complesso militare è disomogeneo e manca di continuità identitaria: andranno individuate azioni di valorizzazione e di ricomposizione percettiva della sequenza edificata, considerando la vicinanza al centro città.

Percorrendo invece il tratto orientale del contesto della città storica, una volta superato Largo Garibaldi si intercetta su entrambi i versanti un alto e continuo fronte edificato in affaccio sulla via Emilia, che funge da quinta prospettiva al centro storico: la salvaguardia e la valorizzazione di questa funzione degli alzati si sommerà ad azioni di generale riassetto viario previsto dalla dorsale trasportistica dedicata, così come ad azioni di razionalizzazione degli arredi e della segnaletica stradale.

Gli indirizzi progettuali per lo sviluppo dei fronti e degli spazi pubblici tra viale Verdi e via Bonacini puntano ad un complessivo riordino percettivo degli alzati e ad azioni mirate di razionalizzazione della sezione stradale.



OBIETTIVI ED AZIONI PER LA VALORIZZAZIONE DI VIA EMILIA

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- connotare lo spazio pubblico con un linguaggio omogeneo e materiali, tecnologie e arredi urbani coordinati e sostenibili, migliorando la qualità e il comfort degli spazi anche mediante NBS;
- garantire la corretta percezione dello spazio aperto, dei fronti e delle visuali da valorizzare, rispettando i paesaggi e la continuità e permeabilità dei corridoi ecologici;
- aumentare la permeabilità delle superfici a terra, la presenza delle componenti vegetali e l'utilizzo di NBS;
- riqualificare i luoghi degradati o non connotati, anche utilizzando NBS;
- gestire e/o disincentivare sosta lungo i fronti e posizionamento di cassonetti in corrispondenza dei manufatti identitari;
- garantire l'accessibilità lenta e universale;
- razionalizzare l'assetto infrastrutturale e impiantistico, ottimizzando la sezione stradale per dedicare spazio ai percorsi di mobilità lenta e cercando di garantire la loro presenza su entrambe le carreggiate senza discontinuità;
- incrementare il riconoscimento, la sicurezza e la fruizione universale dei nodi di attraversamento e intersezione;
- garantire l'allineamento planimetrico e altimetrico dei marciapiedi;
- riqualificare e potenziare le fermate del trasporto pubblico locale.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- garantire l'ordinata gestione dello spazio privato in affaccio sulla strada, se necessario con soluzioni di mitigazione;
- garantire la coerenza tra gli spazi privati aderenti la via Emilia e gli spazi pubblici circostanti;
- contestualizzare i nuovi interventi rispetto ai tessuti limitrofi, garantendo elevata qualità progettuale dei fronti aggettanti su via Emilia;
- coordinare e progettare le soluzioni compositive e materiche dei fronti edificati e delle recinzioni;
- restituire ai fronti edificati una visibilità piena ed ordinata dal punto di vista delle attività commerciali ai piani terra, privilegiando la collocazione verso la strada di servizi pubblici e funzioni della mixité;
- privilegiare la collocazione dei parcheggi sul retro dei lotti, in copertura o in interrato;
- regolamentare e coordinare l'apposizione di insegne;
- favorire la progettazione di aree verdi arredate per la sosta e lo svago in prossimità delle attività commerciali.

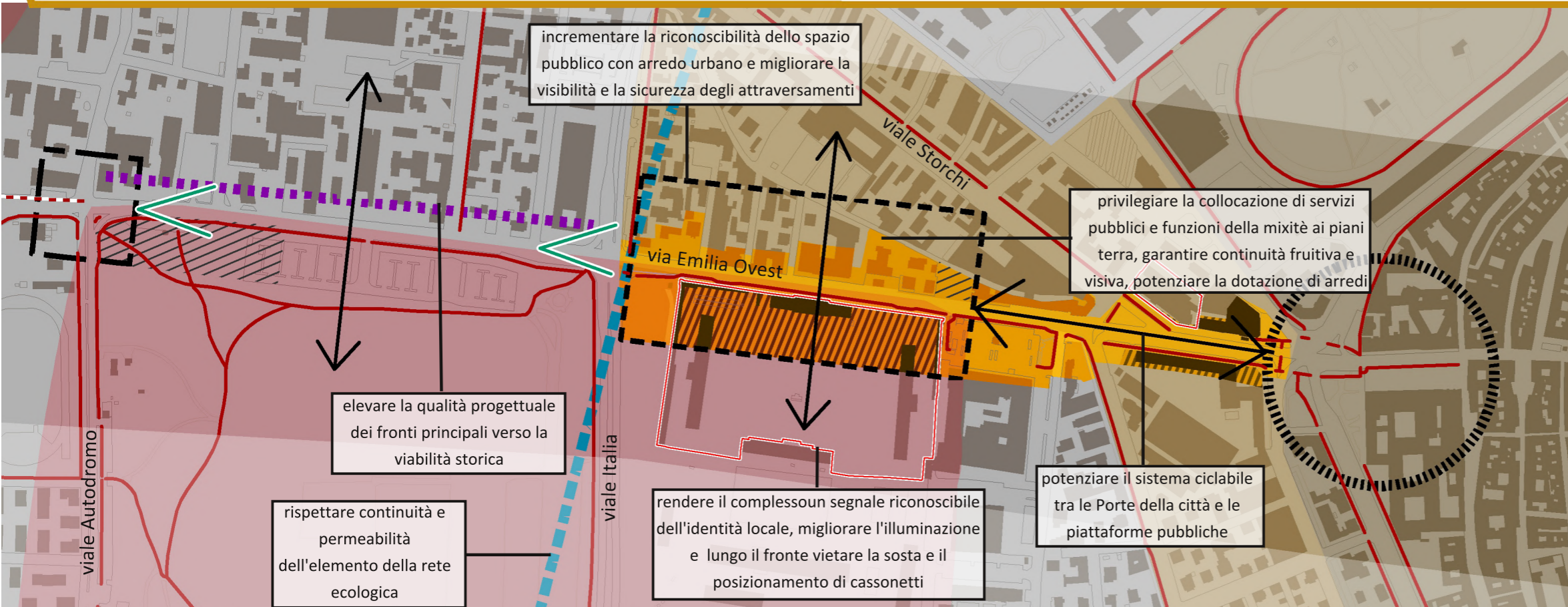
AZIONI SPECIFICHE PER LE AREE DA SALVAGUARDARE

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

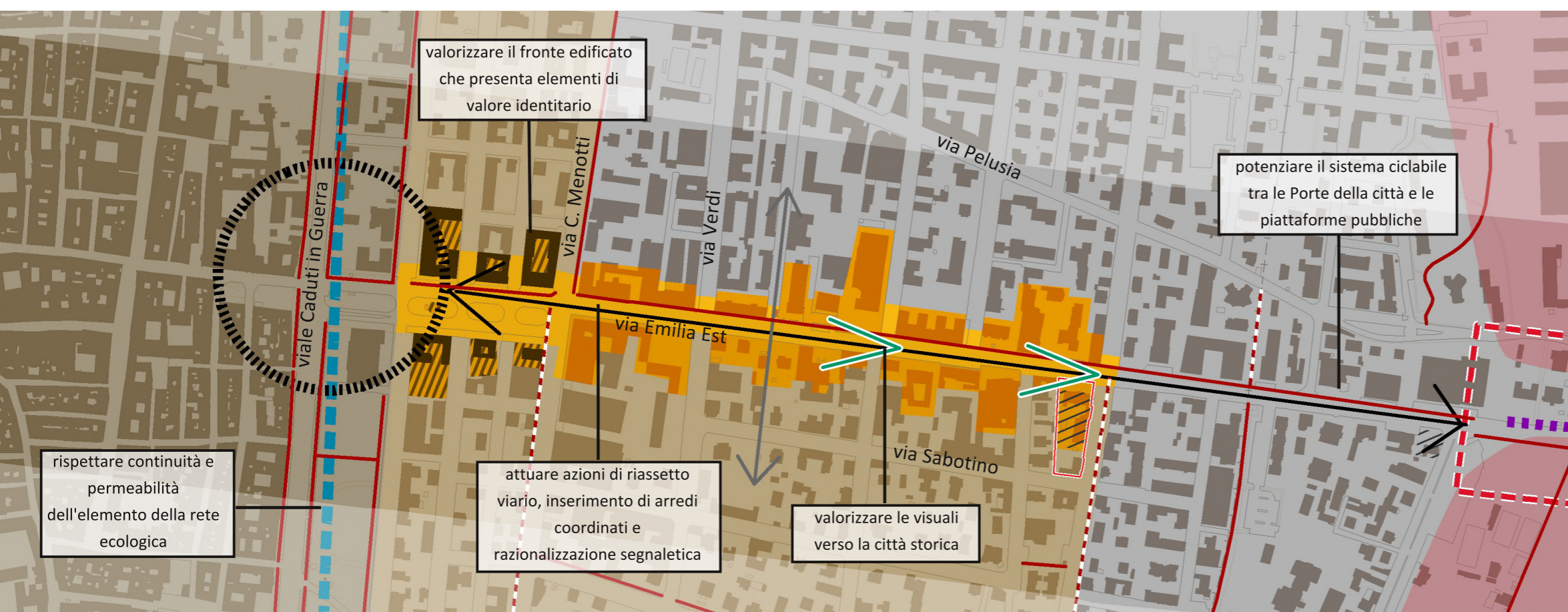
- tutelare, valorizzare e connettere gli elementi identitari presenti lungo l'infrastruttura al fine di renderli punti di riferimento ed orientamento;
- valorizzare i luoghi attrattori.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- valorizzare gli immobili simbolo dell'identità locale;
- incentivare la dotazione di arredi coordinati;
- privilegiare i colori tradizionali nella ricomposizione delle facciate;
- disincentivare la realizzazione di nuovi edifici con impattante ingombro volumetrico a svantaggio degli immobili tutelati;
- eliminare le superfetazioni incoerenti per rendere visibile la struttura d'impianto originario.



CONTESTO STORICO OVEST



CONTESTO STORICO EST

SISTEMA FUNZIONALE DI VIA EMILIA

Azioni prioritarie

- Valorizzazione dello spazio stradale e dei fronti edilizi
- Riqualificazione dell'area con criticità
- Salvaguardia dell'edificato di valore storico identitario

Azioni puntuali

- Area da rigenerare
- Immobile tutelato da valorizzare
- Riordino della sezione stradale e potenziamento accessibilità dolce
- Riordino del fronte
- Connessioni con le piattaforme pubbliche da potenziare
- Connessioni Nord-Sud da potenziare
- Visuali paesaggistiche da preservare

Nodi urbani strategici

- Porta principale alla città storica da ridisegnare
- Progetto complesso e luogo cardine da valorizzare
- Spazio urbano strategico da valorizzare
- Nodo di intersezione da riqualificare
- Aree di innesto con le piattaforme pubbliche: potenziamento accessibilità e riconoscibilità

Strategia ecologico ambientale

- Aree di potenziamento ecologico-ambientale
- Spazi verdi da preservare e valorizzare
- Elemento della rete ecologica da potenziare e sviluppare

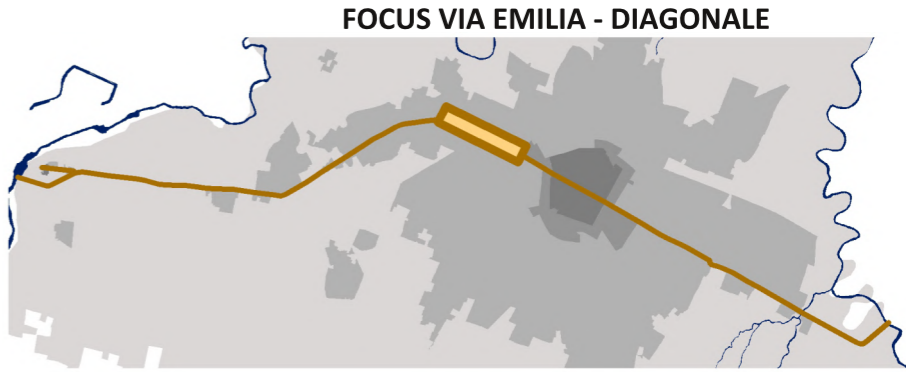
Mobilità dolce

- Miglioramento del sistema della mobilità dolce
- Completamento del sistema della mobilità dolce

- Centro storico urbano e dei centri frazionali
- Periferia storica
- Perimetro del territorio urbanizzato

2. LA VIA EMILIA NEL CONTESTO DELLA MIXITÉ OVEST: FRONTE URBANO DA RIORDINARE

Il contesto funzionale si estende per circa 1,6 km dall'intersezione est con viale Italia fino a via Uccelliera ad Ovest: si tratta di un esteso ambito in cui si alternano quasi tutte le funzioni d'uso presenti nei tessuti dell'edificato urbano: dalla direzionalità al produttivo manifatturiero, da brani di edilizia residenziale di valore storico architettonico a parchi pubblici. Il contesto della mixité ovest ospita in modalità diffusa varie azioni di valorizzazione dello spazio stradale e dei fronti edilizi che hanno come comune obiettivo quello di rendere lo spazio pubblico ambiente di vita e generatore di socialità urbana oltre che potenziare la riconoscibilità e l'immagine delle quinte edificate in affaccio sulla strada. Si riconoscono da est ad ovest tre porzioni di tracciato caratterizzate da funzioni ed impianti differenti: il primo è confinato a Sud dal parco Ferrari e a Nord da un fronte edificato discontinuo e disarmonico che non risulta opportunamente connotato. Lo spazio verso il parco è filtrato dall'attestazione di una serie di parcheggi pubblici e dall'arteria ciclopeditonale che schermano la percezione del polmone verde: in questo contesto le azioni saranno mirate alla valorizzazione della presenza del parco e dei servizi a rete. Il tratto centrale costituisce uno spazio urbano strategico grazie alla presenza dell'intersezione tra la Diagonale, il cavalcavia ferroviario e i due tratti storici della via Emilia spezzati dal sedime del tracciato ex ferroviario, oggi via Tabacchi e via Cabassi: in questi spazi si prevedono azioni di rigenerazione delle aree ad oggi dimesse, da combinarsi con la salvaguardia e tutela dei fronti edificati di valore storico architettonico e testimoniale, oltre che la ricucitura dell'ambito di via Emilia interrotto dalla Diagonale attraverso una progettazione urbana dello spazio pubblico. Il segmento finale risulta connotato da una vocazione funzionale ibrida: le varie stratificazioni edilizie che si sono succedute nel tempo senza una pianificazione urbana unitaria hanno banalizzato e dequalificato questo tratto infrastrutturale storico. Si attendono qui prioritarie azioni di riqualificazione riferite ai fronti edilizi così come alla ricomposizione della sezione stradale a favore del potenziamento delle connessioni per la mobilità dolce.



OBIETTIVI ED AZIONI PER LA VALORIZZAZIONE DI VIA EMILIA

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- connotare lo spazio pubblico con un linguaggio omogeneo e materiali, tecnologie e arredi urbani coordinati e sostenibili, migliorando la qualità e il comfort degli spazi anche mediante NBS;
- garantire la corretta percezione dello spazio aperto, dei fronti e delle visuali da valorizzare, rispettando i paesaggi e la continuità e permeabilità dei corridoi ecologici;
- aumentare la permeabilità delle superfici a terra, la presenza delle componenti vegetali e l'utilizzo di NBS;
- riqualificare i luoghi degradati o non connotati, anche utilizzando NBS;
- gestire e/o disincentivare sosta lungo i fronti e posizionamento di cassonetti in corrispondenza dei manufatti identitari;
- garantire l'accessibilità lenta e universale;
- razionalizzare l'assetto infrastrutturale e impiantistico, ottimizzando la sezione stradale per dedicare spazio ai percorsi di mobilità lenta e cercando di garantire la loro presenza su entrambe le carreggiate senza discontinuità;
- incrementare il riconoscimento, la sicurezza e la fruizione universale dei nodi di attraversamento e intersezione;
- garantire l'allineamento planimetrico e altimetrico dei marciapiedi;
- riqualificare e potenziare le fermate del trasporto pubblico locale.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- garantire l'ordinata gestione dello spazio privato in affaccio sulla strada, se necessario con soluzioni di mitigazione;
- garantire la coerenza tra gli spazi privati aderenti la via Emilia e gli spazi pubblici circostanti;
- contestualizzare i nuovi interventi rispetto ai tessuti limitrofi, garantendo elevata qualità progettuale dei fronti aggettanti su via Emilia;
- coordinare e progettare le soluzioni compositive e materiche dei fronti edificati e delle recinzioni;
- restituire ai fronti edificati una visibilità piena ed ordinata dal punto di vista delle attività commerciali ai piani terra, privilegiando la collocazione verso la strada di servizi pubblici e funzioni della mixité;
- privilegiare la collocazione dei parcheggi sul retro dei lotti, in copertura o in interrato;
- regolamentare e coordinare l'apposizione di insegne;
- favorire la progettazione di aree verdi arredate per la sosta e lo svago in prossimità delle attività commerciali.

AZIONI SPECIFICHE PER LE AREE DA RIQUALIFICARE

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- prevedere fasce alberate di ombreggiamento e mitigazione;
- recuperare e valorizzare i tracciati viari secondari prossimi alla via Emilia quali percorsi alternativi per la mobilità lenta.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- qualificare i fronti disorganici e disomogenei e ricostruirne la continuità;
- garantire la continuità degli spazi verdi tra le aree private e quelle pubbliche;
- incentivare la dotazione di arredi coordinati all'assetto architettonico del fronte per tutto il suo alzataio.

