

Politecnico di Milano.
Facoltà di Architettura e Società
Corso di Laurea in
Architettura

Luogo, Paesaggio e Infrastrutture.
La T.A.V. come occasione per disegnare nuovi spazi
collettivi nel territorio di Fontanellato (PR).

Relatore: Laura Pogliani
Laureando: Mirko Mancin
matr. 709832

A.A. 2008-2009

Indice

Abstract

Parte 1: La provincia di Parma nel sistema complesso della Pianura Padana

La Pianura Padana e la Provincia di Parma oggi pag. 7

Ambito Infrastrutturale

Viabilità primaria di interesse regionale :la Via Emilia pag. 9

Viabilità autostradale pag. 10

Intermodalità del trasporto pubblico e privato pag. 11

La linea ferroviaria Milano-Bologna e la linea TAV pag. 11

Ambito Ambientale

Le Fasce Territoriali pag. 13

Parchi pubblici urbani e territoriali pag. 14

Il sistema ambientale pag. 14

Zone di tutela naturalistica pag. 16

Le aree interessate alla centuriazione pag. 16

Bonifiche storiche pag. 16

Le fasce di pertinenza e di tutela fluviale pag. 17

Le zone di tutela degli acquiferi sotterranei pag. 18

I parchi, le riserve naturali e le aree di riequilibrio ecologico:
progetti di tutela, recupero e valorizzazione pag. 18

Ambito Insediativo

Il sistema insediativo pag. 21

Le unità di paesaggio storico insediative pag. 21

L'armatura e la gerarchia urbana pag. 23

La dispersione dell'urbanizzato sul territorio pag. 26

La realtà comunale di Fontanellato

La morfologia del territorio tra il torrente Stirone e il fiume Taro.
Cenni storici tra frammenti di centuriazione e antiche bonifiche. pag. 29

Infrastrutture e territorio: l'Autostrada e la Tav pag. 30

La realtà comunale di Fontanellato pag. 31

Parte 2 : La proposta progettuale nel territorio di Fontanellato

Un progetto a scala territoriale: il percorso ciclopedonale tra natura e storia pag. 35

Le proposte di intervento nel comune di Fontanellato

Il nuovo Polo Istituzionale: Municipio e la Biblioteca pag. 37

Il parco urbano pag. 41

Il nuovo polo commerciale pag. 45

La dimensione urbana della frazione di Priorato	pag. 47
Conclusioni	pag. 49
Bibliografia	pag. 51

Indice delle Tavole

Tav 1 - Inquadramento territoriale e situazione ambientale dell'alta Provincia di Parma. Scala 1 : 50.000

Tav 2 - Evoluzione storica delle infrastrutture e dell'organizzazione territoriale della Provincia di Parma. Scala 1 : 100.000

Tav 3 - Il Progetto a scala territoriale: il Percorso ciclopedonale e la creazione del Parco Agricolo

Tav 4 - Uso del suolo nel comune di Fontanellato. Scala 1 : 5.000
Gerarchie Stradali. Scala 1 : 10.000
Evoluzione Insediativa. Scala 1 : 10.000

Tav 5 - Proposta progettuale generale. Scala 1 : 2.000

Tav 6 - Il nuovo Centro Istituzionale: il Municipio, la Biblioteca e il Punto Ristoro. Pianta scala 1 : 500. Sezioni scala 1 : 200

Tav 7 - La nuova Area commerciale. Pianta scala 1 : 500. Sezione scala 1 : 200.
Il nuovo centro urbano a Priorato. Pianta scala 1 : 500.

ABSTRACT

Il lavoro di riprogettazione di un'area a Fontanellato, in provincia di Parma, trae origine dall'evoluzione territoriale che ha dato forma alla Pianura Padana consolidatasi sul tracciato della via Emilia, di origine romana, e che ha permesso nei millenni l'antropizzazione dell'intera area.

L'analisi mette in evidenza le problematiche che investono il territorio caratterizzato dalla presenza di numerose infrastrutture viarie che ne favoriscono uno sviluppo disordinato e caotico, con la conseguente erosione di suolo agricolo.

La proposta progettuale si concentra sul territorio della pianura che circonda il comune di Fontanellato: è proposta la realizzazione di corridoi verdi che congiungono le aree poste sotto tutela dal PTCP e la realizzazione di un circuito ciclo-pedonale nel territorio agricolo al fine di mettere in rete le emergenze storiche e di rilievo turistico presenti nel comprensorio.

Nel tratto in cui il percorso attraversa il territorio urbano, si propongono interventi da realizzarsi in posizioni strategiche rispetto al territorio e al percorso proposto:

- un parco urbano al fine di evitare il saldarsi del tessuto urbano con la galleria realizzata per il tratto TAV all'interno del paese di Fontanellato; il parco è costituito da una zona a bosco, una zona a parco per uso ricreativo, un'area destinata a strutture sportive e un centro architettonico con funzioni collettive
- un nuovo centro civico costituito dal nuovo municipio, da realizzarsi in previsione della musealizzazione della rocca medievale, una biblioteca civica, un'area ristoro e una serie di spazi a verde tra cui un giardino pensile da realizzarsi su parte della copertura della galleria
- un'area destinata al commercio sia per gli automobilisti che percorrono l'autostrada che per chi percorre il tratto della circonvallazione del paese
- un parco al centro della frazione Priorato, in previsione dell'espansione di tale centro abitato, al fine di creare una dimensione urbana nell'agglomerato e realizzare un piccolo centro civico destinato alla collettività.

Questo volume esplica tali analisi e proposte formulate nelle tavole allegata.

Parte 1 :
La provincia di Parma nel sistema
complesso della Pianura Padana

6 Parte 1 : La provincia di Parma nel sistema complesso della Pianura Padana

La Pianura Padana e la Provincia di Parma oggi

La Pianura Padana è un sistema complesso, risultato di numerose e articolate modificazioni antropiche che hanno coinvolto nei millenni la totalità dell'area di cui ci accingiamo ad analizzare una parte, in rappresentanza del sistema nella sua totalità.

L'attenzione si concentra in particolare sull'area concernente l'alta provincia parmense ovvero quel territorio formato da alta pianura, bassa pianura e sistema collinare; si esclude quindi l'area del comprensorio appenninico per le sue particolari peculiarità che rendono tale settore indipendente e con caratteristiche e necessità difformi dal resto del territorio.

Del resto lo stesso Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, strumento con cui la Provincia si prefigge lo scopo di coordinare le modificazioni in atto e affrontare le criticità, esprime chiaramente la necessità di evitare di riconoscere un carattere "unitario" al territorio della provincia: i fenomeni che lo interessano, le forme di insediamento e di utilizzazione del suolo che vi possono essere riconosciute, le relazioni che vi stabiliscono, i problemi cui occorre dare soluzione non possono mai essere riferiti totalmente alla delimitazione del territorio amministrativo comunale né provinciale; allo stesso tempo, seguendo la stessa logica, sono riconoscibili all'interno dello stesso territorio "parti" tra loro distinte da differenti "principi insediativi", da differenti modi nei quali, lungo la storia, si sono tra loro intersecati i caratteri naturali, sociali, ed economici dando luogo a forme di uso e costruzione del suolo che possono essere riferite ad alcune "situazioni" ricorrenti.

Tale approccio metodologico ha concretamente portato alla formulazione del PTCP, approvato nel 2002 (e relative varianti e integrazioni nel 22 dicembre 2008): un piano complessivo organico, offerto appunto da un approccio di analisi e proposte a scala provinciale, che ci permette di rilevare alcune osservazioni quali preambolo della proposta progettuale da inserire nel territorio in esame.

La zona presa in esame presenta un numero cospicuo di criticità, per lo più scaturite da una gestione poco oculata del territorio:

- rischio idraulico: numerosi avvenimenti alluvionali, che si ripetono con scadenze quasi annuali, testimoniano l'elevato rischio idraulico a cui è soggetto il territorio provinciale; in parte ne è interessato pure il territorio montano, ma le zone più interessate da tale problema sono quelle di pianura, dove la forte antropizzazione del territorio si basa da sempre principalmente sulla gestione e controllo di un assetto territoriale compatibile con la sicurezza idraulica, possibile attraverso la individuazione delle fasce fluviali, intese come aree di rispetto dei fiumi e della loro libertà evolutiva.
- il dissesto idrogeologico: tale problematica riguarda essenzialmente il territorio montano-collinare, che occupa per altro quasi il 70% dell'intera Provincia; e il 25% di tale territorio risulta interessato in qualche modo da frane attive o quiescenti e da altre forme di dissesto. Questo grave problema, di grande importanza per la provincia esula tuttavia dalle finalità dell'analisi allegata agli elaborati progettuali.
- Vulnerabilità degli acquiferi sotterranei: la crescente concentrazione di nitrati riscontrate nelle acque di numerosi pozzi dell'alta e media pianura parmense, comprese le riserve destinate all'approvvigionamento idro-potabile, ha portato la Provincia a farsi promotrice già da alcuni anni, di un progetto integrato che prevede più linee di azione fra loro articolate e coordinate.

- Questo di fatto è l'obiettivo più ambizioso che ha portato alla visione organica dell'intero quadro ambientale e non più per parti distinte, nel tentativo di migliorare la qualità delle acque per mezzo di una razionale protezione delle aree, in cui avviene la ricarica delle falde acquifere.
- **Accessibilità:** questo punto è direttamente collegabile ai vincoli posti nel territorio al fine di salvaguardare la qualità ambientale, da sempre ritenuti un ostacolo a creare le condizioni di sviluppo e competitività al sistema produttivo locale. Una razionalizzazione dei sistemi insediativi e adeguate condizioni di accessibilità alle varie parti del territorio, possono in definitiva coesistere in un equilibrio proficuo a entrambe le parti.
 - **Diffusione insediativa:** l'urbanizzazione diffusa produce problemi crescenti per l'organizzazione dei servizi pubblici di trasporto, per la congestione del traffico e la manutenzione della rete viaria, per la difficoltà di fornire adeguati presidi e servizi al cittadino. Si assiste infatti, proprio nella zona della bassa pianura, e dei comuni della cintura del capoluogo, spesso a una competizione tra attività di tipo urbano/industriale ed attività di tipo agricolo/zootecnico. Risulta pertanto sempre più evidente la necessità di una razionalizzazione e riqualificazione dei fenomeni di dispersione insediativa nei territori della Pianura Padana.
 - **Squilibri demografici:** la situazione di stabilità o addirittura di leggera crescita dei livelli complessivi della popolazione sostenuti dall'apporto delle migrazioni, nasconde la problematica del progressivo invecchiamento generalizzato della popolazione.