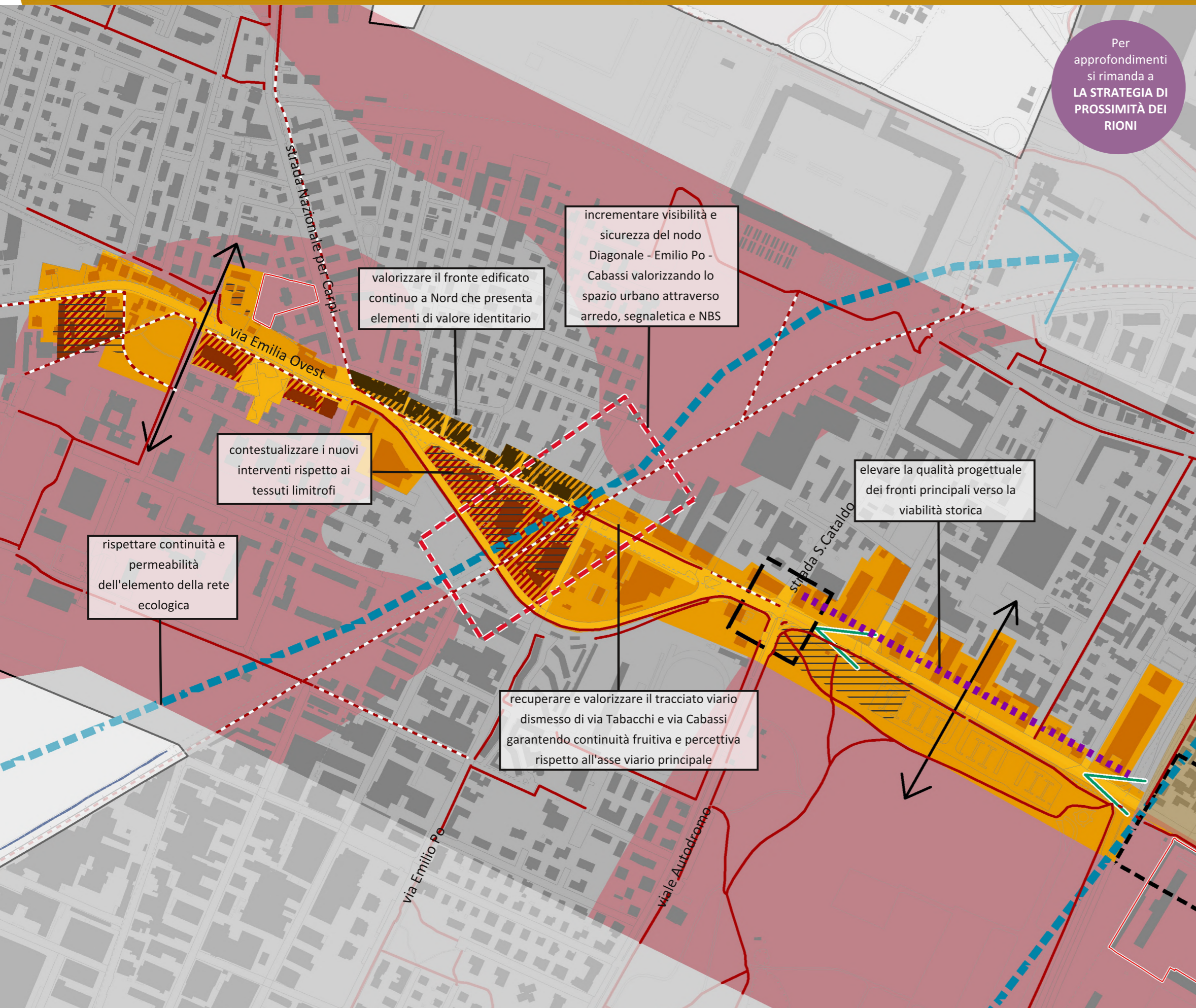
AZIONI SPECIFICHE PER LE AREE DA SALVAGUARDARE

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- tutelare, valorizzare e connettere gli elementi identitari presenti lungo l'infrastruttura al fine di renderli punti di riferimento ed orientamento;
- valorizzare i luoghi attrattori.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- valorizzare gli immobili simbolo dell'identità locale;
- incentivare la dotazione di arredi coordinati;
- privilegiare i colori tradizionali nella ricomposizione delle facciate;
- disincentivare la realizzazione di nuovi edifici con impattante ingombro volumetrico a svantaggio degli immobili tutelati;
- eliminare le superfetazioni incoerenti per rendere visibile la struttura d'impianto originario.



SISTEMA FUNZIONALE DI VIA EMILIA

Azioni prioritarie

- Valorizzazione dello spazio stradale e dei fronti edili
- Riqualificazione dell'area con criticità
- Salvaguardia dell'edificato di valore storico identitario

Azioni puntuali

- Area da rigenerare
- Immobile tutelato da valorizzare
- Riordino della sezione stradale e potenziamento accessibilità dolce
- Riordino del fronte
- Connessioni con le piattaforme pubbliche da potenziare
- Connessioni Nord-Sud da potenziare
- Visuali paesaggistiche da preservare

Nodi urbani strategici

- Porta principale alla città storica da ridisegnare
- Progetto complesso e luogo cardine da valorizzare
- Spazio urbano strategico da valorizzare
- Nodo di intersezione da riqualificare
- Aree di innesto con le piattaforme pubbliche: potenziamento accessibilità e riconoscibilità

Strategia ecologico ambientale

- Aree di potenziamento ecologico-ambientale
- Spazi verdi da preservare e valorizzare
- Elemento della rete ecologica da potenziare e sviluppare

Mobilità dolce

- Miglioramento del sistema della mobilità dolce
- Completamento del sistema della mobilità dolce
- Centro storico urbano e dei centri frazionali
- Periferia storica
- Perimetro del territorio urbanizzato

3. LA VIA EMILIA NEL CONTESTO DELLA MIXITÉ EST: FRONTE URBANO DA VALORIZZARE

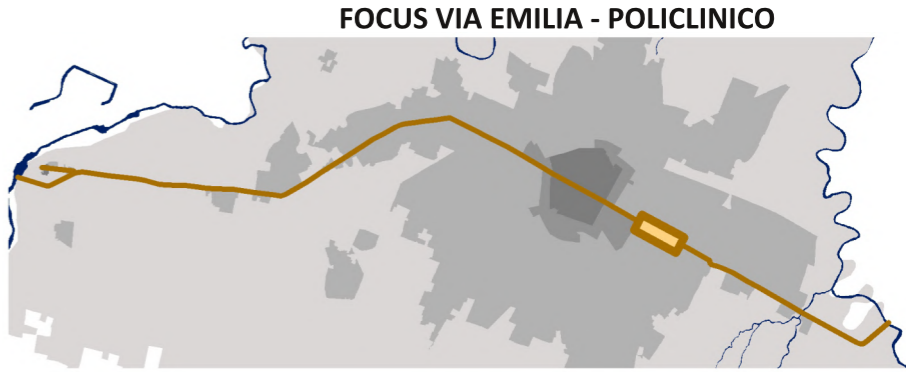
I circa 900 metri di questo tratto sono contenuti tra l'intersezione Ovest della via Emilia con via Cucchiari - via Bonacini ed il nodo infrastrutturale Est di via Campi: il contesto è inquadrato quale urbano della mixité in quanto caratterizzato da tessuti edilizi di varia natura, funzione ed epoca di edificazione, in cui le azioni progettuali spaziano da interventi di salvaguardia a sostituzioni di brani di fronti edificati.

Percorrendo l'infrastruttura viaria in direzione Ovest- Est la successione di fronti edilizi e spazi aperti permette di definire abbastanza chiaramente due sub contesti: il primo tratto è caratterizzato dalla presenza quasi esclusiva di edifici a destinazione residenziale, ospitanti a piano terra delle attività commerciali con alzi che solo in un paio di occasioni superano i tre piani fuori terra, mentre il secondo tratto è riconoscibile per la presenza a Sud del comparto ospedaliero - universitario e a Nord di un filtro di tessuto edificato a separazione del comparto a servizi degli ex depositi dell'aeronautica militare.

Se per il primo tratto si indirizzano interventi diffusi di valorizzazione legati al potenziamento della riorganizzazione percettiva dei fronti, il secondo tratto viene inquadrato quale spazio urbano strategico da valorizzare: le azioni guida indicano la necessità di una riorganizzazione più profonda dei luoghi, sia pubblici che privati.

Le due piattaforme pubbliche, a Nord ed a Sud del tracciato, trovano nella via Emilia un possibile elemento di connessione trasversale oggi non presente: attraverso azioni atte al potenziamento dell'accessibilità e della riconoscibilità delle funzioni pubbliche si connoterebbe questo tratto quale varco urbano.

Risulta inoltre necessario indirizzare interventi di potenziamento degli innesti viari di servizio al comparto ospedaliero - universitario e di salvaguardia degli impianti storici di valore storico architettonico quali la chiesa di San Lazzaro.



OBIETTIVI ED AZIONI PER LA VALORIZZAZIONE DI VIA EMILIA

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- connotare lo spazio pubblico con un linguaggio omogeneo e materiali, tecnologie e arredi urbani coordinati e sostenibili, migliorando la qualità e il comfort degli spazi anche mediante NBS;
- garantire la corretta percezione dello spazio aperto, dei fronti e delle visuali da valorizzare, rispettando i paesaggi e la continuità e permeabilità dei corridoi ecologici;
- aumentare la permeabilità delle superfici a terra, la presenza delle componenti vegetali e l'utilizzo di NBS;
- riqualificare i luoghi degradati o non connotati, anche utilizzando NBS;
- gestire e/o disincentivare sosta lungo i fronti e posizionamento di cassonetti in corrispondenza dei manufatti identitari;
- garantire l'accessibilità lenta e universale;
- razionalizzare l'assetto infrastrutturale e impiantistico, ottimizzando la sezione stradale per dedicare spazio ai percorsi di mobilità lenta e cercando di garantire la loro presenza su entrambe le carreggiate senza discontinuità;
- incrementare il riconoscimento, la sicurezza e la fruizione universale dei nodi di attraversamento e intersezione;
- garantire l'allineamento planimetrico e altimetrico dei marciapiedi;
- riqualificare e potenziare le fermate del trasporto pubblico locale.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- garantire l'ordinata gestione dello spazio privato in affaccio sulla strada, se necessario con soluzioni di mitigazione;
- garantire la coerenza tra gli spazi privati aderenti la via Emilia e gli spazi pubblici circostanti;
- contestualizzare i nuovi interventi rispetto ai tessuti limitrofi, garantendo elevata qualità progettuale dei fronti aggettanti su via Emilia;
- coordinare e progettare le soluzioni compositive e materiche dei fronti edificati e delle recinzioni;
- restituire ai fronti edificati una visibilità piena ed ordinata dal punto di vista delle attività commerciali ai piani terra, privilegiando la collocazione verso la strada di servizi pubblici e funzioni della mixité;
- privilegiare la collocazione dei parcheggi sul retro dei lotti, in copertura o in interrato;
- regolamentare e coordinare l'apposizione di insegne;
- favorire la progettazione di aree verdi arredate per la sosta e lo svago in prossimità delle attività commerciali.

AZIONI SPECIFICHE PER LE AREE DA RIQUALIFICARE

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- prevedere fasce alberate di ombreggiamento e mitigazione;
- recuperare e valorizzare i tracciati viari secondari prossimi alla via Emilia quali percorsi alternativi per la mobilità lenta.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- qualificare i fronti disorganici e disomogenei e ricostruirne la continuità;
- garantire la continuità degli spazi verdi tra le aree private e quelle pubbliche;
- incentivare la dotazione di arredi coordinati all'assetto architettonico del fronte per tutto il suo alzo.

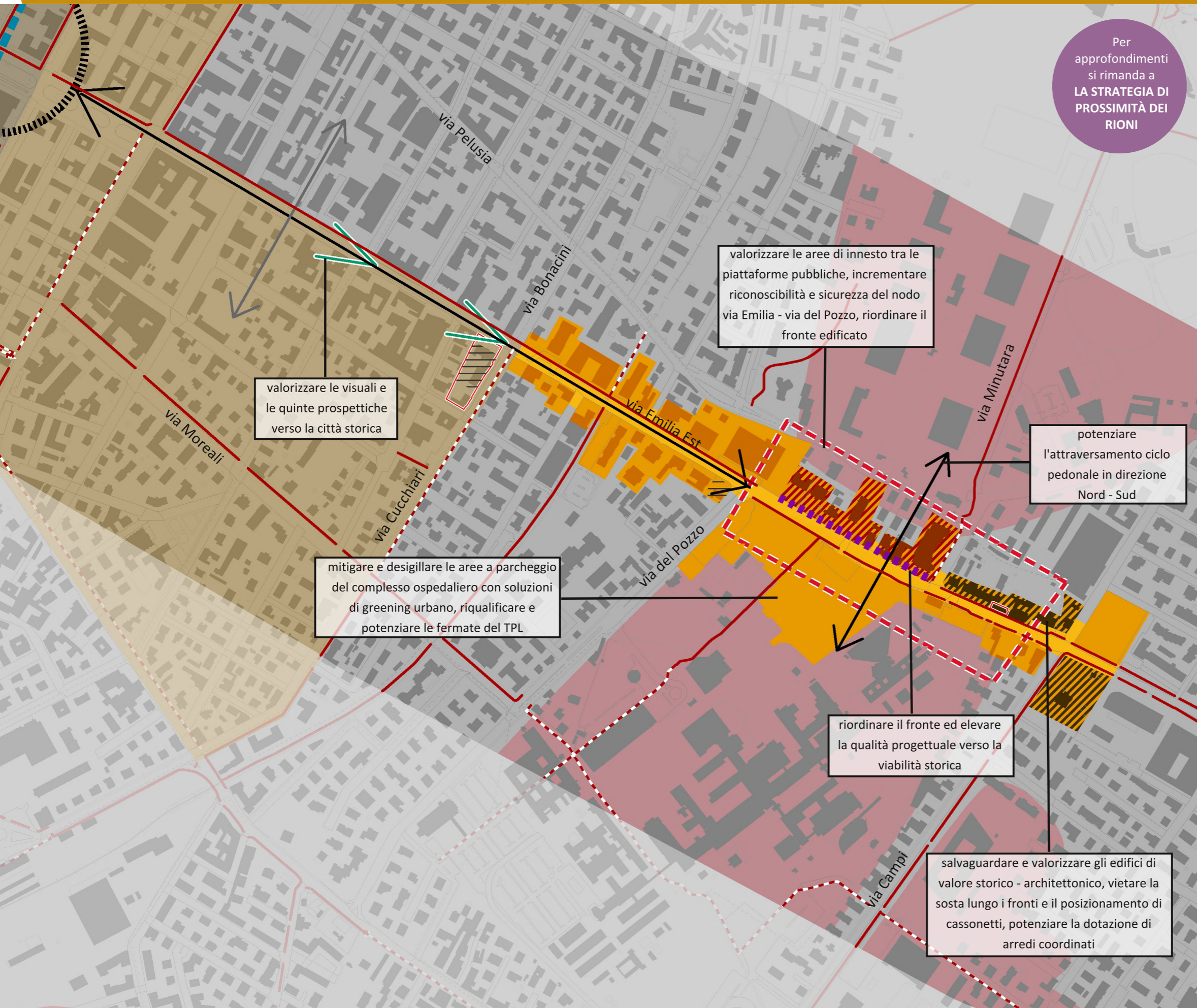
AZIONI SPECIFICHE PER LE AREE DA SALVAGUARDARE

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- tutelare, valorizzare e connettere gli elementi identitari presenti lungo l'infrastruttura al fine di renderli punti di riferimento ed orientamento;
- valorizzare i luoghi attrattori.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- valorizzare gli immobili simbolo dell'identità locale;
- incentivare la dotazione di arredi coordinati;
- privilegiare i colori tradizionali nella ricomposizione delle facciate;
- disincentivare la realizzazione di nuovi edifici con impattante ingombro volumetrico a svantaggio degli immobili tutelati;
- eliminare le superfetazioni incoerenti per rendere visibile la struttura d'impianto originario.



SISTEMA FUNZIONALE DI VIA EMILIA

Azioni prioritarie

- Valorizzazione dello spazio stradale e dei fronti edilizi
- Riqualificazione dell'area con criticità
- Salvaguardia dell'edificato di valore storico identitario

Azioni puntuali

- Area da rigenerare
- Immobile tutelato da valorizzare
- Riordino della sezione stradale e potenziamento accessibilità dolce
- Riordino del fronte
- Connessioni con le piattaforme pubbliche da potenziare
- Connessioni Nord-Sud da potenziare
- Visuali paesaggistiche da preservare

Nodi urbani strategici

- Porta principale alla città storica da ridisegnare
- Progetto complesso e luogo cardine da valorizzare
- Spazio urbano strategico da valorizzare
- Nodo di intersezione da riqualificare
- Aree di innesto con le piattaforme pubbliche: potenziamento accessibilità e riconoscibilità

Strategia ecologico ambientale

- Aree di potenziamento ecologico-ambientale
- Spazi verdi da preservare e valorizzare
- Elemento della rete ecologica da potenziare e sviluppare

Mobilità dolce

- Miglioramento del sistema della mobilità dolce
- Completamento del sistema della mobilità dolce

- Centro storico urbano e dei centri frazionali
- Periferia storica
- Perimetro del territorio urbanizzato

4. LA VIA EMILIA NEL CONTESTO PRODUTTIVO OVEST: PORTA ALLA CITTÀ DA CARATTERIZZARE

I quasi 4 chilometri del contesto produttivo di via Emilia Ovest si configurano principalmente quali ambiti in diffuso disordine spaziale e strutturale dove la presenza della mano pubblica non emerge: la tratta è limitata ad Ovest da via Orazio mentre ad Est si interrompe in corrispondenza di via Uccelliera.

Il tratto di margine urbano più ad occidente vede il fronte edificato settentrionale occupato da funzioni commerciali ad alto impatto percettivo quali l'ipermercato Grandemilia, mentre il fronte Sud si apre prevalentemente sulla campagna offrendo visuali paesaggistiche da preservare.

Sempre a Sud, il fronte in affaccio di una parte dell'edificato di Cittanova risulta de-connotato e senza relazioni rispetto alla strada.

Proseguendo verso Est si incontra la Bruciata: questa località è fisicamente separata dalla successione delle barriere dell'autostrada e della tangenziale e richiede importanti azioni di riqualificazione, in quest'area la carenza di spazi e luoghi pubblici ha portato ad una lenta ma incessante dismissione dei tessuti che richiedono sia percettivamente che funzionalmente interventi di rigenerazione.

In questa zona si collocano in rapida successione due nodi strategici di valenza territoriale: il nodo della rete ecologica generato dal corridoio dell'autostrada e il nodo di intersezione con la tangenziale, entrambe le infrastrutture interrompono la continuità dell'asse della via Emilia creando comparti separati dal contesto per i quali si indirizzano azioni di riqualificazione sia funzionale che distributiva.

Il tratto più ad oriente propone con continuità il tessuto produttivo come categoria funzionale caratterizzante, intervallato da alcune emergenze commerciali e da lotti dismessi.

Tale porzione necessita di azioni di potenziamento e valorizzazione dello spazio pubblico: anche qui la realizzazione della dorsale trasportistica garantirà una continuità fruitiva oggi assente; il riordino dell'arredo, della segnaletica e dell'illuminazione permetterà inoltre di garantire la necessaria visibilità alle identità produttive di eccellenza presenti lungo il tracciato e nel contempo renderà maggiormente riconoscibile il generale contesto urbano migliorando l'orientamento dei fruitori.



OBIETTIVI ED AZIONI PER LA VALORIZZAZIONE DI VIA EMILIA

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- connotare lo spazio pubblico con un linguaggio omogeneo e materiali, tecnologie e arredi urbani coordinati e sostenibili, migliorando la qualità e il comfort degli spazi anche mediante NBS;
- garantire la corretta percezione dello spazio aperto, dei fronti e delle visuali da valorizzare, rispettando i paesaggi e la continuità e permeabilità dei corridoi ecologici;
- aumentare la permeabilità delle superfici a terra, la presenza delle componenti vegetali e l'utilizzo di NBS;
- riqualificare i luoghi degradati o non connotati, anche utilizzando NBS;
- gestire e/o disincentivare sosta lungo i fronti e posizionamento di cassonetti in corrispondenza dei manufatti identitari;
- garantire l'accessibilità lenta e universale;
- razionalizzare l'assetto infrastrutturale e impiantistico, ottimizzando la sezione stradale per dedicare spazio ai percorsi di mobilità lenta e cercando di garantire la loro presenza su entrambe le carreggiate senza discontinuità;
- incrementare il riconoscimento, la sicurezza e la fruizione universale dei nodi di attraversamento e intersezione;
- garantire l'allineamento planimetrico e altimetrico dei marciapiedi;
- riqualificare e potenziare le fermate del trasporto pubblico locale.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- garantire l'ordinata gestione dello spazio privato in affaccio sulla strada, se necessario con soluzioni di mitigazione;
- garantire la coerenza tra gli spazi privati aderenti la via Emilia e gli spazi pubblici circostanti;
- contestualizzare i nuovi interventi rispetto ai tessuti limitrofi, garantendo elevata qualità progettuale dei fronti aggettanti su via Emilia;
- coordinare e progettare le soluzioni compositive e materiche dei fronti edificati e delle recinzioni;
- restituire ai fronti edificati una visibilità piena ed ordinata dal punto di vista delle attività commerciali ai piani terra, privilegiando la collocazione verso la strada di servizi pubblici e funzioni della mixità;
- privilegiare la collocazione dei parcheggi sul retro dei lotti, in copertura o in interrato;
- regolamentare e coordinare l'apposizione di insegne;
- favorire la progettazione di aree verdi arredate per la sosta e lo svago in prossimità delle attività commerciali.

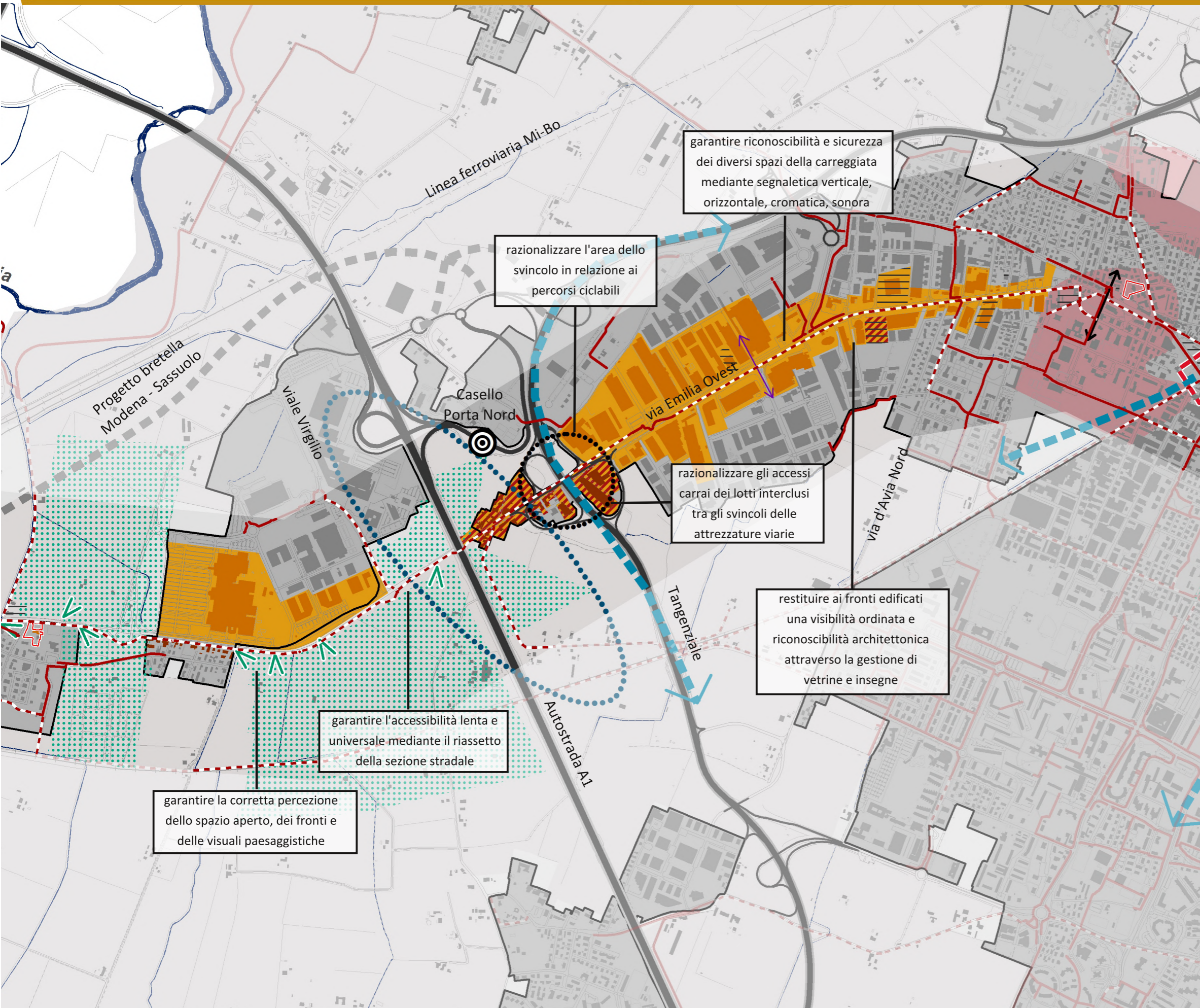
AZIONI SPECIFICHE PER LE AREE DA RIQUALIFICARE

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- prevedere fasce alberate di ombreggiamento e mitigazione;
- recuperare e valorizzare i tracciati viari secondari prossimi alla via Emilia quali percorsi alternativi per la mobilità lenta.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- qualificare i fronti disorganici e disomogenei e ricostruirne la continuità;
- garantire la continuità degli spazi verdi tra le aree private e quelle pubbliche;
- incentivare la dotazione di arredi coordinati all'assetto architettonico del fronte per tutto il suo alzataio.



SISTEMA FUNZIONALE DI VIA EMILIA

Azioni prioritarie

- Valorizzazione dello spazio stradale e dei fronti edili
- Riqualificazione dell'area con criticità
- Salvaguardia dell'edificato di valore storico identitario

Azioni puntuali

- Area da rigenerare
- Immobile tutelato da valorizzare
- Riordino della sezione stradale e potenziamento accessibilità dolce
- Riordino del fronte
- Connessioni con le piattaforme pubbliche da potenziare
- Connessioni Nord-Sud da potenziare
- Visuali paesaggistiche da preservare

Nodi urbani strategici

- Porta principale alla città storica da ridisegnare
- Progetto complesso e luogo cardine da valorizzare
- Spazio urbano strategico da valorizzare
- Nodo di intersezione da riqualificare
- Aree di innesto con le piattaforme pubbliche: potenziamento accessibilità e riconoscibilità

Strategia ecologico ambientale

- Aree di potenziamento ecologico-ambientale
- Spazi verdi da preservare e valorizzare
- Elemento della rete ecologica da potenziare e sviluppare

Mobilità dolce

- Miglioramento del sistema della mobilità dolce
- Completamento del sistema della mobilità dolce
- Centro storico urbano e dei centri frazionali
- Periferia storica
- Perimetro del territorio urbanizzato

5. LA VIA EMILIA NEL CONTESTO PRODUTTIVO EST: PORTA ALLA CITTÀ DA CARATTERIZZARE

Il contesto si estende per circa 2,7 km da via Campi fino al nucleo storico della Fossalta al margine del territorio urbanizzato; in quest'area il tracciato della via Emilia attraversa tessuti prevalentemente produttivi e intercetta varchi e fronti aperti sulla campagna, per i quali se ne indirizza la tutela e la valorizzazione. Il primo tratto urbano, contenuto all'interno della barriera della tangenziale Est, presenta una sezione stradale altamente impermeabilizzata, seppur dotata di percorsi ciclo pedonali su entrambe le carreggiate: si rileva una discontinuità critica nello sviluppo Nord e in tal senso gli indirizzi progettuali dovranno mirare ad un suo potenziamento funzionale, mentre al contesto complessivo sono applicabili azioni di desigillazione puntuale a favore della realizzazione di ambiti ombreggiati. Il fronte edilizio Nord è costituito da un edificio a varie destinazioni d'uso con tipologie incoerenti tra loro, mentre il fronte Sud si compone di immobili a destinazione produttiva ma adibiti a commercio che risultano disomogenei nel linguaggio architettonico e nelle insegne, per entrambi le aree pertinenti a diretto affaccio sulla via Emilia risultano quasi completamente impermeabilizzate. Il restante tratto del contesto produttivo Est, dal nodo infrastrutturale con la tangenziale sino al margine edificato, risulta in buona parte coerente con il ruolo di vetrina commerciale da potenziare e valorizzare; lungo il fronte Sud sono presenti ambienti aperti che spezzano i fronti edificati lasciando spazio a visuali panoramiche da preservare. Il nodo della rete ecologica di Fossalta si colloca a chiusura del contesto in esame. Le varie criticità qui presenti sono legate ad una caotica sovrapposizione funzionale che vede la contemporanea presenza di manufatti di valore storico architettonico alternati ad edifici produttivi di scarsa qualità, oltre che alla forte disorganicità distributiva dei fronti edificati che privano il paesaggio locale della sua originaria connotazione identitaria di rilievo naturalistico e storico. Gli spazi pubblici, di conseguenza, risultano discontinui e disorganici oltre che di scarsa qualità, su questi si indicano azioni di valorizzazione e potenziamento funzionale oltre che l'attuazione di interventi atti alla salvaguardia del patrimonio edilizio di valore storico architettonico, alla mitigazione visiva dei fronti produttivi ed alla valorizzazione del contesto naturale ed ambientale.



OBIETTIVI ED AZIONI PER LA VALORIZZAZIONE DI VIA EMILIA

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- connotare lo spazio pubblico con un linguaggio omogeneo e materiali, tecnologie e arredi urbani coordinati e sostenibili, migliorando la qualità e il comfort degli spazi anche mediante NBS;
- garantire la corretta percezione dello spazio aperto, dei fronti e delle visuali da valorizzare, rispettando i paesaggi e la continuità e permeabilità dei corridoi ecologici;
- aumentare la permeabilità delle superfici a terra, la presenza delle componenti vegetali e l'utilizzo di NBS;
- riqualificare i luoghi degradati o non connotati, anche utilizzando NBS;
- gestire e/o disincentivare sosta lungo i fronti e posizionamento di cassonetti in corrispondenza dei manufatti identitari;
- garantire l'accessibilità lenta e universale;
- razionalizzare l'assetto infrastrutturale e impiantistico, ottimizzando la sezione stradale per dedicare spazio ai percorsi di mobilità lenta e cercando di garantire la loro presenza su entrambe le carreggiate senza discontinuità;
- incrementare il riconoscimento, la sicurezza e la fruizione universale dei nodi di attraversamento e intersezione;
- garantire l'allineamento planimetrico e altimetrico dei marciapiedi;
- riqualificare e potenziare le fermate del trasporto pubblico locale.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- garantire l'ordinata gestione dello spazio privato in affaccio sulla strada, se necessario con soluzioni di mitigazione;
- garantire la coerenza tra gli spazi privati aderenti la via Emilia e gli spazi pubblici circostanti;
- contestualizzare i nuovi interventi rispetto ai tessuti limitrofi, garantendo elevata qualità progettuale dei fronti aggettanti su via Emilia;
- coordinare e progettare le soluzioni compositive e materiche dei fronti edificati e delle recinzioni;
- restituire ai fronti edificati una visibilità piena ed ordinata dal punto di vista delle attività commerciali ai piani terra, privilegiando la collocazione verso la strada di servizi pubblici e funzioni della mixità;
- privilegiare la collocazione dei parcheggi sul retro dei lotti, in copertura o in interrato;
- regolamentare e coordinare l'apposizione di insegne;
- favorire la progettazione di aree verdi arredate per la sosta e lo svago in prossimità delle attività commerciali.

AZIONI SPECIFICHE PER LE AREE DA RIQUALIFICARE

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- prevedere fasce alberate di ombreggiamento e mitigazione;
- recuperare e valorizzare i tracciati viari secondari prossimi alla via Emilia quali percorsi alternativi per la mobilità lenta.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- qualificare i fronti disorganici e disomogenei e ricostruirne la continuità;
- garantire la continuità degli spazi verdi tra le aree private e quelle pubbliche;
- incentivare la dotazione di arredi coordinati all'assetto architettonico del fronte per tutto il suo alzo.

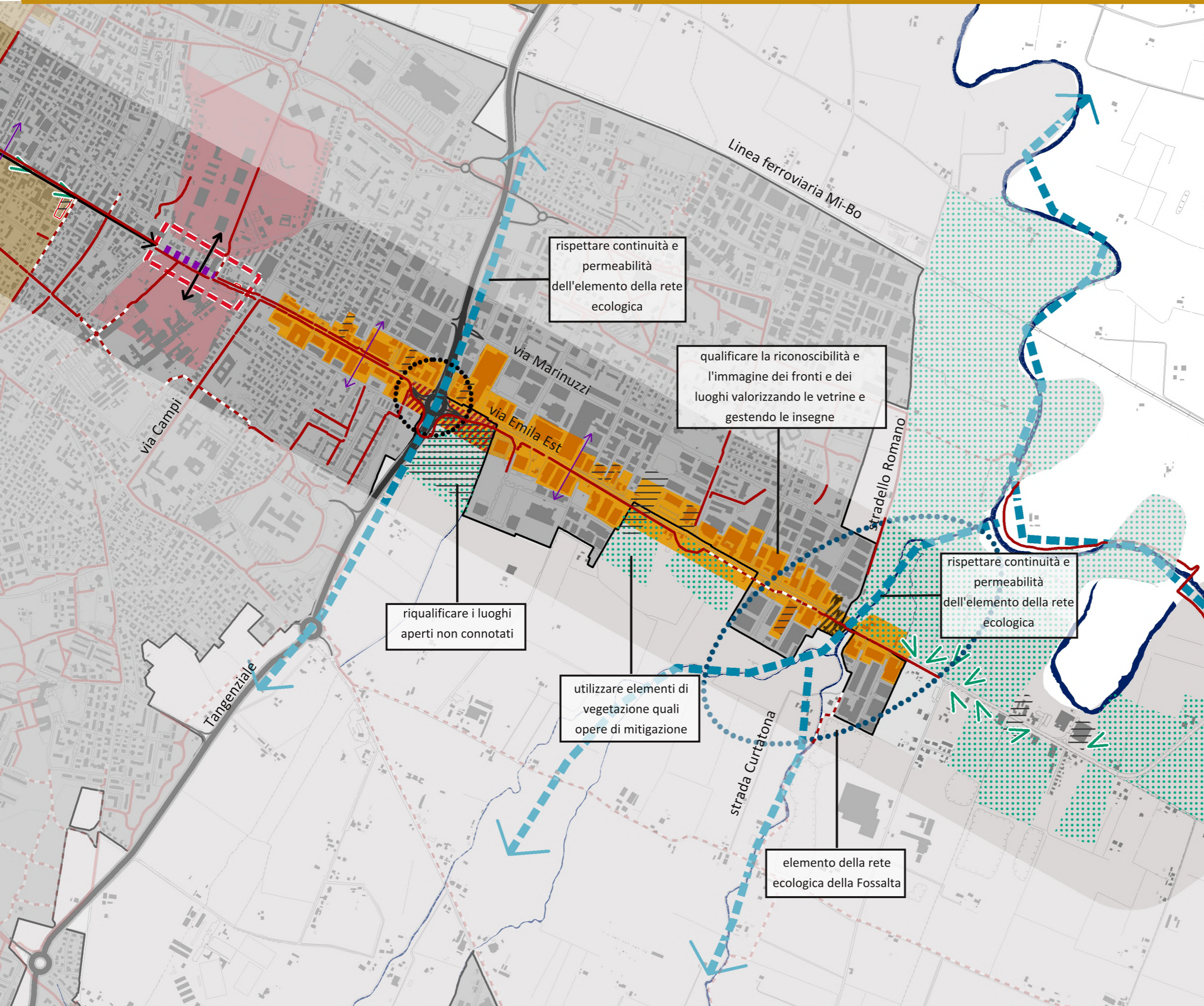
AZIONI SPECIFICHE PER LE AREE DA SALVAGUARDARE

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- tutelare, valorizzare e connettere gli elementi identitari presenti lungo l'infrastruttura al fine di renderli punti di riferimento ed orientamento;
- valorizzare i luoghi attrattori.




QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- valorizzare gli immobili simbolo dell'identità locale;
- incentivare la dotazione di arredi coordinati;
- privilegiare i colori tradizionali nella ricomposizione delle facciate;
- disincentivare la realizzazione di nuovi edifici con impattante ingombro volumetrico a svantaggio degli immobili tutelati;
- eliminare le superfetazioni incoerenti per rendere visibile la struttura d'impianto originario.

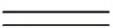








SISTEMA FUNZIONALE DI VIA EMILIA






Azioni prioritarie

-  Valorizzazione dello spazio stradale e dei fronti edilizi
-  Riqualificazione dell'area con criticità
-  Salvaguardia dell'edificato di valore storico identitario




Azioni puntuali

-  Area da rigenerare
-  Immobile tutelato da valorizzare
-  Riordino della sezione stradale e potenziamento accessibilità dolce
-  Riordino del fronte
-  Connessioni con le piattaforme pubbliche da potenziare
-  Connessioni Nord-Sud da potenziare
-  Visuali paesaggistiche da preservare






Nodi urbani strategici

-  Porta principale alla città storica da ridisegnare
-  Progetto complesso e luogo cardine da valorizzare
-  Spazio urbano strategico da valorizzare
-  Nodo di intersezione da riqualificare
-  Aree di innesto con le piattaforme pubbliche: potenziamento accessibilità e riconoscibilità

Strategia ecologico ambientale

-  Aree di potenziamento ecologico-ambientale
-  Spazi verdi da preservare e valorizzare
-  Elemento della rete ecologica da potenziare e sviluppare

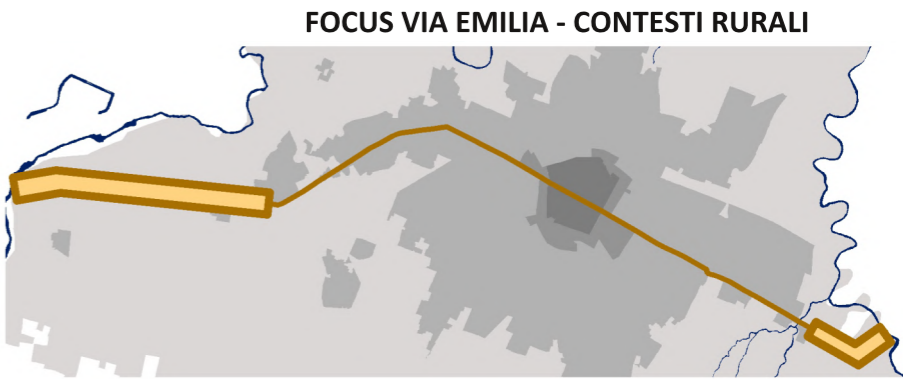
Mobilità dolce

-  Miglioramento del sistema della mobilità dolce
-  Completamento del sistema della mobilità dolce
-  Centro storico urbano e dei centri frazionali
-  Periferia storica
-  Perimetro del territorio urbanizzato

6. LA VIA EMILIA NEL CONTESTO RURALE E RESIDENZIALE FRAZIONALE: IL PAESAGGIO NATURALE E I LUOGHI IDENTITARI DA VALORIZZARE

Il contesto rurale e naturale ha una estensione di complessivi 6 chilometri dei quali 1,7 ad oriente e 4,3 ad occidente del capoluogo: in entrambi i casi l'estensione e la morfologia dei paesaggi attraversati dalla via Emilia rendono in un certo modo più netta la separazione tra le azioni di indirizzo legate alla infrastruttura viaria vera e propria e quelle da sostenere per la qualificazione e valorizzazione dei fronti che si propongono il più delle volte quali fronti aperti e di visuale, interrotti episodicamente da nuclei insediativi con funzioni prevalentemente agricole. L'assetto infrastrutturale è quello maggiormente in sofferenza: è praticamente assente la dotazione di percorsi per la mobilità lenta, se non per il tratto stradale interrato in corrispondenza dell'intersezione della via Emilia Ovest con l'asse ferroviario, che però ad oggi non risulta collegato alla rete ciclabile. La realizzazione della dorsale trasportistica di PUMS potrà essere accompagnata da azioni locali indirizzate prioritariamente a renderla il più possibile un percorso continuo e protetto, sfruttando a tal fine anche percorsi alternativi esistenti quali il vecchio tracciato via Emilia nei pressi di Marzaglia. Riguardo il potenziamento dell'assetto infrastrutturale, si evidenzia la necessità di potenziare il trasporto pubblico locale attraverso azioni quali la progettazione di aree di sbarco e imbarco adeguate, sicure e chiaramente visibili; inoltre si dovranno prevedere la segnalazione degli innesti ciclo-pedonali e l'inserimento di cartellonistica per valorizzare il territorio rurale e la presenza di fattorie didattiche e agriturismi. All'estremo ovest del tracciato della via Emilia si individua l'area di potenziamento ecologico ambientale di uno dei quattro nuovi boschi; inoltre si stratificano una serie di obiettivi di indirizzo sia a carattere territoriale che locale quali la salvaguardia del centro storico minore di Marzaglia Vecchia e il potenziamento delle connessioni fruibili con il sistema ciclabile lungo l'asta fluviale. Anche nel contesto rurale est viene evidenziato un nodo della rete ecologica, più precisamente in corrispondenza del nucleo storico di Fossalta, dove il tracciato della via Emilia attraversa il torrente Tiepido in prossimità degli ambiti peri-fluviali del Panaro.

La tutela e valorizzazione delle visuali paesaggistiche e panoramiche di entrambi i contesti sono proposte quali indirizzi progettuali diffusi.



OBIETTIVI ED AZIONI PER LA VALORIZZAZIONE DI VIA EMILIA

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- connotare lo spazio pubblico con un linguaggio omogeneo e materiali, tecnologie e arredi urbani coordinati e sostenibili, migliorando la qualità e il comfort degli spazi anche mediante NBS;
- garantire la corretta percezione dello spazio aperto, dei fronti e delle visuali da valorizzare, rispettando i paesaggi e la continuità e permeabilità dei corridoi ecologici;
- aumentare la permeabilità delle superfici a terra, la presenza delle componenti vegetali e l'utilizzo di NBS;
- riqualificare i luoghi degradati o non connotati, anche utilizzando NBS;
- gestire e/o disincentivare sosta lungo i fronti e posizionamento di cassonetti in corrispondenza dei manufatti identitari;
- garantire l'accessibilità lenta e universale;
- razionalizzare l'assetto infrastrutturale e impiantistico, ottimizzando la sezione stradale per dedicare spazio ai percorsi di mobilità lenta e cercando di garantire la loro presenza su entrambe le carreggiate senza discontinuità;
- incrementare il riconoscimento, la sicurezza e la fruizione universale dei nodi di attraversamento e intersezione;
- garantire l'allineamento planimetrico e altimetrico dei marciapiedi;
- riqualificare e potenziare le fermate del trasporto pubblico locale.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- garantire l'ordinata gestione dello spazio privato in affaccio sulla strada, se necessario con soluzioni di mitigazione;
- garantire la coerenza tra gli spazi privati aderenti la via Emilia e gli spazi pubblici circostanti;
- contestualizzare i nuovi interventi rispetto ai tessuti limitrofi, garantendo elevata qualità progettuale dei fronti aggettanti su via Emilia;
- coordinare e progettare le soluzioni compositive e materiche dei fronti edificati e delle recinzioni;
- restituire ai fronti edificati una visibilità piena ed ordinata dal punto di vista delle attività commerciali ai piani terra, privilegiando la collocazione verso la strada di servizi pubblici e funzioni della mixità;
- privilegiare la collocazione dei parcheggi sul retro dei lotti, in copertura o in interrato;
- regolamentare e coordinare l'apposizione di insegne;
- favorire la progettazione di aree verdi arredate per la sosta e lo svago in prossimità delle attività commerciali.

AZIONI SPECIFICHE PER LE AREE DA RIQUALIFICARE

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- prevedere fasce alberate di ombreggiamento e mitigazione;
- recuperare e valorizzare i tracciati viari secondari prossimi alla via Emilia quali percorsi alternativi per la mobilità lenta.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- qualificare i fronti disorganici e disomogenei e ricostruirne la continuità;
- garantire la continuità degli spazi verdi tra le aree private e quelle pubbliche;
- incentivare la dotazione di arredi coordinati all'assetto architettonico del fronte per tutto il suo alzo.

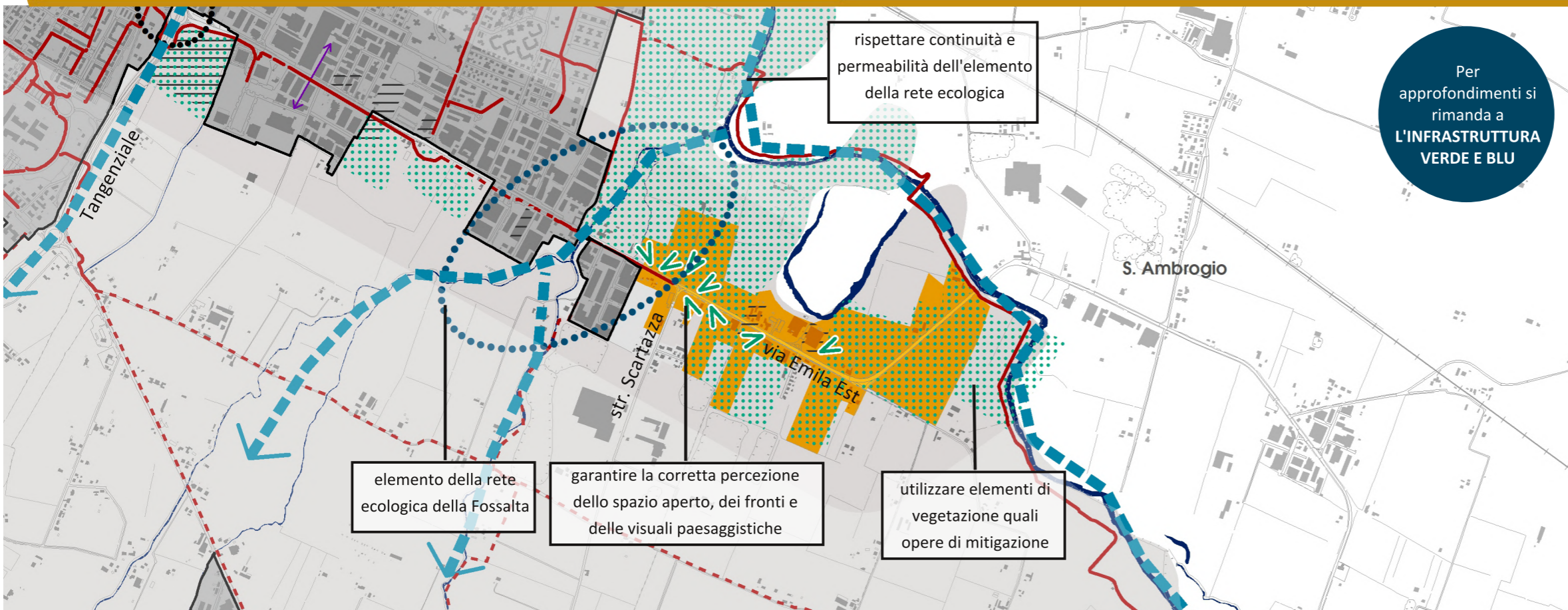
AZIONI SPECIFICHE PER LE AREE DA SALVAGUARDARE

MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

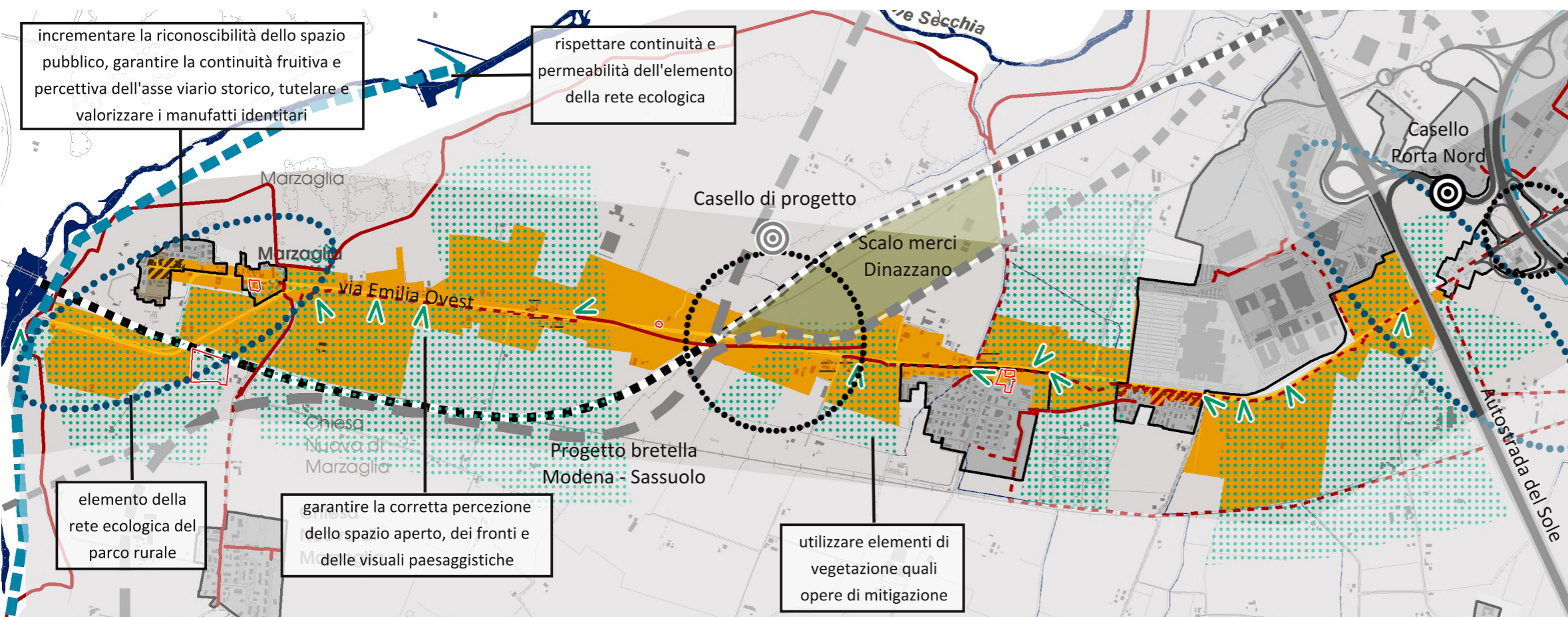
- tutelare, valorizzare e connettere gli elementi identitari presenti lungo l'infrastruttura al fine di renderli punti di riferimento ed orientamento;
- valorizzare i luoghi attrattori.

QUALIFICARE IMMAGINE E RICONOSCIBILITÀ DI LUOGHI E FRONTI

- valorizzare gli immobili simbolo dell'identità locale;
- incentivare la dotazione di arredi coordinati;
- privilegiare i colori tradizionali nella ricomposizione delle facciate;
- disincentivare la realizzazione di nuovi edifici con impattante ingombro volumetrico a svantaggio degli immobili tutelati;
- eliminare le superfetazioni incoerenti per rendere visibile la struttura d'impianto originario.