Tra queste criticità che caratterizzano l'area in esame, solo alcuni sono direttamente collegabili alla pratica della progettazione e pianificazione urbanistica, paesaggistica e architettonica; in particolare i primi due punti influiscono sulla futura gestione paesistica del territorio e sull'uso ecologico delle risorse finite presenti.

Gli altri punti riguardano principalmente l'approccio urbanistico attuato nel territorio: la gestione delle infrastrutture esistenti e la creazione delle nuove ritenute necessarie, la pianificazione economica e logistica del territorio sino a comprendere nell'analisi di necessità e opportunità gli aspetti sociali e urbani coinvolti.

La comprensione del territorio può essere effettuata attraverso l'analisi in tre grandi macro-aree di pertinenza della provincia in esame:

- ambito infrastrutturale
- ambito paesistico territoriale
- ambito insediativo

Ambito infrastrutturale (tavola 1)

Uno dei punti di eccellenza del territorio provinciale è costituito dalla centralità di Parma nel sistema relazionale medio- padano con le sue potenzialità e attitudini a svolgere un ruolo di nodo strategico negli scambi a scala nazionale e internazionale.

Vera e propria spina dorsale regionale sono le infrastrutture viarie e ferroviarie che si estendono da est a ovest come la Via Emilia e il suo tragitto più volte reiterato nella ferrovia Mi - Bo , l'Autostrada del Sole e ora anche dal tratto Alta Velocità ferroviaria.

A questi percorsi principali, benché subordinati, risultano essere importanti le relazioni stradali e ferroviarie nella direttrice nord-sud quali i vari tratti ferroviari interregionali tra Toscana ed Emilia, l'autostrada della Cisa e il nuovo tratto dalla dorsale tirrenica al Brennero, in via di potenziamento.

Viabilità primaria di interesse regionale: la Via Emilia

Il vero asse infrastrutturale da cui dipende storicamente l'intera organizzazione territoriale che si estende da Piacenza sino a Rimini passando per la città di Bologna, la via Emilia ha permesso la totale antropizzazione della Pianura Padana, fungendo storicamente da collegamento tra i vari centri romani e permettendone lo sviluppo di altri; ai suoi lati inoltre si è avviata la centuriazione dell'intero territorio sino alle sponde del Po a nord e sino ai piedi delle colline a sud.

Come già accennato, si tratta di una infrastruttura permeabile, adatta a essere abitata tanto da perdere in vari tratti la connotazione di "strada" in favore di "piazza": di fatto innumerevoli centri si sono sviluppati lungo il suo asse rendendo necessario oggi, in una situazione in cui il mezzo di trasporto di persone e merci sono automobili e camion, di by-passare tali centri per mezzo di circonvallazioni e tangenziali che permettono di differenziare i flussi di traffico smistandoli in base alla destinazione.

Nella provincia di Parma in particolare sono state create in un decennio la tangenziale di Fidenza, il completamento della tangenziale di Parma, con la realizzazione di un nuovo tracciato parallelo a nord della ferrovia fra il ponte sull'Enza e l'inizio della Variante di Parma che giunge sino a Pontetaro e la variante di Fidenza.

Il risultato è sostanzialmente il quasi completo raddoppio del tracciato della strada consolare, permettendo una rimodulazione della sezione stradale di questa, una migliore regolamentazione degli innesti dalla restante viabilità ed una riduzione, dove possibile, degli accessi diretti, con l'obiettivo di fluidificare il traffico e di migliorare la sicurezza dei numerosi centri abitati che si affacciano sulla Via Emilia: in pratica la via emilia in numerosi tratti decade a strada urbana, con numerose rotonde e percorsi ciclabili che permettono una continuità del tessuto urbano a nord e a sud della stessa strada.

In concomitanza dei principali snodi inoltre sono state realizzate grandi aree con funzione di interscambio tra mezzi privati e pubblici: i grandi parcheggi scambiatori risultano pertanto strategici nell'ambito della pianificazione e razionalizzazione dei flussi di traffico provinciale.

Viabilità Autostradale

Autostrada del Sole A1

L'asse principale autostradale che percorre la provincia è sicuramente l'autostrada del Sole A1 il cui tracciato si estende parallelamente allo storico tracciato della Via Emilia a una decina di Km a nord di questa.

A differenza della strada consolare, che potremmo definire un'infrastruttura permeabile al territorio, l'autostrada è per sua natura una cesura netta su territorio che va a dividere la parte a nord del territorio da quella a sud della stessa autostrada.

L'infrastruttura in definitiva crea una linea netta tra le due parti, destinate a uno sviluppo differente: la parte a nord, coincidente con il territorio della bassa pianura, a uno sviluppo agricolo, in continuità con la storia del territorio; la parte a sud dell'autostrada vede uno sviluppo antropico con un'accelerazione maggiore: una distribuzione caotica di residenze, terziario, commercio e produttivo in generale. Di fatto la linea dell'autostrada segna una divisione netta a uno sviluppo che sarebbe stato in sua assenza maggiormente graduale e sfumato.

Inoltre oggi, con la sostituzione di tutti i cavalcavia lungo l'autostrada per la realizzazione della TAV, la realizzazione di tutti i sottopassi mancanti sulla linea ferroviaria storica che corre parallelamente all'autostrada e il potenziamento generale delle strade interessate a tali cantieri, il territorio tra via Emilia e autostrada subisce nuove e repentine modifiche nel suo assetto generale: le infrastrutture viarie accelerano il fenomeno di dispersione edilizia nel territorio.

Nell'ambito di interesse per il progetto, la creazione della linea TAV ha costretto l'eliminazione dell'area di sosta di Fontanellato nord (con il suo spostamento più ad ovest in provincia di Piacenza) e la messa in opera di interventi per mitigare l'impatto acustico sul territorio attraversato dalla tratta ferroviaria Alta Velocità Milano-Bologna, realizzata in complanare a nord dell'Autostrada, modificando quindi il panorama pianeggiante di questa striscia di territorio.

Autocisa A 15

L'altro importante asse autostradale che interessa il territorio parmense è l'Autocisa A15, fondamentale collegamento tra le province di Parma e Massa-Carrara nella regione Toscana e che permette il valico degli Appennini.

Indicativamente si snoda da sud a nord andandosi a innestare all'altezza del casello di Pontetaro, nei pressi della via Emilia, con l'autostrada del Sole.

La prosecuzione del naturale flusso verso nord risulta pertanto affidato per ora alle strade statali e ai percorsi alternativi con bretelle autostradali distanti da questo svincolo.

Raccordo Autocisa - Autobrennero

Per ovviare a tale interruzione è prevista la realizzazione di un collegamento diretto fra le autostrade della Cisa e Autobrennero già contenuta nel PTR, nel Piano Infra-regionale ed ulteriormente ribadita nel PRIT 98.

In merito a questa opera è già definito il punto di partenza del raccordo, in corrispondenza dell'innesto fra Autosole e Autocisa, l'ambito dove prevedere l'attraversamento del fiume Po (da farsi in corrispondenza dell'abitato di Gussola) e il punto di arrivo sull'Autobrennero all'altezza del casello di Mantova-Sud.

Recentemente la società Autocisa ha predisposto un progetto per il nuovo asse autostradale che – relativamente al territorio parmense - è conforme al tracciato previsto dal PTCP.

Infine è prevista la realizzazione di un nuovo casello nel territorio di Parma, da localizzarsi, in coerenza con quanto indicato anche dal PRIT, in corrispondenza dell'intersezione con la prevista Strada Cispadana.

Intermodalità del trasporto pubblico e privato

La rete di linee di trasporto pubblico su gomma nella Provincia di Parma è, come precedentemente rilevato, organizzata prevalentemente in modo da coprire in modo più o meno efficiente tutto il territorio provinciale, facendo riferimento però come centro di interscambio principale al Comune Capoluogo.

Se da una parte si è di fronte ad una distribuzione delle linee che utilizza comunque la città di Parma come fondamentale nodo di connessione dei percorsi di attraversamento della Provincia, d'altra parte si assiste ad una distribuzione piuttosto capillare del servizio che impiega numerosi depositi mezzi nel territorio provinciale per effettuare servizi locali (a livello di area sub provinciale).

Un sistema di supporto indispensabile per l'intermodalità del servizio pubblico (per quanto riguarda l'interscambio con i mezzi privati) è rappresentato indubbiamente dai parcheggi. Oltre ai grandi parcheggi scambiatori nei pressi delle tangenziali importanti risultano le aree di sosta realizzate e potenziate nei pressi delle stazioni ferroviarie il cui valore di intermodalità e il peso quantitativo sono risultati preponderanti. In particolare le stazioni risultate principali sul territorio sono state quelle di Parma, Fidenza, e quindi Salsomaggiore Terme e Fornovo su tutte le altre (oggi in via di dismissione).

Dopo gli accordi sul quadruplicamento della linea ferroviaria Milano - Bologna le stazioni ferroviarie di Parma e Fidenza sono state confermate quali principali stazioni della provincia di Parma, da attrezzare con adeguate aree di interscambio con gli altri mezzi di trasporto (in particolare aree sosta per autovetture e stazioni per autocorriere).

La linea ferroviaria Milano-Bologna e la linea TAV

La linea ferroviaria storica corre parallela alla via Emilia a poche centinaia di metri a nord di questa.

Tale tracciato, che si biforca verso Torino all'altezza di Piacenza, presenta numerose biforcazioni sia a nord che a sud al fine di smistare verso i centri minori il traffico ferroviario.

Tra le varie derivazioni la più importante nel territorio parmense risulta essere quella in corrispondenza di Fidenza che convoglia il traffico ferrato in direzione di Livorno.

Numerosissime stazioni ferroviarie presenti in numerosi comuni e frazioni testimoniano un trasporto ferroviario locale ormai dismesso a favore di autobus e corriere, divenute economicamente più vantaggiose: vari edifici, tra cui le piccole stazioni, le numerose case cantoniere, e gran parte del patrimonio immobiliare FS nei centri urbani è stato venduto in concomitanza della dismissione del trasporto locale.

Inoltre soprattutto lungo la principale strada ferrata, importanti incroci con passaggi a livello sono stati sostituiti da sottopassi che restituiscono continuità viaria a un territorio fortemente costruito.

A questa razionalizzazione dei flussi di traffico oggi se ne aggiunge un'altra: la realizzazione della TAV ha di fatto diviso i flussi di traffico a media percorrenza da quelli a lunga percorrenza modificando in maniera sostanziale frequenza di corse e distanze percorse dai vari treni. Per quanto concerne la provincia di Parma, l'assenza di una stazione TAV rende la provincia subordinata gerarchicamente ai centri di Piacenza e Reggio Emilia; nel contempo la frammentazione dei tratti sulla linea storica, destinata al traffico di media distanza, vede le stazioni di Parma, Piacenza e Fidenza quali ideali terminali delle corse tra Milano e Bologna, in un quadro di razionalizzazione spinta.

Se da un punto di vista del territorio questa razionalizzazione non comporta sostanziali modifiche nelle infrastrutture esistenti (a parte la realizzazione ormai ultimata della linea TAV), questo influisce tuttavia nei comportamenti dei numerosi abitati pendolari del territorio, i cui scambi tra mezzo pubblico e mezzo privato, richiedono adeguata attenzione progettuale, soprattutto nell'organizzazione dell'interscambio, per mezzo di parcheggi di sosta e potenziamenti di assi interessati, in un'ottica che richiede il controllo della dispersione abitativa nel territorio nell'assunto che centri gerarchici compatti siano l'optimum per offrire adeguati servizi e infrastrutture al cittadino.

Ambito ambientale (tavola 1-2)

Il territorio della Pianura Padana, benchè a prima vista possa apparire omogeneo, deve la sua fisionomia odierna alle caratteristiche ambientali che ne hanno motivato lo sviluppo e l' antropizzazione per fasi successive.

Oggi ne risulta un ambiente complesso ed estremamente fragile: le mutazioni avvenute negli ultimi decenni dal punto di vista dello sviluppo insediativo e infrastrutturale hanno inciso sul deterioramento di un territorio a forte valenza ambientale e agricola.

Le Fasce Territoriali

Il riconoscimento degli elementi naturali ed antropici consente di suddividere il territorio di pianura in fasce sub-parallele dai caratteri più o meno omogenei e continui, di seguito descritti.

- Fasce di pertinenza fluviale:

queste superfici, comprendenti sia gli alvei attivi che le zone golenali, rappresentano in pratica le aree alluvionali recenti ed esondabili dalle piene dei corsi d'acqua principali e si allungano da ovest ad est (andamento del F. Po) o da sud a nord (torrenti appenninici); esse sono, per lo più, delimitate da arginature, che impediscono l'espansione fluviale nella circostante pianura e segnano a tutti gli effetti il limite tra le forme attuali e quelle pregresse, ossia antecedenti all'intervento antropico;

- Fascia di meandreggiamento del Fiume Po:

questa fascia evidenzia la zona storicamente influenzata dal Fiume e come tale ancora riconoscibile per la presenza di percorsi fluviali relitti (paleoalvei e paleomeandri, alvei abbandonati) e per il prevalere di litologie sabbiose e limose.

- Fascia di bassa pianura:

la bassa pianura è nel complesso definibile come una zona di transizione tra il dominio delle conoidi alluvionali dei corsi d'acqua appenninici (tipiche dell'alta pianura) ed il dominio del F. Po; indicativamente tale area si estende dal fiume Po alle aree vicine, (in maniera elastica) all'autostrada MI-BO.

- Fascia di alta pianura:

nel complesso, l'alta pianura è il dominio delle conoidi alluvionali oloceniche (ossia riferibili agli ultimi 7.000-10.000 anni) dei corsi d'acqua appenninici, costituite da depositi prevalentemente grossolani, anche di rilevante spessore (fino a 100 m) e continuità; indicativamente si estende dalla bassa pianura ai piedi delle colline più a sud; il tracciato della via Emilia incide, a grandi linee lungo la mezzaria di tale fascia territoriale.

- Fascia pedecollinare:

la fascia pedecollinare costituisce una zona di graduale passaggio tra l'alta pianura (di genesi olocenica e caratterizzata da depositi continentali) e la collina (per lo più già interessata da terreni prequaternari di origine marina). A quest'ultima segue la fascia appenninica.

In sintesi il territorio è caratterizzato da grandi fasce omogenee con un andamento est-ovest ,attraversate perpendicolarmente dai corsi dei fiumi ,distribuiti con una certa regolarità sull'intero territorio.

Non casualmente la modificazione avviata dai romani segue l'andamento della fascia di alta pianura: sfruttando l'omogeneità del terreno, poco propenso alle alluvioni, la localizzazione della via Emilia è risultata ottimale nei secoli. Da questa ha avuto origine la suddivisione in fasce perpendicolari della campagna secondo le regole della centuriazione, al fine di razionalizzare i corsi d'acqua e le canalizzazioni necessarie all'agricoltura.

Tale manipolazione del territorio è leggibile ancora oggi grazie a numerosissimi frammenti di centuriazione, e a un intero “brano originale” a nord del comune di Parma e posto sotto tutela paesaggistica dal PTCP, nonché da continui ritrovamenti di antiche ville romane, come accaduto nel comune di Fontanellato, localita' Cannetolo, in cui, durante la costruzione della TAV è stata ritrovata una villa i cui manufatti sono oggi all'interno del museo comunale .

In questo ambiente che ha visto estendere il processo di antropizzazione su tutto il territorio disponibile e che subisce oggi grandi fenomeni di urbanizzazione diffusa, la tutela e l'estensione di una rete ecologica di parchi pubblici e aree sotto tutela ambientale diviene di primaria importanza nel tentativo di giungere a un riequilibrio territoriale

Parchi pubblici urbani e territoriali

Nella provincia almeno tre parchi regionali fra quelli esistenti presentano una consistente dotazione di aree di proprietà pubblica, tanto da poter svolgere un ruolo di parchi pubblici territoriali:

- il Parco Regionale Boschi di Carrega,
- il Parco Fluviale Regionale del Taro,
- il Parco Fluviale Regionale dello Stirone.

Si tratta di parchi sorti soprattutto con l'obiettivo di salvaguardare da pesanti alterazioni antropiche alcuni ecosistemi di grande valore naturalistico (così come confermato dalla presenza di luoghi riconosciuti come Siti di Importanza Comunitaria), ma che in ragione della loro collocazione in prossimità della Via Emilia (l'ambito più densamente abitato del parmense) sono anche diventati un caposaldo per il tempo libero per una buona quota della popolazione provinciale. Questo ruolo è ulteriormente accentuato con la realizzazione di attrezzature per la fruizione ed anche gli Enti di gestione dedicano una buona parte del loro lavoro all'educazione e alla divulgazione ambientale dei numerosi visitatori. All'interno di questo quadro i parchi regionali esistenti - che rappresentano gli ambiti dove sono già presenti queste forme di “tutela attiva” - costituiscono i capisaldi iniziali di una rete che deve connettere fra loro questi luoghi di eccellenza. I parchi pubblici urbani e territoriali possono contribuire all'attuazione della rete ecologica .

Il sistema ambientale

La provincia è caratterizzata da numerose aree poste sotto tutela dal Piano relativo al sistema ambientale; tali vincoli sono introdotti in primo luogo dal riconoscimento di numerosi elementi naturali e paesaggistici di grande valore, ma anche da alcune rilevanti criticità quali il rischio idraulico, il dissesto idrogeologico e la vulnerabilità degli acquiferi sotterranei che hanno determinano l'esigenza di individuare adeguate misure di tutela e salvaguardia.

Il sistema dei principali corsi d'acqua caratterizza fortemente sia il territorio montano che quello collinare e di pianura.

Gli intensi processi di antropizzazione hanno, nel passato, inciso notevolmente su di esso, determinando l'esigenza di delimitare aree di pertinenza fluviale volte a preservare gli ambiti direttamente influenzate dalla dinamica dei fenomeni idrodinamici. A tal fine, anche in riferimento al vigente Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino del fiume Po, sono state definite aree di rispetto del fiume e della sua libertà evolutiva, nonché la programmazione di azioni ed interventi di difesa e di riduzione del rischio idraulico.

Alcuni ambienti fluviali rivestono una rilevanza particolare sotto l'aspetto naturalistico ed hanno dato luogo alla istituzione, con legge regionale, di due parchi fluviali: il parco del Taro e ed il Parco dello Stirone. Per altri sono state definite aree di riserva naturale (Parma Morta) ed aree di riequilibrio ecologico (tratto del torrente Parma e del torrente Enza).

Altri ambienti fluviali, caratterizzati dalla presenza di elementi di rilievo paesaggistico, ma anche dall'intensa azione dell'uomo volta alla coltivazione e trasformazione del suolo, sono stati definiti nel tempo specifici ambiti in cui predisporre progetti di tutela, recupero e valorizzazione (fiume Po, basso corso del fiume Taro, torrente Enza, torrenti Parma-Baganza, sorgenti e basso corso torrente Stirone, confluenza Taro-Ceno, alto corso del Taro).

Il tema degli acquiferi rappresenta un altro punto di particolare criticità dovuto all'inquinamento da nitrati delle falde utilizzate per l'approvvigionamento idrico. Il ridotto livello qualitativo delle acque sotterranee ha indotto la predisposizione di approfonditi studi specializzati, in base ai quali sono state definite, nel PTCP, particolari misure di prevenzione e controllo delle attività soprattutto per le aree dell'alta pianura e delle prime colline.

Le aree montane e collinari rappresentano un grande patrimonio naturalistico e paesaggistico che interessa oltre il 70 % del territorio provinciale ed in cui molteplici sono gli elementi di elevato pregio. In esse sono presenti due parchi, uno di livello regionale, i Boschi di Carrega per il quale è previsto il suo ampliamento per conseguire il congiungimento con il Parco Fluviale del Taro, e l'altro di livello nazionale e regionale- il parco tosco-emiliano connesso al parco regionale dei Cento Laghi. La rilevanza paesaggistica di queste aree è testimoniata dalla presenza di ben quindici siti BIO - ITALY in cui sono presenti habitat con particolari specie animali e vegetali.