CONTESTO RURALE EST



CONTESTO RURALE OVEST

SISTEMA FUNZIONALE DI VIA EMILIA

Azioni prioritarie

- Valorizzazione dello spazio stradale e dei fronti edilizi
- Riqualificazione dell'area con criticità
- Salvaguardia dell'edificato di valore storico identitario

Azioni puntuali

- Area da rigenerare
- Immobile tutelato da valorizzare
- Riordino della sezione stradale e potenziamento accessibilità dolce
- Riordino del fronte
- Connessioni con le piattaforme pubbliche da potenziare
- Connessioni Nord-Sud da potenziare
- Visuali paesaggistiche da preservare

Nodi urbani strategici

- Porta principale alla città storica da ridisegnare
- Progetto complesso e luogo cardine da valorizzare
- Spazio urbano strategico da valorizzare
- Nodo di intersezione da riqualificare
- Aree di innesto con le piattaforme pubbliche: potenziamento accessibilità e riconoscibilità

Strategia ecologico ambientale

- Aree di potenziamento ecologico-ambientale
- Spazi verdi da preservare e valorizzare
- Elemento della rete ecologica da potenziare e sviluppare

Mobilità dolce

- Miglioramento del sistema della mobilità dolce
- Completamento del sistema della mobilità dolce
- Centro storico urbano e dei centri frazionali
- Periferia storica
- Perimetro del territorio urbanizzato

ESPLORAZIONI PROGETTUALI

ESPLORAZIONI PROGETTUALI PER CONTESTI

LINEE GUIDA PER LA VALORIZZAZIONE, RIQUALIFICAZIONE E SALVAGUARDIA DEL PAESAGGIO DELLA VIA EMILIA

LE ESPLORAZIONI PROGETTUALI PER CONTESTI

INDIRIZZI PER GLI INTERVENTI SULLO SPAZIO PRIVATO E PER LO SPAZIO PUBBLICO

L'intersezione continua tra spazi e luoghi pubblici con fronti privati e loro pertinenze rende estremamente complesso il governo del sistema via Emilia, se si considera inoltre che si deve rigenerare una tra le realtà più utilizzate e consumate del territorio in cui le stratificazioni d'uso, infrastrutturali e temporali si sono sovrapposte e miscelate senza una visione d'insieme risultando episodicamente critiche, la sfida strategica si qualifica come molto impegnativa.

Ponendosi l'obiettivo di fornire adeguati ed utili esempi ad una attuazione locale finalizzata ad incrementare la qualità del tracciato via Emilia nel suo complesso, sono state elaborate delle esplorazioni progettuali per ogni contesto funzionale individuato nella strategia.

Le esplorazioni non si riferiscono volutamente ad un luogo specifico, la

non localizzazione puntuale ha lo scopo di indicare un intento progettuale esplorativo sul complessivo tratto funzionale.

Le linee guida vogliono incentivare, a seconda del grado di intervento su un determinato ambito, il potenziamento dell'assetto complessivo dell'infrastruttura, la valorizzazione degli spazi aperti e la qualificazione dei fronti edificati.

La scelta metodologica iniziale, prima ancora di entrare nel merito delle singole tratte, è stata quella di separare la trattazione degli spazi pubblici dai fronti e gli ambiti privati; si tratta di due livelli attuativi che non solo interessano elementi e spazialità differenti, ma seguono discipline separate che dovranno recepire gli indirizzi progettuali del sistema via Emilia in forme diverse.

Come detto sopra, per ogni contesto funzionale si è strutturata una scheda divisa in due parti: la prima propone indagini sugli spazi ed i fronti

privati in affaccio sulla via Emilia andando ad indicare alcune delle possibili azioni di incremento delle prestazioni qualitative e restituendo una elaborazione attuativa planimetrica tipo.

Sono esplicitati anche indirizzi normativi per i profili dei fronti sia dal punto di vista funzionale che distributivo.

La seconda scheda indaga gli spazi pubblici proponendo una serie di linee di intervento sulle infrastrutture dedicate alla mobilità lenta con lo scopo di potenziare la qualità dei luoghi.




È stata elaborata, sempre a titolo esemplificativo, sia una planimetria che una sezione stradale tipo pre e post intervento in cui utilizzando le azioni si evince il possibile scenario progettuale in cui viene incrementata la vivibilità e l'offerta prestazionale degli spazi pubblici.

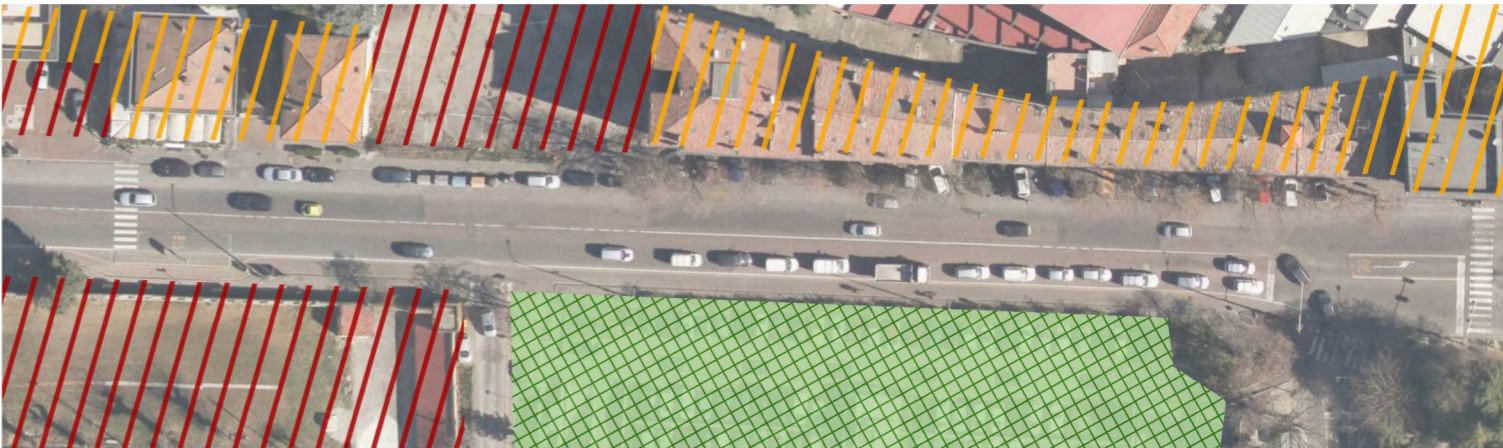
ESPLORAZIONE PROGETTUALE DI MIGLIORAMENTO DELLO SPAZIO PRIVATO IN CONTESTO STORICO

La scheda illustra una possibile esplorazione progettuale sullo SPAZIO PRIVATO di via Emilia, applicata ad un contesto storico, partendo dall'identificazione di obiettivi di qualità da perseguire attraverso azioni da attivare sui lotti e fronti edificati di primo affaccio.



Elementi progettuali

-  parcheggi permeabili/verdi
-  potenziamento commerciale
-  area di riassetto



PLANIMETRIA TIPO

OBIETTIVI DI QUALITÀ PER I LOTTI PRIVATI FRONTI EDIFICATI

- Garantire l'ordinata gestione dello spazio privato in affaccio sulla strada e l'utilizzo di accorgimenti e soluzioni sostenibili nella mitigazione della percezione di luoghi in condizioni di criticità edilizia e d'uso
- Razionalizzazione dei marciapiedi degli edifici (aree private di uso pubblico) sul fronte via Emilia
- Potenziamento prestazionale delle funzioni commerciali insediate per una loro maggiore qualità e riconoscibilità
- Restituire ai fronti edificati una visibilità piena ed ordinata dal punto di vista della riconoscibilità dell'assetto architettonico e delle attività commerciali a piano terra, ove presenti
- Incentivare l'utilizzo di materiali e tecnologie di architettura eco-sostenibile

PRESTAZIONI /AZIONI NECESSARIE

FRONTE EDIFICATO

- corretta manutenzione e rinnovo delle recinzioni
- in caso di recinzioni di nuova installazione queste dovranno essere coordinate con gli ambiti di prossimità
- raccordare le uscite dei passi carrai adattando gli eventuali dislivelli, i raccordi e gli scivoli in funzione delle necessità dei pedoni e ciclisti
- reperimento di fascia pedonale di uso pubblico continua sul fronte
- coerenza degli spazi privati aderenti la via Emilia agli spazi pubblici circostanti
- privilegiare la collocazione dei parcheggi nel retro dei lotti o in interrato /copertura, oppure realizzare parcheggi alberati e permeabili
- contestualizzare gli interventi edilizi ai piani terra rispetto ai fronti
- eliminare gli edifici incongrui per destinazione e/o tipologia
- valorizzazione edifici di rilevanza storico architettonica: vietare la sosta lungo i loro fronti e il posizionamento di cassonetti
- potenziare la dotazione di adeguati arredi coordinati all'assetto architettonico del fronte per tutto il suo alzato
- rispettare l'allineamento prevalente dei fronti e l'altezza media a contorno
- miglioramento energetico degli edifici ricorrendo a soluzioni nbs e grigie

PRESTAZIONI/AZIONI INTEGRATIVE

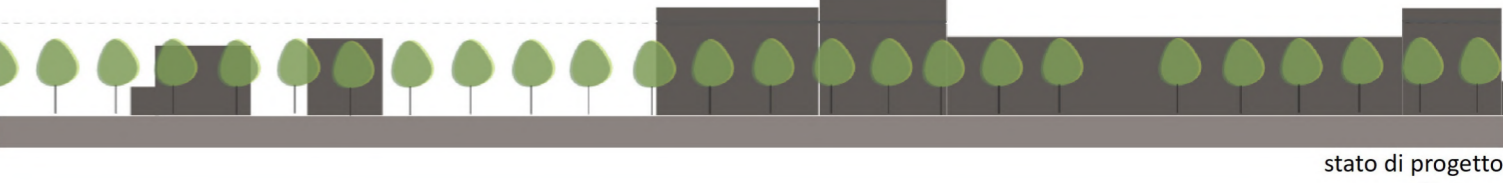
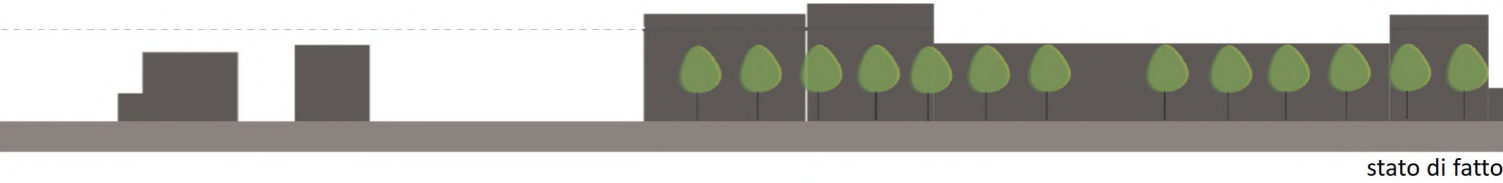
FRONTE EDIFICATO

- privilegiare la collocazione verso strada di servizi pubblici e di funzioni terziario – commerciali
- privilegiare le attività commerciali ai piani terra
- favorire l'installazione di arredi verdi e arredi per la sosta e lo svago in prossimità delle attività commerciali
- garantire sempre aree di sosta destinate al carico e scarico evitando ove possibile il loro posizionamento sul fronte prospiciente la via Emilia
- desigillazione delle superfici impermeabili delle aree cortilive o dei parcheggi sostituendole con superfici permeabili
- privilegiare i colori delle terre naturali

PROFILO NORD

- ammesso il mix funzionale
- coordinamento del disegno delle recinzioni tra lotti adiacenti

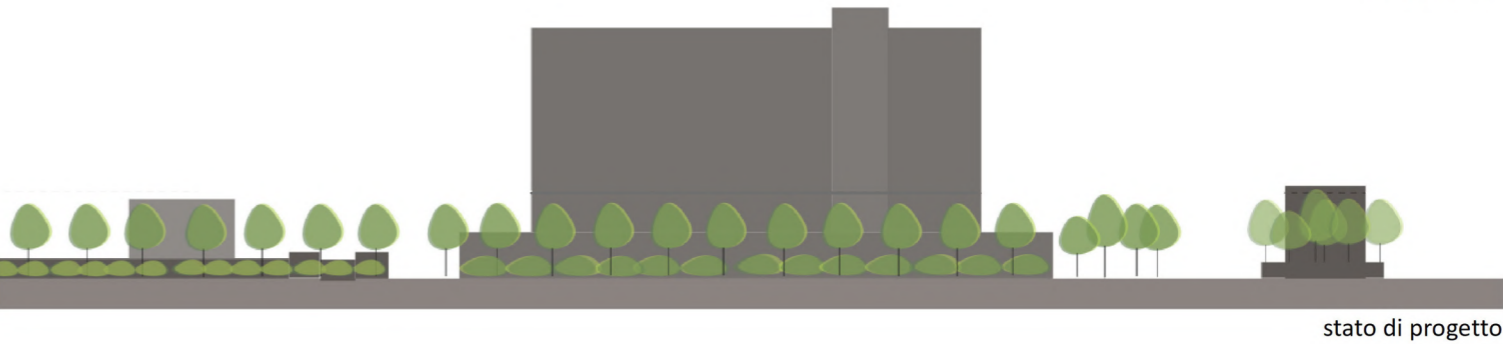
- collocare verso la strada funzioni commerciali, consentire solo il parcheggio per carico e scarico, favorire l'istallazione di arredi verdi e di aree per la sosta e svago
- utilizzo di grey solutions per miglioramento energetico



PROFILO SUD

- ammesso il mix funzionale
- ordinata gestione dello spazio privato su strada

- conversione dei parcheggi pertinenziali in permeabili e verdi
- utilizzo di grey solutions per miglioramento energetico



ESPLORAZIONE PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO IN CONTESTO STORICO

La scheda illustra una possibile esplorazione progettuale sullo SPAZIO PUBBLICO di via Emilia, applicata ad un contesto storico, partendo dall'identificazione di obiettivi di qualità da perseguire attraverso azioni da attivare sulla fascia infrastrutturale, sui parcheggi e sugli spazi aperti.



OBIETTIVI DI QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- Recupero uniforme senza tratti di discontinuità di una adeguata fascia stradale ad uso esclusivo di pedoni e ciclisti
- Ridisegno asse stradale e riqualificazione nodi di innesto trasversali sia carrabili che ciclo-pedonali
- Incremento degli spazi per la mobilità lenta e sostenibile in coerenza e continuità di programmazione con il PUMS
- Rendere le aree pedonali e ciclabili luoghi sicuri e riconoscibili e destinarli a spazi per la socializzazione
- Limitare i parcheggi su fronte via Emilia a favore di aree a corredo da destinare alla mobilità lenta e ad aree per NBS
- Incentivare l'utilizzo di materiali e tecnologie di architettura eco-sostenibile e la loro omogenea caratterizzazione

PRESTAZIONI /AZIONI NECESSARIE

FASCIA INFRASTRUTTURALE, PARCHEGGI E SPAZI APERTI

- garantire fascia ciclopedonale su entrambe le carreggiate
- garantire la continuità fruitiva della fascia ciclopedonale
- riduzione delle larghezze delle corsie veicolari sovradimensionate per recuperare spazi laterali da destinare alla mobilità lenta
- riduzione dell'offerta di sosta dalla rete principale per convertire gli spazi in percorsi ciclabili o aree desigillate
- riqualificazione e potenziamento delle fermate del TPL, adeguatamente dimensionate e segnalate e dotate di percorsi di arrivo dedicati ampi e sicuri
- garantire allineamento planimetrico e altimetrico dei marciapiedi
- garantire omogeneità di materiali sul fronte via Emilia
- garantire la corretta percezione dello spazio aperto, dei fronti e della visuale: nella disposizione dei cassonetti per non ingombrare marciapiedi e ciclabili o attraversamenti

PRESTAZIONI/AZIONI INTEGRATIVE

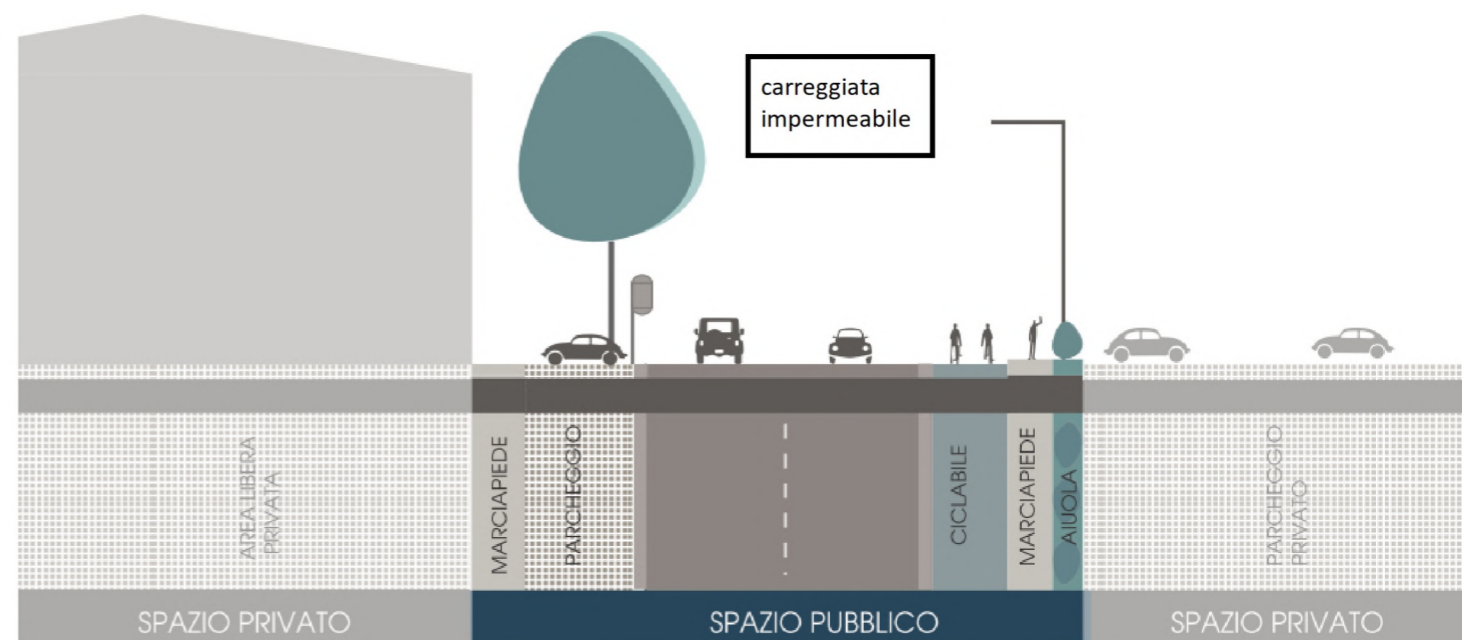
FASCIA INFRASTRUTTURALE, PARCHEGGI E SPAZI APERTI

- incrementare la riconoscibilità dello spazio pubblico con arredo urbano, ed in corrispondenza degli attraversamenti con elementi identificativi per aumentare la visibilità e sicurezza
- limitare le interferenze critiche tra auto e bici attraverso opportune soluzioni progettuali
- predisporre aree di socialità opportunamente arredate ed attrezzate, migliorare l'organizzazione degli spazi aperti esistenti rendendoli più riconoscibili e fruibili
- inserimento di rain garden con filari alberati (essenze a bassa emissione di COV) continui per l'ombreggiamento dei percorsi lenti
- collocare aree per il parcheggio bici- bici elettriche, monopattini ecc.. a servizio ed implementazione della mobilità lenta
- dotare la fascia stradale per la mobilità lenta di impianto di illuminazione auto-prodotta da fonti rinnovabili
- realizzazione delle piste ciclopedonali con materiali eco-sostenibili e di riciclo
- utilizzo di NBS per migliorare la qualità e il comfort dello spazio pubblico