Oltre alla presenza di rilevanti elementi di pregio ambientale le aree montane e collinari sono fortemente caratterizzate da estesi fenomeni di dissesto idrogeologico: oltre il 25% di questi territori è interessato da frane ed altre forme di dissesto. Questa criticità, emersa in tutta la sua rilevanza anche in un recente passato, ha condizionato in modo determinante la creazione di ampie zone protette per attenuare le situazioni di dissesto che comportavano rischi per gli abitati e le infrastrutture di comunicazione.

Zone di tutela naturalistica

L'origine di tali zone è da ricercarsi nella necessità di tutelare le aree con valenze geologiche, geomorfologiche, paleontologiche, naturalistiche, mineralogiche, faunistiche ed ecosistemiche e rappresenta senza dubbio il tema di maggior prevalenza nell'ambito di un sistema di tutele a scala territoriale.

Le aree interessate alla centuriazione

Per quanto riguarda le zone interessate dalla centuriazione, analisi dettagliate hanno confermato l'evidenza per cui strade, strade interpoderali, filari, canali oggi presenti sul territorio costituiscono frammenti superstiti della primigenia opera di razionalizzazione territoriale avviata dai romani.

Questa rete territoriale permette una lettura in divenire della Pianura Padana, rendendo tale evoluzione coerente nei secoli. A tal fine sono posti sotto tutela questi "segni" sia per valore archeologico sia perché ancora parti intrinseche dell'efficienza del sistema ambientale; ne è scaturita una catalogazione in tre macro-gruppi distinti per riconoscibilità degli elementi:

- aree di accertata consistenza archeologica;
- zone di tutela della centuriazione;
- elementi della centuriazione.

Bonifiche storiche

La metodologia seguita, per la definizione dei perimetri, si è sviluppata mediante la lettura incrociata di più cartografie tematiche e fonti bibliografiche dalle quali emerge, un'evoluzione storica molto interessante, che evidenzia le strette relazioni fra l'ingegneria idraulica e l'assetto socio economico nei vari periodi storici. I "segni" tracciati nel tempo sul territorio per regolare i flussi idrici nella caratteristica maglia della bassa e alta pianura parmense, definiscono oggi un paesaggio con connotazioni ambientali talvolta pregevoli e definito dalla presenza di una fitta rete di canali di diversi ordini e di diverse tipologie di manufatti costruiti nel tempo.

La salvaguardia complessiva dei manufatti lungo i canali ed alcune regole di carattere generale per un uso del territorio compatibile con l'aspetto ambientale delle bonifiche storiche e dell'intera area geografica della bassa parmense sono da applicare nell'ambito di tre macro aree :

- Zona pianura nord ovest (comuni interessati: Busseto, Roncole, Soragna, Fontanelle, Roccabianca, Ragazzola, Zibello, Polesine);
- Zona pianura nord est (comuni interessati: Torricella, Sissa, Trecasali, Viarolo, Baganzola, Torrile, Colorno, Mezzano Rondani, Sacca);
- Zona San Secondo - Fontanellato.

E' inoltre da sottolineare come il tema della qualità del sistema idrico, filo conduttore dell'odierna pianificazione ambientale, esplicita nel PTCP, sia una diretta continuazione della volontà di controllo e regimentazione delle acque avviato dai romani e proseguito senza sosta nei millenni, e in definitiva è il generatore stesso dell'esistente territorio.

Le fasce di pertinenza e di tutela fluviale

La definizione degli ambiti di pertinenza fluviale, individuabili come aree direttamente influenzate dalla dinamica dei fenomeni idrodinamici e morfologici connessi al regime del corso d'acqua, assume una valenza pianificatoria assai rilevante in quanto tali ambiti costituiscono una "categoria normativa" specificamente orientata a conseguire il raggiungimento non solo di essenziali obiettivi di messa in sicurezza delle attività antropiche, ma anche di tutela del fiume stesso e delle sue pertinenze, nella difficile ricerca dell'equilibrio tra interessi antropici da una parte (edili, turistico-ricettivi, sfruttamento di risorse naturali quali cave e riserve idriche) e naturalistico-ecologici dall'altra.

Le regioni di pertinenza del corso d'acqua, intese come aree di rispetto del fiume e della sua libertà evolutiva, rivestono quindi un ruolo strategico nell'ambito della pianificazione dell'uso del suolo e della programmazione di azioni ed interventi: gli obiettivi da raggiungere mirano, nel contempo, alla salvaguardia delle componenti naturalistiche ed ambientali e alla conservazione dei valori paesaggistici, storici e culturali.

Gli obiettivi connessi alla tutela e valorizzazione riguardano in particolare la salvaguardia e la ricostruzione degli ecosistemi fluviali, ormai pericolosamente rarefatti, la conservazione e il miglioramento del paesaggio attraverso interventi di recupero naturalistico, la riorganizzazione di questi ambiti considerati marginali finalizzata alla creazione di luoghi attrezzati per la pubblica fruizione, per la didattica e per la sperimentazione di soluzioni innovative. Tutto questo allo scopo di invertire la tendenza innescata dall'attività antropica che, alterando gli equilibri idrodinamici dei corsi d'acqua, ha portato alla progressiva riduzione degli spazi di pertinenza fluviale e della differenziazione degli habitat a seguito dell'aumento della uniformità ambientale.

Il PTCP presenta il risultato di questo tentativo di delimitazione delle zone di tutela fluviale utilizzando la metodologia "overlay" o sovrapposizione di mappe tematiche.

Sulla base della suddetta metodologia, gli ambiti perifluviali sono stati articolati nelle seguenti zone che giustificano l'uso del suolo appropriato:

- Invasi ed alvei dei corsi d'acqua, interessanti l'alveo inciso delimitato dalla scarpata fluviale attiva; questa zona è sempre ricompresa all'interno della Fascia di deflusso della piena.
- Zone di tutela dei caratteri ambientali dei laghi, bacini e corsi d'acqua, esterne alle precedenti, ricomprendenti aree sede di potenziale riattivazione di forme relitte non fossili, cioè ancora correlate dal punto di vista morfologico, paesaggistico ed ecosistemico alla dinamica fluviale che le ha generate, oltre che gli ambiti di elevato pregio naturalistico, ambientale e storico-culturale. Il limite esterno della zona di tutela dei caratteri ambientali dei laghi, bacini e corsi d'acqua coincide il più possibile con elementi fisici, quali strade, autostrade, carraie, ferrovie, cave (sia attive che dismesse) che rappresentano un limite riconoscibile di discontinuità dei caratteri territoriali. In questa zona è prevista l'eventuale esondazione delle acque a causa dei periodi di alta caduta meteorologica

A questo proposito, si evidenzia l'introduzione di una specifica norma a protezione degli argini, in particolare degli argini maestri di seconda categoria, finalizzata a consentirne la manutenzione ordinaria e straordinaria, l'eventuale spostamento così da permettere l'ampliamento della sezione di deflusso, e la creazione di una fitta

rete di corridoi ecologici ed infrastrutturali (ad es. per la realizzazione di un sistema di percorsi ciclo-pedonali), destinati alla didattica, alla ricreazione e alla pubblica fruizione.

Le zone di tutela degli acquiferi sotterranei

La mole di conoscenze acquisite sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee, sull'assetto geolitologico della pianura e degli acquiferi in rapporto alla stratigrafia del sottosuolo e all'idrografia superficiale, ha permesso l'elaborazione di interventi finalizzati alla salvaguardia e alla tutela delle acque nella pianura parmense.

Indicativamente è stato vietato lo spandimento di liquami zootecnici in tutta la provincia al fine di ridurre le infiltrazioni di nitrati che giungono sino alle falde acquifere, per la depurazione delle quali sono state evidenziate le aree di ricarica dei "Gruppi acquiferi" (studio svolto dalla Regione Emilia-Romagna in collaborazione con ENI-AGIP - 1988) e sulla capacità attenuativa dei suoli. Tali aree opererebbero in sinergia con la capacità di auto-depurazione nel tempo dei fiumi riportando ottimisticamente i valori delle acque in falda a livelli accettabili sia per i contenuti di nitrati che di azotati.

I parchi, le riserve naturali e le aree di riequilibrio ecologico: progetti di tutela, recupero e valorizzazione

In Provincia di Parma sono presenti 6 Aree Protette Regionali:

- il Parco Regionale dei Boschi di Carrega ;
- il Parco Fluviale Regionale del Taro ;
- il Parco Fluviale Regionale dello Stirone
- il Parco Regionale di Crinale Alta Val Parma e Val Cedra ;
- la Riserva Orientata del Monte Prinzera
- la Riserva Orientata Parma Morta .

Nel caso delle riserve naturali la gestione è affidata ai Comuni, anche in collaborazione con Associazioni di Volontariato, Università e Centri di Ricerca.

Attraverso il PTCP il sistema delle aree protette della provincia è stato sviluppato principalmente con questi obiettivi:

- l'individuazione di due ambiti di possibile ampliamento dei parchi regionali e delle riserve naturali esistenti; ambiti che costituiscono elemento di riferimento per la revisione e l'aggiornamento dei rispettivi piani territoriali dei parchi o degli atti istitutivi della riserva;
- l'istituzione di una nuova riserva naturale relativa all'attuale oasi LIPU di Tor-rile;
- l'istituzione di nuove aree di riequilibrio ecologico.

In particolare, gli ambiti di ampliamento dei Parchi regionali e delle Riserve naturali esistenti riguardano il Parco Regionale Boschi di Carrega e il Parco Fluviale Regionale del Taro. Il risultato è l'ampliamento di entrambi i parchi nell'area di Pontescodogna, allo scopo di realizzare una continuità territoriale fra le due aree protette; tale ambito è parte di siti di importanza comunitaria .

Da PTCP é prevista una relazione diretta tra le due zone che, oltre agli aspetti più eminentemente naturalistici e biologici, ha una sua validità urbanistica come "corridoio" ecologico tra due aree di valenza ambientale.

Le istituzioni di nuove aree di riequilibrio ecologico riguardano:

- l'ex cava di ghiaia "Cronovilla", ubicata nel Comune di Traversetolo;
- l'ex cava di argilla "S. Genesio", ubicata nel Comune di San Secondo Parmense;
- tre aree interessate da fontanili, ubicate nel Comune di Fidenza;
- le aree dei fontanili di Beneceto e di Viarolo, ubicate nel Comune di Parma;
- l'area del fontanile di san Martino Sinzano, ubicata nel Comune di Collecchio;
- l'area di rispetto dei pozzi acquedottistici di Priorato, ubicata nel Comune di Fontanellato.

I corridoi ecologici individuati e i progetti di tutela e valorizzazione costituiscono i principali elementi territoriali di connessione del sistema delle aree protette.

Questi siti posti sotto tutela costituiscono una ossatura del sistema ambientale in un'ottica di future inclusioni territoriali al fine di giungere ad un sistema in grado di equilibrare l'impatto antropico nel territorio.

La finalità del piano è in definitiva quella di realizzare una rete di aree di particolare pregio ambientale, dove promuovere specifici progetti, attività e forme di gestione, così da garantire la più attenta conservazione attraverso adeguate forme di promozione, animazione territoriale, fruizione controllata e sviluppo socio-economico.

I parchi e le riserve naturali esistenti, che rappresentano gli ambiti dove sono già presenti queste forme di "tutela attiva", hanno costituito i capisaldi iniziali per la individuazione dei progetti di tutela, recupero e valorizzazione, i quali rappresentano quindi elementi di connessione di questi luoghi di eccellenza. Anche la presenza - reale o potenziale - di alterazioni antropiche negative ha costituito, in alcuni casi, un importante criterio nel selezionare i luoghi dove promuovere specifiche forme di protezione.

Il PTCP individua quindi i seguenti progetti di tutela, recupero e valorizzazione, alcuni dei quali già conclusi ed operativi (tavola 1):

- progetto di tutela, recupero e valorizzazione degli ecosistemi padani del fiume Taro e dei fontanili
- progetto di riqualificazione ambientale e valorizzazione della fascia fluviale della media Val d'Enza
- progetto di tutela, recupero e valorizzazione degli ambiti fluviali dei torrenti Parma e Baganza
- "Po, fiume d'Europa", progetto di tutela e valorizzazione d'iniziativa regionale per la definizione di un modello territoriale e di gestione ecosostenibile
- progetto di tutela, recupero e valorizzazione dello Stirone e di Frescarolo;
- progetto di tutela, recupero e valorizzazione "Sorgenti dello Stirone"
- progetto di tutela, recupero e valorizzazione "Confluenza Taro e Ceno";
- progetto di tutela, recupero e valorizzazione "Museo del Petrolio di Vallezza";
- progetto di tutela, recupero e valorizzazione "I Salti del Diavolo";
- progetto di tutela, recupero e valorizzazione "Parco Geologico della Val Ceno";
- progetto di tutela, recupero e valorizzazione "Alta Val Taro, del Monte Pelpi e dell'Oasi Ghirardi";
- progetto di tutela, recupero e valorizzazione "Miniere di Corchia";
- progetto di tutela, recupero e valorizzazione "Monte Fuso e Monte Caio" ;
- progetto di tutela, recupero e valorizzazione "Monte Penna e Monte Nero – Monte Ragola".

L'obiettivo è quello di potenziare e mettere in connessione il sistema dei parchi e delle riserve naturali esistenti: parco nazionale dell'Appennino tosco-emiliano, parco regionale dei Boschi di Carrega, parco fluviale regionale del Taro, parco fluviale regionale dello Stirone, parco regionale di Crinale Alta Val Parma e Val Cedra (parco dei "Cento Laghi"), riserva orientata del Monte Prinzerà, riserva orientata della Parma Morta.

La connessione di tali aree protette è attuata al fine di realizzare il concetto di "rete ecologica", cercando di interpretare e mettere in evidenza la qualità delle relazioni che legano tra loro quelle parti di territorio con più alti gradi di naturalità e possono supportare a diversi livelli la vita animale e vegetale.

In definitiva, appare sempre più evidente la necessità di promuovere iniziative finalizzate alla riduzione dello sfruttamento eccessivo delle risorse ambientali; come già ricordato il contenimento degli utilizzi eccessivi delle varie componenti ambientali riveste per il territorio una valenza anche economica essendo la provincia fortemente caratterizzata dal settore agro - alimentare, che trae dalle peculiarità del territorio i punti di forza per la promozione delle produzioni locali.

Il tema della qualità ambientale risulta tuttavia molto complesso: a tal fine è stata ritenuta negli anni prioritaria la tutela dei corsi d'acqua quali elementi essenziali e caratterizzanti del territorio provinciale ed in tal senso ne sono stati valutati sia gli aspetti idraulici che quelli geomorfologici; quindi è seguita la presa di coscienza dell'inquinamento degli acquiferi e del deupaperamento delle aree boschive, che ha indotto a incentivare la presenza di aree di compensazione. Analogamente sono state definite ed analizzate le caratteristiche delle unità di paesaggio definibili come "le qualità del territorio ad esso impresse dalla storia e dalla natura", il cui recupero e conservazione deve condizionare i processi di trasformazione del territorio.

Ambito insediativo (tavola 1-2)

Il sistema insediativo

Le trasformazioni del territorio provinciale avvenute in questi ultimi anni, si sono in buona parte appoggiate ad una rete di insediamenti esistenti e dal ruolo storicamente definito (es: Parma come sede esclusiva di alcune funzioni, i centri di fondovalle quale luogo di interscambio fra montagna e resto del territorio, Borgotaro come centro di servizi per l'Alta Val Taro), ma si può anche osservare l'emergere di nuove polarità, a volte in relazione alla particolare ricchezza del tessuto produttivo (es: Collecchio quale centro particolarmente fornito di servizi alle imprese), a volte quale conseguenza del consolidarsi di un ruolo storicamente svolto (es: Langhirano, già emporio commerciale di fondovalle, dopo una rapida crescita delle attività produttive, è ora l'unico centro di livello superiore dell'intera Val Parma).

La realtà odierna è caratterizzata dalla crisi del sistema a struttura monocentrica provinciale, da superare attraverso il rafforzamento del sistema insediativo Cispadano e da quello Pedemontano.

In ugual misura pure gli attuali processi di urbanizzazione diffusa che determinano crescenti criticità nell'organizzazione dei servizi e nell'accentuata competizione uso del suolo richiedono una sorta di pianificazione e razionalizzazione.

Le unità di paesaggio storico insediative

Come già accennato, la distribuzione dei centri urbani nella pianura padana derivano essenzialmente dalla prima originaria organizzazione territoriale voluta dai Romani nel II sec a.c. in concomitanza della creazione della via Emilia e delle prime colonie lungo il tracciato della stessa. Oltre al carattere difensivo e militare, tali centri urbani hanno rivestito le principali funzioni amministrative del territorio e soprattutto la funzione di nodo commerciale tra il territorio da subito reso agricolo con i mercati dell'impero.

Tale funzione commerciale promuove lo sviluppo di numerosi centri minori tra le colonie di Piacenza, Parma e Fidenza nei baricentri delle aree di pertinenza delle stesse colonie; si creano così nel tempo una serie quasi a raggiera sul territorio di satelliti subordinati nei secoli sempre più capillare nel territorio, costituendo in definitiva la rete che oggi corrisponde a grandi linee ai comuni.

Questa generalizzazione trova conferma nelle unità di paesaggio storico insediative, per la componente antropica, per mezzo dell'analisi in riferimento alle dimensioni e alle modalità di diffusione territoriale degli insediamenti umani storici e preistorici; alla datazione dei medesimi insediamenti; all'esistenza di tipologie edilizie rappresentative della presenza sul territorio di gruppi sociali o di forme produttive particolari (chiese, conventi, ospizi, castelli, sistemi difensivi, residenze nobiliari, mulini, caselli, manifatture, ecc.); alla struttura, gerarchia e tipologia delle vie di comunicazione (interregionali, di valico, di pellegrinaggio, locali, storicamente documentate ecc.); all'evoluzione storica della forma dei campi e delle colture; alla diffusione areale delle tipologie di edilizia rurale, con gli effetti di caratterizzazione produttiva e sociale che questo aspetto porta con sé; alla diffusione geografica delle proprietà collettive.

I quadri territoriali che sono emersi da tale ricognizione, pur non essendo sempre precisamente strutturati, offrono però definizioni territoriali e paesistiche assai specifiche (le unità di paesaggio storico -insediative), che il confronto con la lettura geomorfologica del territorio provinciale dimostra essere strettamente correlate con l'ambiente morfologico.