Elementi progettuali

- marciapiede
- ciclabile
- ciclopedonale
- passaggio pedonale
- banchina TPL
- sosta/ ricarica bici
- passo carraio
- cassonetti
- rain garden
- parcheeggi permeabili

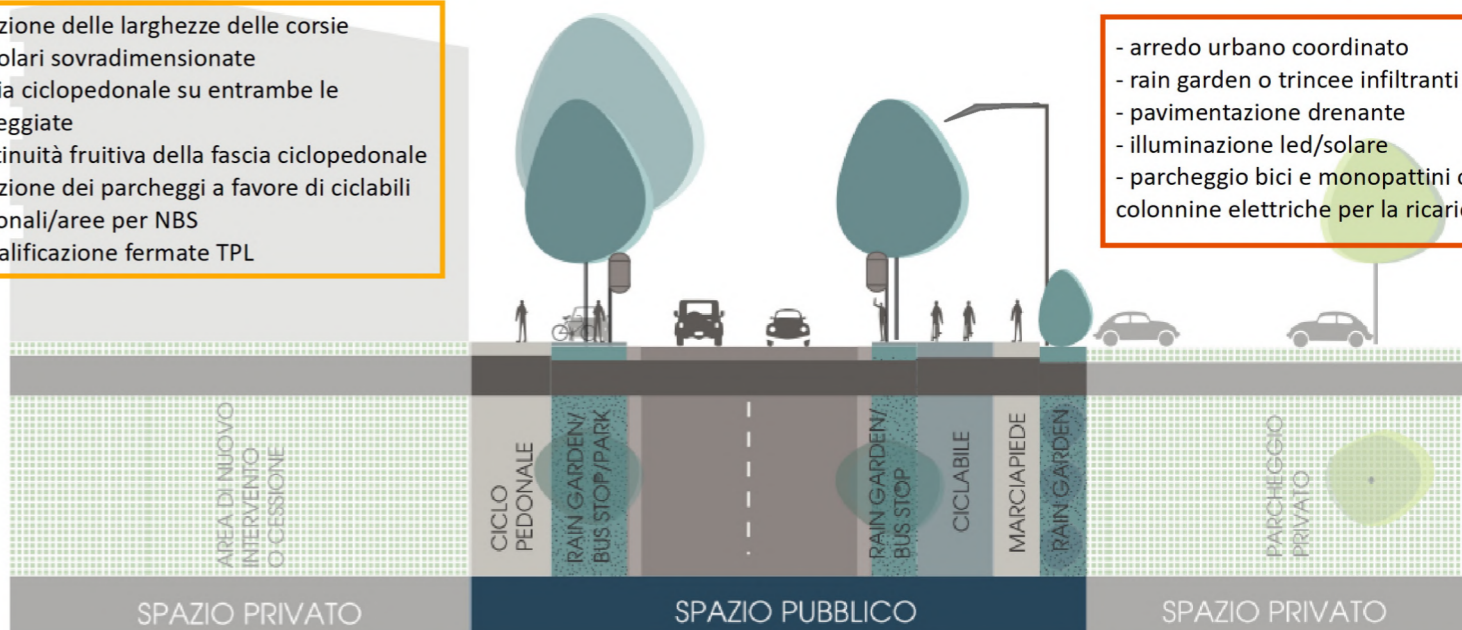
PLANIMETRIA TIPO



STATO DI FATTO

- riduzione delle larghezze delle corsie veicolari sovradimensionate
- fascia ciclopedonale su entrambe le carreggiate
- continuità fruitiva della fascia ciclopedonale
- riduzione dei parcheggi a favore di ciclabili pedonali/aree per NBS
- riqualificazione fermate TPL

- arredo urbano coordinato
- rain garden o trincee infiltranti
- pavimentazione drenante
- illuminazione led/solare
- parcheggio bici e monopattini con colonnine elettriche per la ricarica



SEZIONE TIPO DI PROGETTO

ESPLORAZIONE PROGETTUALE DI MIGLIORAMENTO DELLO SPAZIO PRIVATO IN CONTESTO DELLA MIXITÈ

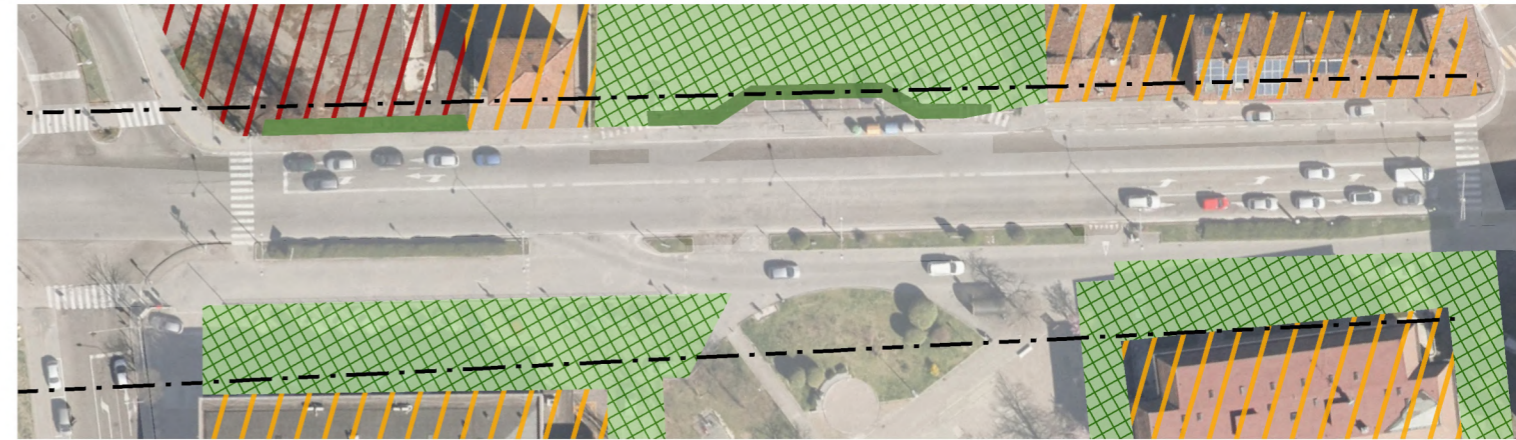
La scheda illustra una possibile esplorazione progettuale sullo SPAZIO PRIVATO di via Emilia, applicata ad un contesto residenziale misto, partendo dall'identificazione di obiettivi di qualità da perseguire attraverso azioni da attivare sui lotti e fronti edificati di primo affaccio.



Elementi progettuali

- rain garden
- parcheggi permeabili/verdi
- potenziamento commerciale
- area di riassetto
- allineamento dei fronti

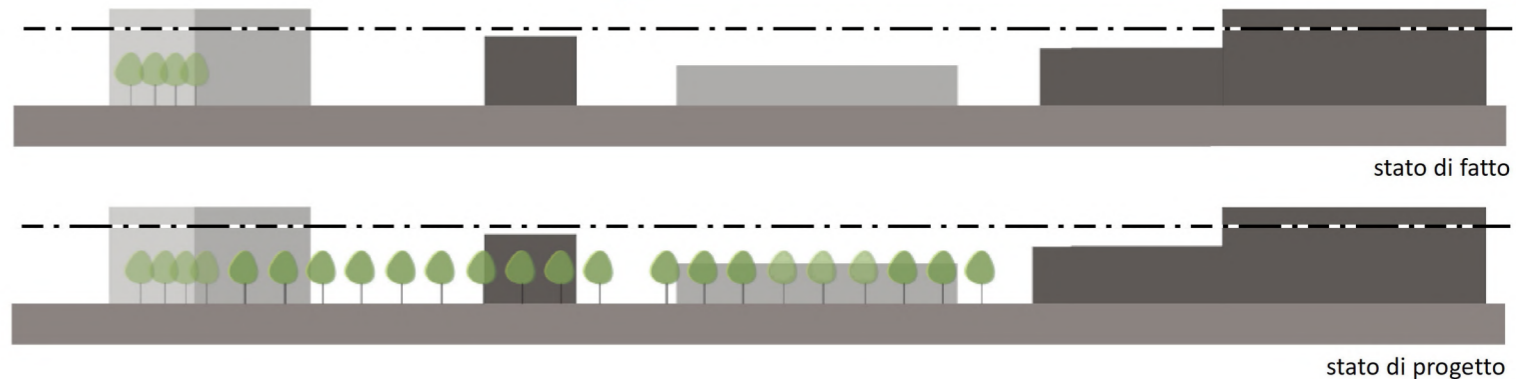
PLANIMETRIA TIPO



PROFILO NORD

- ammesso il mix funzionale
- coordinamento del disegno delle recinzioni tra lotti adiacenti
- allineamento prevalente in pianta e in alzato

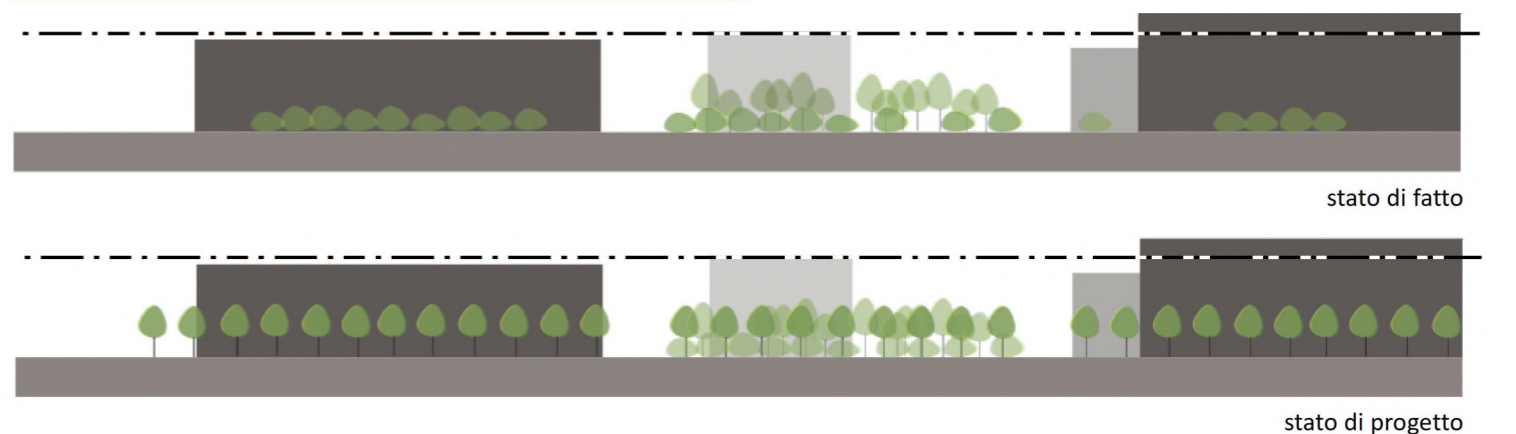
- collocare verso la strada funzioni commerciali, consentire solo il parcheggio per carico e scarico, favorire l'installazione di arredi verdi e di aree per la sosta e svago
- valorizzazione del margine stradale tramite alberature
- utilizzo di grey solution per miglioramento energetico



PROFILO SUD

- ammesso il mix funzionale
- coordinamento del disegno delle recinzioni tra lotti adiacenti
- allineamento prevalente in pianta e in alzato
- miglioramento energetico degli edifici ricorrendo a soluzioni nbs e grigie

- coordinamento tra immobili adiacenti di insegne e spazi vetrina
- utilizzo di grey solutions per miglioramento energetico
- illuminazione led/solare
- area cortiliva/parcheggio permeabile e verde



OBIETTIVI DI QUALITÀ PER I LOTTI PRIVATI FRONTI EDIFICATI

- Garantire l'ordinata gestione dello spazio privato in affaccio sulla strada e l'utilizzo di accorgimenti e soluzioni sostenibili nella mitigazione della percezione di luoghi in condizioni di criticità edilizia e d'uso
- Razionalizzazione dei marciapiedi degli edifici pubblici e di uso pubblico, sul fronte via Emilia
- Potenziamento prestazionale delle funzioni commerciali insediate per una loro maggiore qualità e riconoscibilità
- Restituire ai fronti edificati una visibilità piena ed ordinata dal punto di vista della riconoscibilità dell'assetto architettonico e delle attività commerciali a piano terra, ove presenti
- Incentivare l'utilizzo di materiali e tecnologie di architettura eco-sostenibile

PRESTAZIONI /AZIONI NECESSARIE

FRONTE EDIFICATO

- corretta manutenzione e rinnovo delle recinzioni
- in caso di recinzioni di nuova installazione queste dovranno essere coordinate con gli ambiti di prossimità
- raccordare le uscite dei passi carrai adattando gli eventuali dislivelli, i raccordi e gli scivoli in funzione delle necessità dei pedoni e ciclisti
- reperimento di fascia pedonale di uso pubblico continua sul fronte
- coerenza degli spazi privati aderenti la via Emilia agli spazi pubblici circostanti
- privilegiare la collocazione dei parcheggi nel retro dei lotti o in interrato /copertura, oppure realizzare parcheggi alberati e permeabili
- contestualizzazione rispetto ai fronti degli interventi edilizi ai piani terra
- eliminare gli edifici incongrui per destinazione e/o tipologia
- valorizzazione edifici di rilevanza storico architettonica: vietare la sosta lungo i loro fronti e il posizionamento di cassonetti
- potenziare la dotazione di adeguati arredi coordinati all'assetto architettonico del fronte per tutto il suo alzato
- rispettare l'allineamento prevalente dei fronti e l'altezza media a contorno
- miglioramento energetico degli edifici ricorrendo a soluzioni nbs e grigie

PRESTAZIONI/AZIONI INTEGRATIVE

FRONTE EDIFICATO

- privilegiare la collocazione verso strada di servizi pubblici e di funzioni terziario – commerciali
- privilegiare le attività commerciali ai piani terra
- favorire l'installazione di arredi verdi e arredi per la sosta e lo svago in prossimità delle attività commerciali
- garantire sempre aree di sosta destinate al carico e scarico evitando ove possibile il loro posizionamento sul fronte prospiciente la via Emilia
- desigillazione delle superfici impermeabili delle aree cortilive o dei parcheggi sostituendole con superfici permeabili
- privilegiare i colori delle terre naturali

ESPLORAZIONE PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO IN CONTESTO DELLA MIXITÈ

La scheda illustra una possibile esplorazione progettuale sullo SPAZIO PUBBLICO di via Emilia, applicata ad un contesto residenziale misto, partendo dall'identificazione di obiettivi di qualità da perseguire attraverso azioni da attivare sulla fascia infrastrutturale, sui parcheggi e sugli spazi aperti.