Il complesso lavoro di analisi svolto per la componente antropica ha portato alla definizione delle seguenti Unità di paesaggio storico-insediative:

– Pianura irrigua di Parma : la città di Parma sorge in forma pressoché isolata lungo l'asse storico della Via Emilia, all'interno di un brano di pianura sottoposto a sistematica colonizzazione agricola in epoca romana, cui corrisponde la diffusione di ville ai vertici degli assi centuriali; in relazione alla assenza di nuclei storici si evidenzia il fitto diffondersi nel tempo di residenze padronali e nobiliari, a testimonianza della forte rilevanza agraria dell'area. Senza soluzione di continuità, sarà proprio questa zona ad ospitare a cavallo tra XIX e XX secolo il fitto diffondersi delle prime industrie di trasformazione dei prodotti agricoli;

– Pianura delle bonifiche:

l'intero comparto di bassa pianura a nord del capoluogo è praticamente privo di presenza umana originaria; tale vuoto insediativo si andrà lentamente diradando via via che si attueranno le bonifiche in età antica (tardo-romana), medievale ed infine moderna;

– Fascia rivierasca del Po:

la fascia del Po evidenzia la diffusione di siti rivieraschi a valle di una pianura pochissimo insediata e che in virtù dello spostamento dell'alveo fluviale verso Nord si configureranno poi come linea interna di attestamento degli abitati;

– Pianura dei Castelli :

la bassa pianura a nord di Fidenza in virtù delle minori dimensioni e della precoce colonizzazione agraria romana evidenzia anche storicamente una certa presenza insediativa minuta le cui caratteristiche si andranno rafforzando in epoca medievale con l' affermarsi di centri urbani di rilevante ruolo territoriale dotati di importanti strutture fortificate;

– Ambito di Borgo San Donnino:

tutta la fascia collinare e pedemontana occidentale a monte di Fidenza si connota come area di intenso transito, essenzialmente in virtù dei suoi caratteri morfologici, che presentano numerose vallette parallele di facile praticabilità e della sua funzione di raccordo tra area lombarda e valico della Cisa, vedendo così la diffusione di pievi, ospitali, case torri e fortilizi;

– Collina di Torrechiara:

la fascia pedecollinare a monte della città di Parma - l'area a maggior valenza agricola della provincia - evidenzia la presenza continuativa della principale proprietà terriera, testimoniata dalla fitta presenza di residenze padronali di pregio e riconfermata dall'insediamento delle principali residenze ducali; in diretta successione la zona di media Val Parma attorno a Langhirano si segnala per una diffusa presenza di edilizia rurale a corte, sicura testimonianza di una vocazione produttiva agricola in epoca pre-moderna, certo non estranea alla attuale affermazione di importanti forme di trasformazione dei prodotti d'allevamento;

– Appennino parmense orientale:

l' appennino orientale rappresenta una delle zone più ricche di transiti in epoca antica e medievale; la fittissima presenza di castelli e fortilizi, per la maggior parte ormai diruti, ma anche le connessioni tipologiche dell'edilizia rurale minore e la persistente presenza di pievi ne sono la palese conferma; il tessuto insediativo è molto fitto e diffuso con la sola eccezione della montagna del Caio, le cui caratteri

stiche morfologiche mal si prestano all'insediamento umano;

– Appennino parmense occidentale:

l'ampio appennino occidentale è assai più povero di presenza umana, evidenziando peraltro una più ricca gamma di situazioni; la piana di Borgotaro si segnala per un uso agricolo intensivo di antica origine ed una altrettanto antica presenza insediativa; la diffusione dell'insediamento umano si spinge fino oltre il limite morfologico 'naturale' (Zona di crinale) ma si supporta con una rete assai fitta di proprietà collettive tuttora vigenti, la diffusione degli insediamenti urbani è poco uniforme, legata alla affermazione di corridoi di transito ed all'utilizzo delle aree a minor asprezza morfologica; le diverse dominazioni di queste terre di confine hanno lasciato traccia nella presenza di numerosi fortilizi, giunti fino a noi ben conservati in virtù della conflittualità che ha interessato queste aree;

– Ambito del passante francigeno:

il valico della Cisa (il più agevole e basso di tutto l'appennino occidentale emiliano) ha dato vita ad un vero e proprio corridoio insediativo, da sempre sede di intensi transiti e dunque assai connotato nelle tipologie insediative; in particolare è proprio lungo questo passante che si evidenzia il sistema delle pievi romaniche, nonché le forme di edilizia più recente legate alla viabilità ottocentesca, quali le Case cantoniere di Maria Luigia).

Al di là dei casi contingenti, legati per lo più alle caratteristiche naturali intrinseche del territorio e alla logistica nel suo insieme, il sistema insediativo nel tempo conferma che la colonizzazione del territorio avviene nella fascia dell'alta Pianura Padana, e da qui si estende a tutto il territorio disponibile, confermando l'enorme peso della infrastruttura viaria della via Emilia nell'organizzazione dell'intero territorio.

L'armatura e la gerarchia urbana

Le reti dei centri urbani presenti nella provincia di Parma sono interpretabili come appartenenti a sei “grandi ambiti” insediativi dotati di specifiche caratterizzazioni, e precisamente:

- l'ambito urbano e suburbano della città di Parma e di quella parte della sua vasta irradiazione che è contenuta quasi per intero nel territorio comunale del capoluogo e che rappresenta storicamente l'area di condensazione principale della provincia;
- l'ambito “centrale” della media e alta pianura, tra i territori di Fidenza a Parma;
- l'ambito della bassa pianura, tra l'autostrada A1 e l'ambito propriamente rivierasco del Po, a nord del precedente;
- l'ambito rivierasco del Po;
- l'ambito dei territori pedecollinari e collinari subito a sud di quello centrale;
- l'ambito dei territori montani.

In particolare l'analisi delle trasformazioni insediative avvenute in questi ultimi venti anni nella provincia di Parma evidenzia l'emergere:

- un ampliarsi dell'area urbana della città di Parma lungo le principali strade storiche, in particolare in fregio alla Via Emilia, alla Statale 62 della Cisa (sia a nord est che a sud ovest), in direzione del casello autostradale ed oltre lungo la Strada Statale Asolana ed in misura minore, ma sempre significativa, a margine delle Statali Massese e della Val d'Enza;

di una crescita minore, ma sempre significativa, di alcuni centri di seconda cintura

- una crescita residenziale e produttiva di tutti i comuni a cintura del capoluogo;
- di una crescita minore, ma sempre significativa, di alcuni centri di seconda cintura posti lungo le principali direttrici viabilistiche;
- di un consolidamento selettivo dei centri montani, con alcuni dove la crescita degli insediamenti è accompagnata da una tenuta della popolazione residente ed altri dove la crescita urbana è quasi esclusiva conseguenza di una richiesta di abitazioni per vacanza;
- di un decentramento di attività produttive, commerciali e per il tempo libero a margine delle principali strade di valenza territoriale, quali la Via Emilia, la Statale della Cisa ed altre, dove le modalità d'uso e le articolazione spaziali ne configurano un volto da strade urbane;
- di aggregati urbani costituiti dalla saldatura fisica e funzionale di abitati un tempo fra loro autonomi, fenomeno particolarmente evidente lungo la linea pedemontana (es. Collecchio, Sala Baganza, Felino e Pilastro) e cispadana (es: Polesine, Zibello, Roccabianca), a ridosso di nodi infrastrutturali (es. Fornovo, Rubbiano, Ramiola, Felegara) o in abbinamento di centri extra-provinciali (es: Monticelli, Montechiarugolo, Montecchio Emilia).

All'interno di ciascuno di questi ambiti è possibile riconoscere la presenza di diverse polarità dotate di diversi gradi di attrazione e alle quali è possibile ricondurre un territorio più vasto di riferimento.

In primo luogo permane il ruolo preponderante di Parma quale centro fornitore di servizi di livello regionale e funzioni rare, rango urbano per nulla scalfito dalla riduzione della dimensione demografica registrata dagli anni '80 ad oggi.

La principale innovazione in termini di polarità urbane è rappresentata dalla crescita di popolazione e di servizi alle imprese nei centri pedemontani (Collecchio, Langhirano) e nei centri collocati a margine dei principali nodi infrastrutturali (Noceto, Fontevivo, Fontanellato), anche se tale vivacità non trova riscontro nella dotazione di servizi pubblici di livello sovra-comunale.

L'indebolimento delle funzioni urbane nelle zone di montagna ha portato ad una ulteriore selezione fra i centri urbani esistenti: se si conferma la tenuta di Borgo Val di Taro quale centro di riferimento per tutta la vallata, altri centri storicamente rilevanti quali Bedonia nella Val Taro, Bardi nella Val Ceno e Corniglio nella Val Parma faticano a conservare una dotazione seppur minima di attività urbane di base.

Nei centri di bassa pianura la relativa vicinanza al cuore insediativo centrale ha consentito un mantenimento del rango demografico dei principali centri urbani, soprattutto a spese dei nuclei abitati minori e della popolazione sparsa nelle campagne. La conseguenza più evidente di tale fenomeno è stata una crescita edilizia dei principali centri (San Secondo, Busseto, Colorno) e di quasi tutti i capoluoghi, mentre è mancato un altrettanto significativo ampliamento delle maggiori funzioni urbane, sia pubbliche che private, con la conseguenza di perpetrare il pendolarismo e la dipendenza da Parma ed in misura relativamente minore da Fidenza di tutta l'area provinciale a nord della Via Emilia.

La programmazione urbanistica esplica la volontà di ridurre la congestione su Parma, favorendo piuttosto l'evoluzione del sistema insediativo verso una forma policentrica, che valorizzi le peculiarità locali ed il ruolo specialistico dei diversi centri.

L'assetto previsto, in parte derivato dal precedente Piano Infra-regionale, riconosce naturalmente a Parma il rango di Polo Ordinatore dell'intera provincia, cioè di centro portante dell'armatura urbana dove si esplica l'offerta di servizi rari e strategici. A Parma, città di connessione con le reti di livello nazionale e internazionale, il piano provinciale affianca Fidenza con Salsomaggiore nel ruolo di polo ordinatore

per l'area posta ad ovest del fiume Taro, ma che può anche esserlo per l'area piacentina e cremonese.

Verso i due poli di Parma e Fidenza - Salsomaggiore si concentrano in primo luogo le politiche di potenziamento dei sistemi infrastrutturali per la mobilità di rango regionale e nazionale, quali:

- la realizzazione di nodi di intescambio principali fra ferro e gomma;
- l'attestarsi presso le stazioni esistenti del Servizio Ferroviario Regionale;
- la realizzazione di un Servizio Ferroviario di Bacino;
- il miglioramento delle radiali di connessione con i centri principali posti a sud e nord della Via Emilia.

Nel campo insediativo i movimenti di popolazione possono indurre a prevedere in futuro un sostanziale consolidamento del rango dimensionale attualmente raggiunto dai centri urbani, a favore di azioni di riqualificazione degli ambiti urbani degradati o dimessi e di recupero dei nuclei storici centrali.

Inoltre le recenti trasformazioni demografiche caratterizzate da un significativo ingresso di popolazione extra-provinciale verso i centri principali rendono necessaria una adeguata politica a sostegno dell'edilizia residenziale pubblica all'interno dei due poli ordinatori.

Il risultato atteso è un significativo riequilibrio verso Fidenza e Salsomaggiore della forza attrattiva esercitata dal sistema insediativo centrale, con il conseguente ampliamento dell'area provinciale direttamente servita da servizi di rango superiore. Attorno ai due poli ordinatori sono individuabili una serie di Centri Integrativi, che hanno la funzione di articolare ulteriormente l'offerta delle più importanti funzioni urbane. Nelle specifico possiamo distinguere tre serie di centri in ragione del ruolo svolto e dei problemi rilevati.

- Alla prima serie appartengono gli abitati di Busseto, San Secondo e Colorno, tutti quanti collocati a nord dell'Autostrada del Sole. Si tratta di centri che da secoli rivestono un ruolo sovralocale, dotati di nuclei storici di primaria importanza, che ancora mantengono una discreta dotazione di servizi pubblici, ma che nel tempo hanno visto ridurre notevolmente il proprio ruolo, se non addirittura andare incontro ad una significativa stagnazione. Solo Colorno sembra salvarsi da questo declino, ma più per gli effetti diffusivi di seconda cintura esercitati da Parma, che per un proprio ruolo autonomo. Per il rilancio di questi centri, fondamentale dovrebbe essere la messa a rete degli stessi che sta avvenendo negli ultimi anni, sia attraverso la realizzazione del previsto asse stradale cispadano che ne renderà possibile la reciproca accessibilità, sia favorendone una diversa vocazione e specializzazione che li rende fra loro complementari nei campi sanitari, scolastici, culturali, di ricettività turistica, di servizi alle imprese e all'agricoltura.
- Un secondo gruppo di Centri Integrativi si colloca lungo l'asse pedemontano, che costituisce l'area di maggior sviluppo relativo degli ultimi anni. In particolare Noceto e Collecchio costituiscono due fra i centri più dinamici in termini di crescita della popolazione e delle imprese insediate ed è appunto nell'offerta di servizi alle imprese che si configura il loro ruolo per il prossimo futuro.
- Infine il terzo gruppo di Centri Integrativi è di estrema importanza per la tenuta demografica ed economica delle aree montane. Langhirano, Fornovo e Traversetolo, in quanto centri di fondovalle, partecipano a pieno titolo anche allo sviluppo del sistema pedemontano e quindi svolgono questo doppio ruolo di centri di riferimento per le popolazioni montane e di centri di servizio alle imprese per il solido tessuto manifatturiero posto a valle.

- Per questi tre centri è previsto l'incremento dei servizi sanitari e scolastici, dal momento che la ridotta offerta presente in questi due settori fatica ad intercettare il forte pendolarismo che dalle zone montane si spinge fino a Parma.

Un'ulteriore articolazione dell'armatura urbana è rappresentata dai Centri di Base, che costituiscono i poli urbani vocati ad erogare l'intera gamma dei servizi di base, e dai Centri di Presidio Territoriale per un ambito sovracomunale.

Un gruppo Centri di Base è costituito dai nuclei urbani che sono cresciuti in questi ultimi anni, incrementando insieme al rango demografico anche la funzione di centro di servizio: Soragna, Fontanellato, Trecasali, Sorbolo e Monticelli - Basilicanova oltre a disporre dell'intera gamma dei servizi civili, commerciali e artigianali iniziano a svolgere, spesso in associazione con altri centri, anche un ruolo sovracomunale.

La dispersione dell'urbanizzato sul territorio

La dispersione dell'urbanizzato sul territorio ha ormai acquistato caratteristiche tali da configurarsi come un insediamento alternativo e complementare alle antiche polarità gerarchicamente organizzate, delle quali spesso rappresenta il tessuto connettivo con le aree più propriamente agricole. Inoltre questi ambiti di recente urbanizzazione sono anche interessati dal decentramento delle attività non più funzionali ai luoghi centrali, quali il commercio non specializzato o il divertimento di massa.

In primo luogo è da segnalare l'attuale articolazione su più polarità di molti degli abitati storici, dove la saldatura fisica di nuclei prima chiaramente distinti è accompagnata da una sempre maggiore comunione delle principali funzioni urbane.

Sono individuabili i seguenti Sistemi Multipolari di carattere sovracomunale, che pertanto richiedono una pianificazione da concretizzarsi nei piani urbanistici comunali coordinati sulle tematiche insediative a partire dalla definizione di obiettivi comuni e condivisi:

Costiero del Po (Polesine - Zibello - Roccabianca)

2. Sissa- Trecasali

Colorno - S. Polo di Torrile

Fontevivo - Fontanellato

Noceto - Pontetaro - Bianconese

Monticelli T. - Montechiarugolo - Montecchio E.

Fornovo - Ramiola - Felegara

Traversetolo - S. Polo d'Enza

Sorbolo - Sorbolo Levante

Bedonia - Tornolo - Compiano

Collecchio - Sala B. - Felino - S. Michele T. - Pilastro

Un secondo fenomeno insediativo particolarmente rilevante è la continua crescita degli abitati lungo le strade di valenza territoriale ed il concentrarsi su alcuni di questi assi viabilistici di importanti attività commerciali, tanto da configurarle come vere e proprie Strade Mercato. In particolare si è assistito ad una trasformazione di parte della viabilità territoriale in viabilità urbana, con modalità d'uso delle stesse che ne hanno sempre più ridotto l'efficienza iniziale, mentre i nuovi insediamenti che si sono nel frattempo formati faticano ad acquisire una minima qualità spaziale e la necessaria articolazione funzionale di cui deve essere dotato un nucleo abitato.

Ne è testimonianza l'evoluzione insediativa lungo la via Emilia che di fatto presenta una colonizzazione edilizia da Fidenza a Parma con sempre più rade aree

agricole o in fase di edificazione: la percezione per chi percorre la via consolare è di attraversare un agglomerato continuo, con la perdita dell' identità del territorio che il passaggio città -campagna- città permetteva di conservare (grafico tav. 2).

L'urbanizzazione diffusa produce problemi sempre crescenti per i servizi pubblici di trasporto, per la congestione del traffico e la manutenzione della rete viaria, per le difficoltà di fornire adeguati presidi scolastici e sanitari. D'altra parte esistono dietro questo fenomeno ragioni molto forti di natura individuale, e cioè la ricerca di condizioni di vita migliori e costi più bassi rispetto a quanto sia possibile in città. Che questo comporti alti costi sociali è certamente un problema, ma non sembra che possa essere affrontato immaginando impossibili 'ritorni alla città'.

L'urbanizzazione diffusa attorno al capoluogo, per quanto costituisca un costo sociale, offre anche una vera e propria opportunità: l'avvenuta attenuazione di quello che era stato da sempre un altro carattere specifico della provincia, e cioè l'eccessivo accentramento su Parma sia della popolazione che delle attività produttive e quindi anche dei servizi - accentramento sconosciuto nelle province centrali emiliane -, tanto da delineare anche qui come nel resto della regione una vera cintura di centri di secondo livello.

Il passaggio da una logica della pianificazione urbana ristretta ad una più ampia, che concepisca la gestione del territorio in modo concordato tra la città e i Comuni della pianura e del pedemonte consente di raggiungere in una volta sola diversi risultati, che sono sinteticamente di tre ordini:

- rafforzamento delle infrastrutture di comunicazione e trasporto fino a costituire una sorta di raccordo perimetrale attrezzato tra questi centri con l'effetto di potenziarne le possibilità di sviluppo;
- riduzione del traffico di transito attraverso la città;
- apertura di nuove opportunità nella collocazione e razionalizzazione dei servizi, con maggiori vantaggi per le aree rivierasche del Po e in misura minore delle valli appenniniche.

L'urbanizzazione diffusa provoca, d'altra parte, progressivi e sempre più accentuati mutamenti in consolidati equilibri tra città e campagna ed in particolare tra la cultura urbana e quella agricola. La costituzione di un nuovo "rurbanesimo" (nello stesso ambito territoriale stretta convivenza e spesso competizione tra attività e richieste di tipo urbano/industriale e di tipo agricolo/zootecnico) è particolarmente evidente nella parte pianeggiante della provincia di Parma, dal pedemonte al Po. Il pericolo è la preminenza delle richieste urbane in confronto a quelle agricole, tanto da determinare un grave pericolo per la conservazione di condizioni di eccellenza nel settore agro - alimentare (fonte oggi di circa il 60% del PIL provinciale), ma, soprattutto, del suo sviluppo.

Ne consegue l'esigenza di un attento controllo dell'evoluzione in atto, della tutela della qualità dell'ambiente e delle capacità di indirizzo verso uno "sviluppo sostenibile".

Fontanellato e il suo territorio (tavola 4)

La morfologia del territorio tra il torrente Stirone e il fiume Taro. Cenni storici tra frammenti di centuriazione e antiche bonifiche.

Il territorio perimetrato dai fiumi Po a nord, il torrente Stirone a ovest, il fiume Taro a Est e la via Emilia a sud corrisponde all'area della provincia in cui si concentra la nostra attenzione progettuale.

Quest'area è il risultato di notevolissimi interventi antropici sul territorio che hanno permesso di trasformare un territorio boschivo, per gran parte pure paludoso, in un territorio a grande vocazione agricola.

L'elemento primigenio dell'organizzazione territoriale è storicamente la Via Emilia, realizzata nel 186 a.c dai Romani, per collegare Piacenza a Bologna e il porto di Rimini; sul suo asse negli anni successivi si sono dislocate le principali città emiliane, quali presidi sul territorio: Parma, Modena e quindi quasi baricentriche tra i poli maggiori Fidenza, Reggio e numerosi centri di interscambio con il territorio.

L'alta pianura parmense è stata, come il resto della regione emiliana, investita da immense opere di disboscamento e regimentazione delle acque, che nel complesso vengono definite come centuriazione del territorio.

Queste opere di razionalizzazione e parcellizzazione del suolo sono rilevabili ancora oggi: segni della centuriazione sono rilevabili semplicemente con l'osservazione di una fotografia aerea o osservando piante territoriali.

Anche solo per inerzia, con la riconferma di canali e tratti viari, questi segni sono sopravvissuti per migliaia di anni, divenendo in definitiva la matrice stessa del territorio.

Sulla matrice della centuriazione romana, caratterizzata da canalizzazioni e assi viari ortogonali da nord a sud rispetto all'asse della via consolare, venuta meno la macchina ingegneristica romana, si sono sviluppati nuovi centri di smistamento e produzione nelle aree dette "risorgive" caratterizzate da abbondante acqua quasi in superficie, per via dell'altezza della falda acquifera. Queste aree sono state caratterizzate da bonifiche storiche avvenute in epoca medievale e promosse per lo più da frati benedettini.