OBIETTIVI DI QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- Recupero uniforme senza tratti di discontinuità di una adeguata fascia stradale ad uso esclusivo di pedoni e ciclisti
- Ridisegno asse stradale e riqualificazione nodi di innesto trasversale sia carrabili che ciclo-pedonali
- Incremento degli spazi per la mobilità lenta e sostenibile in coerenza e continuità di programmazione con il PUMS
- Rendere le aree pedonali e ciclabili luoghi sicuri e riconoscibili e destinarli a spazi per la socializzazione
- Limitare i parcheggi su fronte via Emilia a favore di aree a corredo da destinare alla mobilità lenta e ad aree per NBS
- Incentivare l'utilizzo di materiali e tecnologie di architettura eco-sostenibile e la loro omogenea caratterizzazione

PRESTAZIONI /AZIONI NECESSARIE

FASCIA INFRASTRUTTURALE, PARCHEGGI E SPAZI APERTI

- garantire fascia ciclopedonale su entrambe le carreggiate
- garantire la continuità fruitiva della fascia ciclopedonale
- riduzione delle larghezze delle corsie veicolari sovradimensionate per recuperare spazi laterali da destinare alla mobilità lenta
- riduzione dell'offerta di sosta dalla rete principale per convertire gli spazi in percorsi ciclabili o aree desigillate
- riqualificazione e potenziamento delle fermate del TPL, adeguatamente dimensionate e segnalate e dotate di percorsi di arrivo dedicati ampi e sicuri
- garantire allineamento planimetrico e altimetrico dei marciapiedi
- garantire omogeneità di materiali sul fronte via Emilia
- garantire la corretta percezione dello spazio aperto, dei fronti e della visuale: nella disposizione dei cassonetti per non ingombrare marciapiedi e ciclabili o attraversamenti

PRESTAZIONI/AZIONI INTEGRATIVE

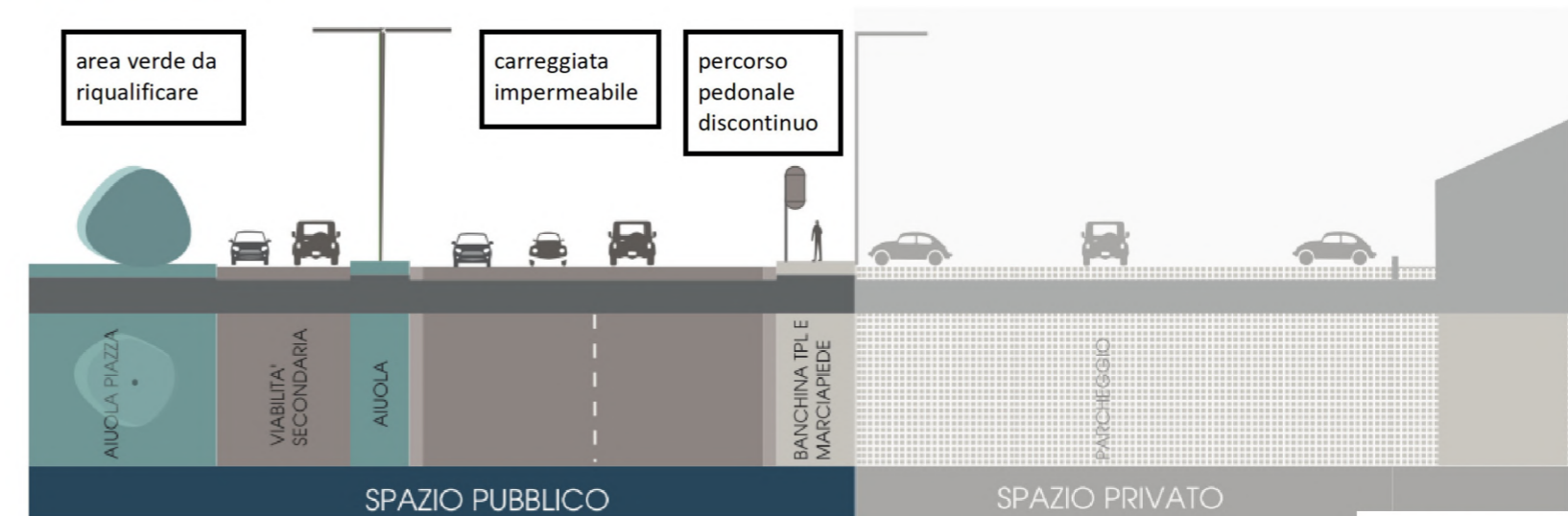
FASCIA INFRASTRUTTURALE, PARCHEGGI E SPAZI APERTI

- incrementare la riconoscibilità dello spazio pubblico con arredo urbano, ed in corrispondenza degli attraversamenti con elementi identificativi per aumentare la visibilità e sicurezza
- limitare le interferenze critiche tra auto e bici attraverso opportune soluzioni progettuali
- predisporre aree di socialità opportunamente arredate ed attrezzate, migliorare l'organizzazione degli spazi aperti esistenti rendendoli più riconoscibili e fruibili
- inserimento di rain garden con filari alberati (essenze a bassa emissione di COV) continui per l'ombreggiamento dei percorsi lenti
- collocare aree per il parcheggio bici- bici elettriche, monopattini ecc.. a servizio ed implementazione della mobilità lenta
- dotare la fascia stradale per la mobilità lenta di impianto di illuminazione auto-prodotta da fonti rinnovabili
- realizzazione delle piste ciclopedonali con materiali eco-sostenibili e di riciclo
- utilizzo di NBS per migliorare la qualità e il comfort dello spazio pubblico
- desigillazione delle superfici impermeabili delle aree aperte sostituendole con superfici permeabili

Elementi progettuali

- marciapiede
- ciclabile
- ciclopedonale
- passaggio pedonale
- banchina TPL
- sosta/ ricarica bici
- passo carraio
- cassonetti
- rain garden
- parcheggi permeabili
- piazza verde

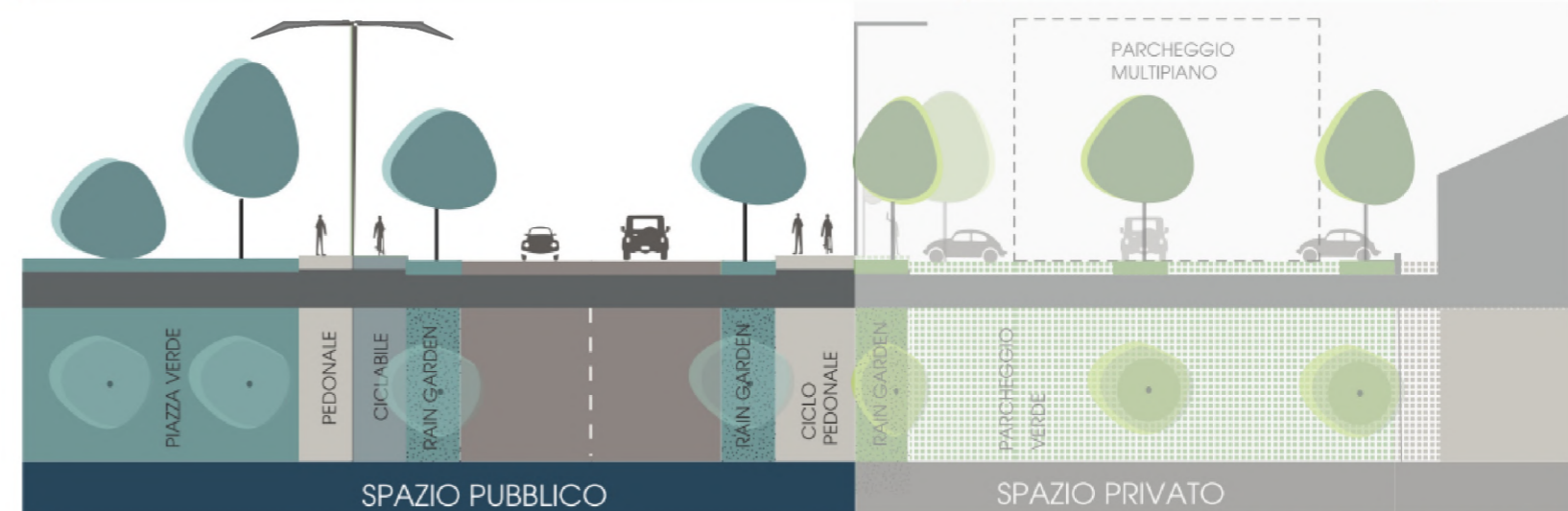
PLANIMETRIA TIPO



STATO DI FATTO

- garantire fascia ciclopedonale su entrambe le carreggiate
- garantire continuità fruitiva alla fascia ciclopedonale
- riduzione delle larghezze delle corsie veicolari sovradimensionate a favore di spazi per la mobilità lenta
- ridurre l'offerta di sosta per convertire gli spazi in percorsi ciclabili o ambiti desigillati

- arredo urbano coordinato
- rain garden o trincee infiltranti
- pavimentazione drenante
- illuminazione led/solare



SEZIONE TIPO DI PROGETTO

ESPLORAZIONE PROGETTUALE DI MIGLIORAMENTO DELLO SPAZIO PRIVATO IN CONTESTO PRODUTTIVO

La scheda illustra una possibile esplorazione progettuale sullo SPAZIO PRIVATO di via Emilia, applicata ad un contesto produttivo, partendo dall'identificazione di obiettivi di qualità da perseguire attraverso azioni da attivare sui lotti e fronti edificati di primo affaccio.



Elementi progettuali

- area permeabile/ parcheggi verdi
- fascia verde privata
- allineamento fronti

OBIETTIVI DI QUALITÀ PER I LOTTI PRIVATI FRONTI EDIFICATI

- Garantire l'ordinata gestione dello spazio privato in affaccio sulla strada e l'utilizzo di accorgimenti e soluzioni sostenibili nella mitigazione della percezione di luoghi in condizioni di criticità edilizia e d'uso
- Potenziamento prestazionale delle funzioni insediate per una loro maggiore qualità e riconoscibilità
- Restituire ai fronti edificati una visibilità piena ed ordinata dal punto di vista della riconoscibilità dell'assetto architettonico
- Incentivare l'utilizzo di materiali e tecnologie di architettura eco-sostenibile

PRESTAZIONI /AZIONI NECESSARIE

FRONTE EDIFICATO

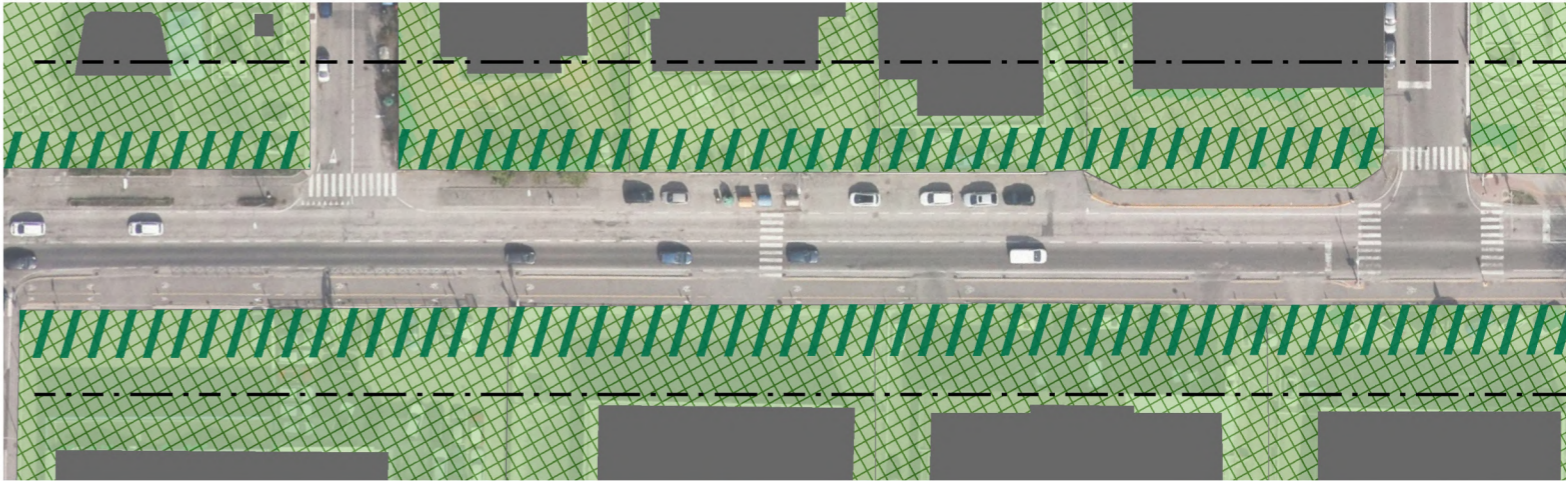
- corretta manutenzione e rinnovo delle recinzioni
- in caso di recinzioni di nuova installazione queste dovranno essere coordinate con gli ambiti di prossimità
- raccordare le uscite dei passi carrai adattando gli eventuali dislivelli, i raccordi e gli scivoli in funzione delle necessità dei pedoni e ciclisti
- privilegiare la collocazione dei parcheggi nel retro dei lotti o in interrato /copertura, oppure realizzare parcheggi alberati e permeabili
- insediamento di nuove destinazioni d'uso che sviluppino soluzioni coerenti con la sostenibilità e l'aumento prestazionale del fronte
- definizione di aspetto coerente ed ordinato del fronte stradale con criteri di gestione coordinata tra immobili adiacenti degli spazi vetrina, delle insegne ad altri arredi mobili
- verificata la presenza di allineamenti planimetrici e altimetrici prevalenti e caratterizzanti, assumerli quali elementi di riferimento nella progettazione
- miglioramento energetico degli edifici ricorrendo a soluzioni nbs e grigie: tetti verdi, facciate verdi, tetti freddi e bianchi, raffrescamento passivo, facciate fredde, pavimenti freddi, fotovoltaico, cappotto termico

PRESTAZIONI/AZIONI INTEGRATIVE

FRONTE EDIFICATO

- incrementare la presenza di aree permeabili negli ambiti pertinenziali: reperire fascia verde sul fronte per creare quinta visiva
- regolamentare l'apposizione di insegne
- desigillare le superfici impermeabili delle aree di parcheggio pertinenziali sostituendole con superfici permeabili

PLANIMETRIA TIPO



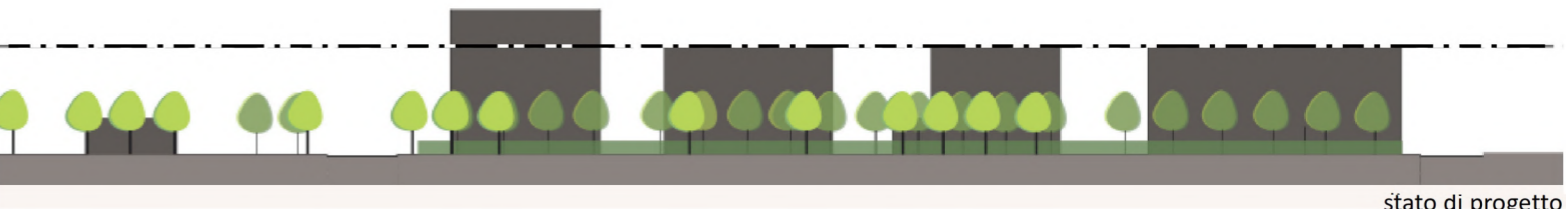
- ammesso il mix funzionale ad esclusione della residenza
- coordinamento del disegno delle recinzioni tra lotti adiacenti
- allineamento prevalente in pianta e in alzato
- miglioramento energetico degli edifici ricorrendo a soluzioni nbs e grigie

PROFILO NORD

- inserimento fascia verde con recinzioni verdi alte schermanti
- utilizzo di grey solutions per miglioramento energetico
- illuminazione led/solare



stato di fatto



stato di progetto

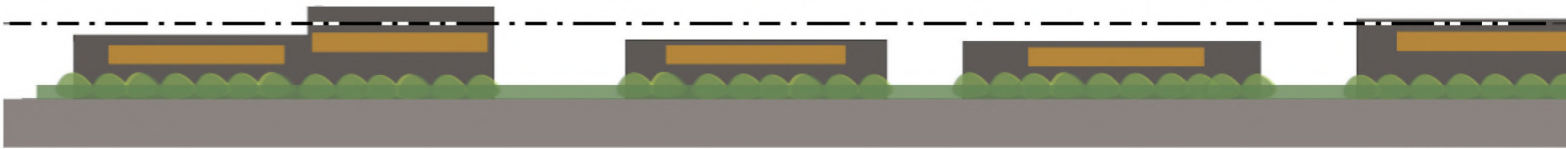
- ammesse funzioni produttive commerciali
- allineamento prevalente in pianta e in alzato
- miglioramento energetico degli edifici ricorrendo a soluzioni nbs e grigie

PROFILO SUD

- inserimento fascia verde con recinzione verde bassa
- coordinamento tra immobili adiacenti di insegne spazi vetrina e totem pubblicitari
- utilizzo di grey solutions per miglioramento energetico
- illuminazione led/solare
- area cortiliva/parcheggio permeabile



stato di fatto



stato di progetto

ESPLORAZIONE PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO IN CONTESTO PRODUTTIVO

La scheda illustra una possibile esplorazione progettuale sullo SPAZIO PUBBLICO di via Emilia, applicata ad un contesto produttivo, partendo dall'identificazione di obiettivi di qualità da perseguire attraverso azioni da attivare sulla fascia infrastrutturale, sui parcheggi e sugli spazi aperti.



OBIETTIVI DI QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- Recupero uniforme senza tratti di discontinuità di una adeguata fascia stradale ad uso esclusivo di pedoni e ciclisti
- Ridisegno asse stradale e riqualificazione nodi di innesto trasversale sia carrabili che ciclo-pedonali
- Incremento degli spazi per la mobilità lenta e sostenibile in coerenza e continuità di programmazione con il PUMS
- Rendere le aree pedonali e ciclabili luoghi sicuri e riconoscibili
- Mantenere e incrementare le aree a verde sul "fronte via Emilia" in coerenza e continuità di programmazione con il Piano del Verde
- Limitare i parcheggi su fronte via Emilia a favore di aree a corredo da destinare alla mobilità lenta e ad aree per NBS
- Incentivare l'utilizzo di materiali e tecnologie di architettura eco-sostenibile e la loro omogenea caratterizzazione

PRESTAZIONI /AZIONI NECESSARIE

FASCIA INFRASTRUTTURALE, PARCHEGGI E SPAZI APERTI

- garantire fascia ciclopedonale su entrambe le carreggiate
- garantire la continuità fruitiva della fascia ciclopedonale
- riduzione delle larghezze delle corsie veicolari sovradimensionate per recuperare spazi laterali da destinare alla mobilità lenta
- riduzione dell'offerta di sosta dalla rete principale per convertire gli spazi in percorsi ciclabili o aree desigillate
- riqualificazione e potenziamento delle fermate del TPL, adeguatamente dimensionate e segnalate e dotate di percorsi di arrivo dedicati ampi e sicuri
- garantire la corretta percezione dello spazio aperto, dei fronti e della visuale: nella disposizione dei cassonetti per non ingombrare marciapiedi e ciclabili o attraversamenti
- raccordare le uscite dei passi carrai adattando gli eventuali dislivelli, i raccordi e gli scivoli in funzione delle necessità dei pedoni e ciclisti

PRESTAZIONI/AZIONI INTEGRATIVE

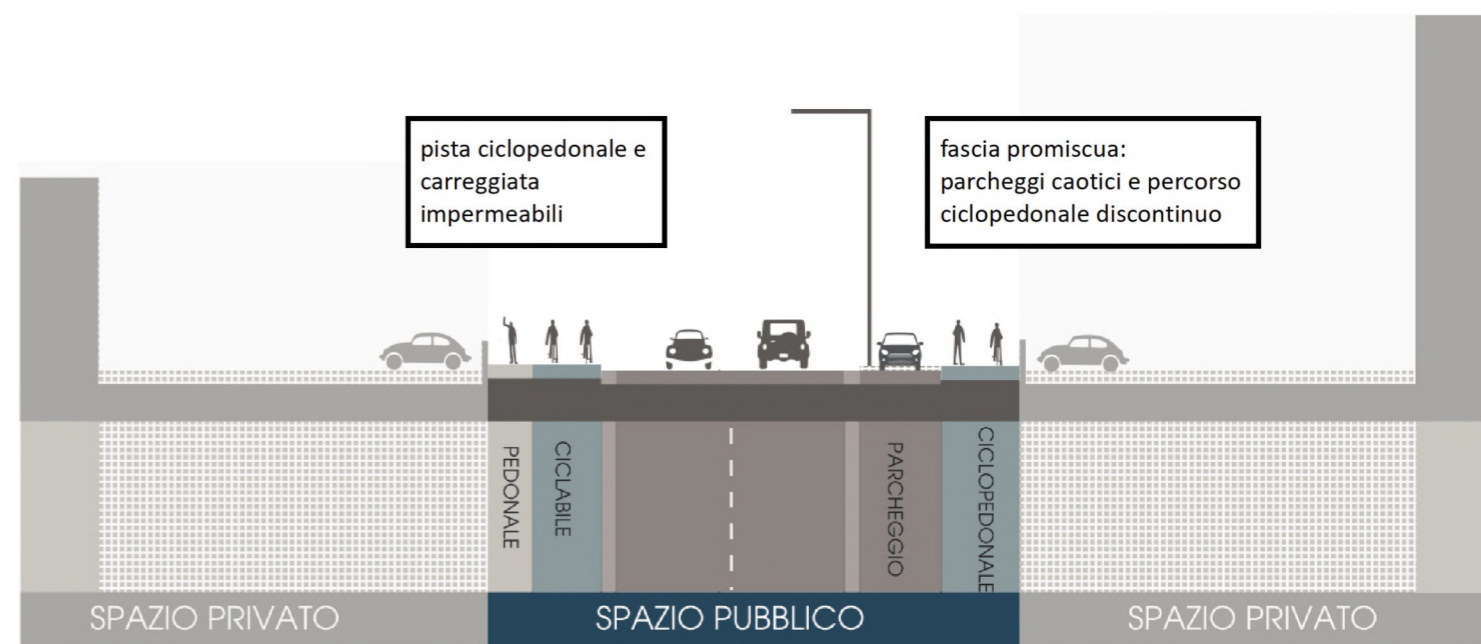
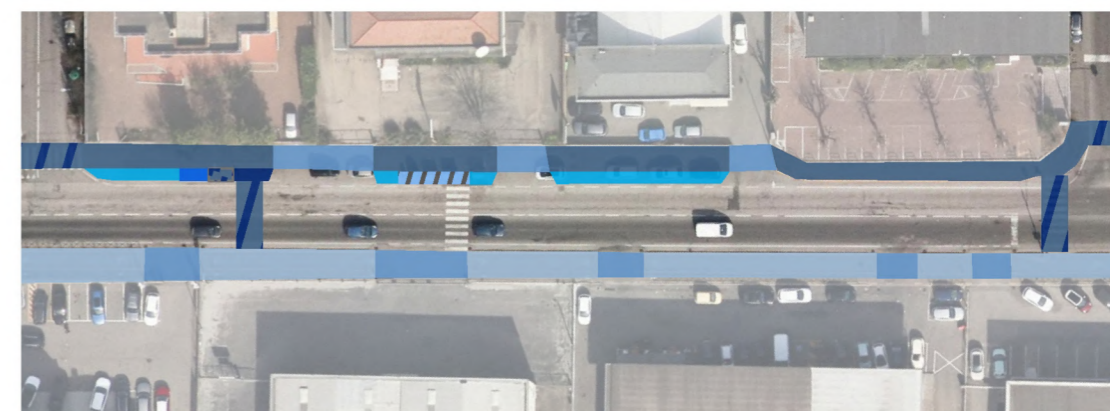
FASCIA INFRASTRUTTURALE, PARCHEGGI E SPAZI APERTI

- incrementare la riconoscibilità dello spazio pubblico con arredo urbano, ed in corrispondenza degli attraversamenti con elementi identificativi per aumentare la visibilità e sicurezza (segnaletica colorata)
- limitare le interferenze critiche tra auto e bici attraverso opportune soluzioni progettuali
- inserimento di rain garden con filari alberati (essenze a bassa emissione di COV) continui per l'ombreggiamento dei percorsi lenti o quali elementi di separazione delle connessioni ciclo pedonali dalla carreggiata
- collocare aree per il parcheggio bici- bici elettriche, monopattini ecc.. a servizio ed implementazione della mobilità lenta
- dotare la fascia stradale per la mobilità lenta di impianto di illuminazione auto-prodotta da fonti rinnovabili
- realizzazione delle piste ciclopedonali con materiali eco-sostenibili (pavimentazione drenante)
- utilizzo di NBS per migliorare la qualità e il comfort dello spazio pubblico

Elementi progettuali

- marciapiede
- ciclabile
- ciclopedonale
- passaggio pedonale
- banchina TPL
- sosta/ ricarica bici
- passo carraio
- cassonetti
- rain garden

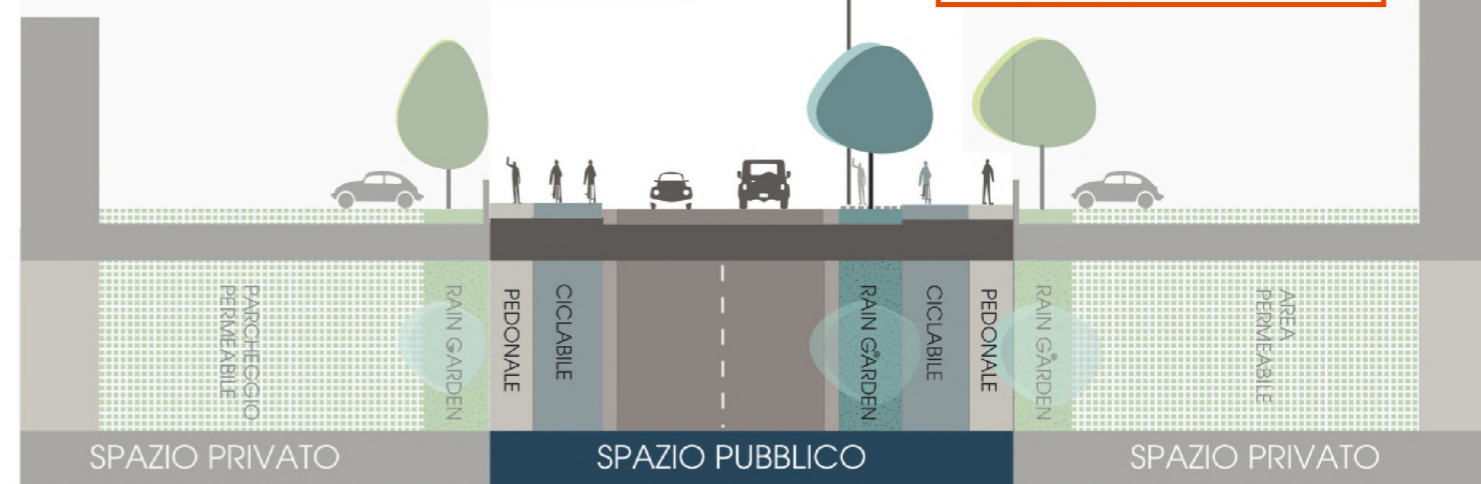
PLANIMETRIA TIPO



STATO DI FATTO

- garantire fascia ciclopedonale su entrambe le carreggiate
- riduzione delle larghezze delle corsie veicolari sovradimensionate a favore di spazi per la mobilità lenta
- ridurre l'offerta di sosta per convertire gli spazi in percorsi ciclabili o ambiti desigillati

- arredo urbano coordinato
- rain garden o trincee infiltranti
- pavimentazione drenante



SEZIONE TIPO DI PROGETTO

ESPLORAZIONE PROGETTUALE DI MIGLIORAMENTO DELLO SPAZIO PRIVATO IN CONTESTO RURALE

La scheda illustra una possibile esplorazione progettuale sullo SPAZIO PRIVATO di via Emilia, applicata ad un contesto rurale, partendo dall'identificazione di obiettivi di qualità da perseguire attraverso azioni da attivare sui lotti e fronti edificati di primo affaccio.



OBIETTIVI DI QUALITÀ PER I LOTTI PRIVATI FRONTI EDIFICATI

- Garantire l'ordinata gestione dello spazio privato in affaccio sulla strada e l'utilizzo di accorgimenti e soluzioni sostenibili nella mitigazione della percezione di luoghi in condizioni di criticità edilizia e d'uso
- Restituire ai fronti edificati una visibilità piena ed ordinata dal punto di vista della riconoscibilità dell'assetto architettonico
- Incentivare l'utilizzo di materiali e tecnologie di architettura eco-sostenibile
- Valorizzazione dei paesaggi dell'acqua
- Tutela delle visuali e dei varchi paesaggistici/panoramici dell'ambiente naturale

PRESTAZIONI /AZIONI NECESSARIE

FRONTE EDIFICATO

- corretta manutenzione e rinnovo delle recinzioni
- in caso di recinzioni di nuova installazione queste dovranno essere coordinate con gli ambiti di prossimità
- negli ambiti rurali limitare le parti in muratura delle recinzioni
- raccordare le uscite dei passi carrai adattando gli eventuali dislivelli, i raccordi e gli scivoli in funzione delle necessità dei pedoni e ciclisti
- coerenza degli spazi privati aderenti la via Emilia agli spazi pubblici circostanti
- eliminare gli edifici incongrui per destinazione e/o tipologia
- in situazioni di particolare criticità legate ad un uso impattante delle aree pertinenziali in affaccio sulla via Emilia si devono prevedere opere di mitigazione in prossimità delle recinzioni al fine di limitare l'affaccio e la visuale di contesti degradati
- potenziare la dotazione di adeguati arredi coordinati all'assetto architettonico del fronte per tutto il suo alzata
- miglioramento energetico degli edifici ricorrendo a soluzioni nbs e grigie

PRESTAZIONI/AZIONI INTEGRATIVE

FRONTE EDIFICATO

- favorire la segnalazione dei panorami attraverso la progettazione con le formazioni vegetali
- predisporre aree per la socialità opportunamente arredate in corrispondenza delle visuali paesaggistiche di pregio individuate
- inserimento filari alberati (essenze a bassa emissione di COV) quali elementi di connotazione (viali alberati accesso a complessi edilizi esistenti)

- limitare le parti in muratura delle recinzioni, ed utilizzare i pali a rete con affiancata siepe viva

a)



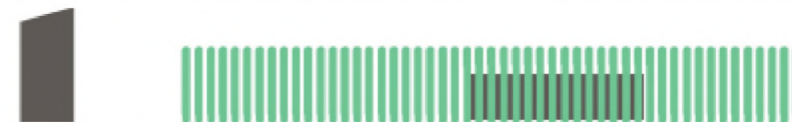
- inserimento filari alberati quali elementi di connotazione (viali alberati accesso a complessi edilizi esistenti)

b)



- In situazioni di particolare criticità legate ad un uso impattante delle aree pertinenziali in affaccio sulla via Emilia si devono prevedere opere di mitigazione in prossimità delle recinzioni al fine di limitare l'affaccio e la visuale di contesti degradati

c)



- favorire la segnalazione dei panorami attraverso la progettazione con le formazioni vegetali

- predisporre aree per la socialità opportunamente arredate in corrispondenza delle visuali paesaggistiche di pregio individuate

d)



ESPLORAZIONE PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO IN CONTESTO RURALE

La scheda illustra una possibile esplorazione progettuale sullo SPAZIO PUBBLICO di via Emilia, applicata ad un contesto rurale, partendo dall'identificazione di obiettivi di qualità da perseguire attraverso azioni da attivare sulla fascia infrastrutturale e sugli spazi aperti.



OBIETTIVI DI QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

- Recupero uniforme senza tratti di discontinuità di una adeguata fascia stradale ad uso esclusivo di pedoni e ciclisti
- Incremento degli spazi per la mobilità lenta e sostenibile in coerenza e continuità di programmazione con il PUMS
- Rendere le aree pedonali e ciclabili luoghi sicuri e riconoscibili e destinarli a spazi per la socializzazione
- Incentivare l'utilizzo di materiali e tecnologie di architettura eco-sostenibile e la loro omogenea caratterizzazione

PRESTAZIONI /AZIONI NECESSARIE

FASCIA INFRASTRUTTURALE, PARCHEGGI E SPAZI APERTI

- in caso di ambiti extraurbani garantire la presenza di una fascia ciclabile almeno in carreggiata singola anche con opportune deviazioni dalla sede stradale
- garantire la continuità fruitiva della fascia ciclopeditonale
- riduzione delle larghezze delle corsie veicolari sovradimensionate per recuperare spazi laterali da destinare alla mobilità lenta
- riqualificazione e potenziamento delle fermate del TPL, adeguatamente dimensionate e segnalate e dotate di percorsi di arrivo dedicati ampi e sicuri
- garantire la corretta percezione dello spazio aperto, dei fronti e della visuale: nella disposizione dei cassonetti per non ingombrare ciclabili o attraversamenti
- evitare che gli interventi sulla sezione stradale compromettano la funzionalità idraulica dei canali

PRESTAZIONI/AZIONI INTEGRATIVE

FASCIA INFRASTRUTTURALE, PARCHEGGI E SPAZI APERTI

- incrementare la riconoscibilità dello spazio pubblico con arredo urbano, ed in corrispondenza degli attraversamenti con elementi identificativi per aumentare la visibilità e sicurezza
- limitare le interferenze critiche tra auto e bici attraverso opportune soluzioni progettuali
- predisporre aree di socialità opportunamente arredate ed attrezzate, migliorare l'organizzazione degli spazi aperti esistenti rendendoli più riconoscibili e fruibili
- inserimento di filari alberati (essenze a bassa emissione di COV) continui per l'ombreggiamento dei percorsi lenti
- dotare la fascia stradale per la mobilità lenta di impianto di illuminazione auto-prodotta da fonti rinnovabili
- realizzazione delle piste ciclopeditonali con materiali eco-sostenibili e di riciclo
- prevedere la separazione della fascia ciclabile dalla strada tramite soluzioni NBS quali: canali vegetati, aree di bioritenzione
- migliorare la funzionalità idraulica dei canali attraverso opportuni interventi NBS

Elementi progettuali

ciclabile



PLANIMETRIA TIPO



LINEE GUIDA PER LA VALORIZZAZIONE, RIQUALIFICAZIONE E SALVAGUARDIA DEL PAESAGGIO DELLA VIA EMILIA



A partire dagli indirizzi ed esplorazioni progettuali presentati in questo fascicolo il PUG propone, per il regolamento edilizio, la definizione di norme per il corretto inserimento paesaggistico per gli interventi.

Il presente fascicolo costituisce un apporto di indirizzo per la definizione di casi esemplificativi, abachi o linee guida, da allegare alle norme per il corretto inserimento paesaggistico, le quali promuovono la tutela e qualificazione paesaggistica ed ambientale del territorio.

Esse sono precisate e redatte per quegli interventi che richiedono elevate prestazioni qualitative e sono uno strumento che completa la strategia locale per la valorizzazione, riqualificazione e salvaguardia dello spazio stradale e dei fronti edilizi.

L'obiettivo delle linee guida è quello di fornire un dispositivo che, pur non avendo carattere di cogenza, sia in grado di esplicitare i criteri e le buone pratiche per le trasformazioni operate sia da soggetti pubblici che privati. Inoltre, si vuole consentire ai soggetti fruitori e decisori, attraverso la lettura combinata con la strategia generale e locale della via Emilia, di poter verificare con facilità modi alternativi di intendere la trasformazione insediativa secondo una nuova e più attenta considerazione dei luoghi necessari ad attivare il processo di qualificazione insediativa della via Emilia in una coerente visione di insieme.