In quest'epoca il territorio è caratterizzato dalla creazione di una nuova serie di poli di interscambio tra produzione agraria e centri urbani: testimoniato pure dai nomi di questi, si formano nuclei urbani come Fontanellato o la vicina Fontevivo (e tanti altri), che si aggiungono ai più consolidati centri di Parma e Fidenza.

Queste realtà consolidate nel tempo, costituiscono una sorta di sistema gerarchico dei centri urbani, il cui fine ultimo risulta essere la gestione del territorio al fine di spingere l'antropizzazione di questo sino ai margini del Po, nella continua razionalizzazione del sistema idrico territoriale.

L'equilibrio quasi statico del territorio viene compromesso nel XIX sec. e i centri sono via via caratterizzati da una sempre maggior espansione urbana, ma è a partire dalla seconda metà del XX sec. che la mobilità individuale, alimentata dal proliferare di infrastrutture viarie sempre più numerose e capillari, che si rileva il fenomeno di dispersione urbana nel territorio. Oggi si assiste alla competizione tra il settore dell'agricoltura e i vari settori legati all'edilizia e al terziario dell'uso del suolo agricolo e in tale competizione spesso l'agricoltura è perdente.

Si configurano quindi problematiche di degrado del territorio e della gestione stessa di quella maglia di canali, filari, boschi e campi che sono la trama stessa del territorio.

Osservando il territorio in esame, oggi si può rilevare facilmente il generale andamento dell'orditura di campi e canali ortogonali all'asse della via Emilia; in questo sistema artificioso costituito da linee parallele e ortogonali, gli elementi naturali costituiscono perturbazioni nell'andamento del sistema generale: torrenti e fiumi costringono la maglia a rotazioni e traslazioni. Il territorio è costituito da un enorme elemento di perturbazione del sistema: a nord del centro urbano di Fontanellato, coincidente con la strada statale, vi è la tradizionale linea che divide l'alta pianura dalla bassa pianura a nord. Questa depressione del terreno, percepibile a vista, costringe questa maglia di canali e assi viari a continue traslazioni per seguire i livelli del terreno bonificato dalle acque.

La grande fascia tra le due pianure, alta e bassa, corrispondente alle zone attorno a Fontanellato, Fontevivo, la frazione di Priorato, corrisponde alle storiche bonifiche medievali: agli assi viari rettilinei e di scala territoriale, si sovrappone una viabilità che tende a perimetrare le proprietà feudali. Queste strade, confermate nei secoli, giustificano ad esempio le impreviste curve della principale strada che collega la via Emilia a Priorato e quindi a Fontanellato.

Infrastrutture e territorio: l'Autostrada e la Tav

In questa fitta trama di segni, risultanza di millenni di piccole modifiche e infinite conferme di strade e canali, sono state realizzate nel XX sec. due infrastrutture di ingente impatto territoriale, in grado di recidere per sempre la continuità territoriale precedente: si tratta dell'autostrada del Sole e della Tav Milano-Bologna.

Se come già visto, i tragitti di queste sono la ideale conferma (e differenziazione) dell'asse della via Emilia, a livello locale, l'impatto è notevole. L'autostrada in questione è considerata la grande opera infrastrutturale dell'Italia degli anni '60: una striscia di asfalto che si srotola ai margini della linea della bassa Pianura Padana, interrompendo la continuità tra le due parti in questione.

Lungo il suo percorso numerosissimi canali e assi viari sono stati soppressi o modificati al fine di concentrarli lungo pochi punti di scavalco dell'infrastruttura stessa: ad un territorio continuo ed omogeneo si è sostituita una realtà costituita da due territori in contatto tra loro per mezzo di cavalcavia realizzati nei punti più significativi della viabilità e da sistemi di chiuse e pompe al fine di garantire continuità al sistema idrico principale.

La realizzazione dei cavalcavia, e l'asfaltatura delle strade interessate, ha di fatto creato una gerarchia tra strade e viottoli un tempo omogenei ma soprattutto ha privilegiato la colonizzazione edilizia di determinate parti del territorio rispetto ad altre: l'accessibilità alla strada principale (asfaltata) ad esempio ha stimolato la costruzione ai lati dei cavalcavia di vari corpi edilizi, e il proliferare di edifici lungo l'asse Fontanellato -Priorato- via Emilia al di fuori di una razionale pianificazione urbanistica, e nella totale assenza di minimi standard urbanistici (fognature, marciapiedi, illuminazione pubblica...) a cui nei decenni successivi si è parzialmente sopperito. La realizzazione della TAV all'apparenza non modifica sostanzialmente tale processo: realizzata parallelamente all'autostrada, ha sottratto all'agricoltura un'esigua striscia di terreni agricoli comunque degradati. In realtà l'impatto di tale realizzazione sul territorio avrà nei prossimi decenni notevoli conseguenze: lungo l'autostrada, al fine di permettere il percorso del treno ad alta velocità sono stati sostituiti tutti i cavalcavia esistenti, sostituendoli con grandi ponti di maggior luce. Al fine di portare in loco queste enormi strutture di acciaio, sono stati potenziati preventivamente alcuni assi viari.

In particolare, lungo l'area posta tra l'autostrada e il centro cittadino di Fontanellato è stata realizzata una grande area cantierizia dedicata alla TAV. A favore di tale cantiere è stata realizzata la circonvallazione del centro cittadino che ha modificato la viabilità di Fontanellato, che oggi dispone di una infrastruttura viaria sovradimensionata alle sue funzioni effettive. Nuove porzioni di territorio agricolo, stimolate dall'accessibilità all'infrastruttura, sono destinate ad essere sostituite da più remunerative funzioni (residenza e servizi) accelerando e alimentando il consumo di suolo.

La realtà comunale di Fontanellato

Fontanellato è un comune il cui territorio si estende dalla via Emilia sino alla bassa parmense, in una forma composita che giunge a lambire il fiume Taro a est.

Il numero degli abitanti è relativamente costante nel tempo: al 2009 corrisponde a 6.638 abitanti, con un incremento di 313 abitanti in un decennio. Questa realtà è in controtendenza con i comuni limitrofi che hanno visto negli ultimi anni incrementi di popolazione di gran lunga maggiori.

La prima organizzazione territoriale è stata effettuata dai romani, e vari ritrovamenti nella zona ne testimoniano la presenza: ultima scoperta in ordine di tempo è una villa romana in località Cannelolo durante i lavori di realizzazione della TAV; i vari reperti oggi arricchiscono le collezioni comunali nel museo sito nella Rocca al centro del paese.

La prima forma urbana inizia a consolidarsi solo in epoca medievale, coerentemente con la costruzione della Rocca Sanvitale, presidio delle funzioni tributarie e amministrative del territorio. L'edificio della Rocca assume sostanzialmente la forma odierna nel XIV sec. mentre lo sviluppo del borgo risale ai XVIII e XIV sec.

Il territorio circostante al borgo non era gestito esclusivamente dalla famiglia Sanvitale: ampie porzioni all'interno del territorio comunale erano amministrare da abbazie e chiese e ciò giustifica ad esempio lo sviluppo della frazione di Priorato e l'andamento degli assi viari non rettilinei che coincidevano di fatto coi perimetri dei possedimenti storici, o anche le varie bonifiche avvenute in punti del comune e momenti storici differenti.

Di fatto la crescita del centro urbano non ha avuto eccessive e repentine espansioni nel tempo, ingiustificate con una popolazione da sempre relativamente stabile.

Semplificando la lettura delle espansioni urbane è facilmente rilevabile che a un sostanziale consolidamento del centro storico, a partire dagli anni '50 il paese si è sviluppato all'esterno del perimetro storico: piccole unità residenziali distribuite lungo una maglia ortogonale di assi viari sovrapposta alle vie agricole precedentemente esistenti proiettata a colonizzare l'anello perimetrale del centro storico. Nel frattempo ulteriore edilizia si è distribuita lungo i principali assi viari che collegano Fontanellato agli altri centri comunali.

Una estensione maggiormente pianificata del centro abitato è stata realizzata negli ultimi due decenni negli spazi a nord dell'autostrada: lotti di maggior dimensione per un edificato di media estensione, rispetto alla minuta edilizia che caratterizza l'esistente: condomini di 3 o 4 piani fuori terra, intervallati da aree di sosta e spazi verdi.

Il tessuto urbano si è proiettato nel territorio, soprattutto a sud, indifferente alla presenza dell'autostrada; la realizzazione della TAV e la presenza dell'area di cantiere tra tessuto residenziale e galleria TAV, ha spinto il comune a destinare questa grande area a parco urbano ed evitare il saldarsi di edifici e infrastruttura: una zona con funzione di cuscinetto per garantire qualità ambientale.

La stessa carenza pianificatoria ha portato all'assenza di una zona industriale nel comune: nei decenni le poche realtà produttive della zona si sono distribuite spontaneamente nel territorio, mentre funzioni artigianali si intervallano a edifici residenziali.

I servizi sul territorio quali scuole e parchi sono distribuiti con lo stesso principio additivo con cui sono state realizzate le espansioni edilizie nel tempo: in assenza di un piano generale territoriale, all'occorrenza si localizzavano le strutture necessarie nel momento.

La nuova circonvallazione ha indotto a collocare a nord del paese una prima area con spiccata vocazione artigianale; è tuttavia da sottolineare la vicinanza dell'area dell'Interporto nel comune di Fontevivo, molto più appetibile nella localizzazione di nuove realtà di questo tipo.

Vi sono varie frazioni nel territorio che ospitano circa 2000 abitanti della popolazione comunale totale, tra queste le più numerose sono: la vicinissima Priorato, Sanguinaro e Parola favorite dalla maggior accessibilità alla via Emilia rispetto alla parte nord del comune.

Parte 2
La proposta progettuale nel
territorio di Fontanellato

Un progetto a scala territoriale: il percorso ciclo-pedonale tra natura e storia (tavola 3)

Il territorio preso in esame è caratterizzato da aree già poste sotto tutela o in procinto di esserlo in base a quanto riportato dal PTTP provinciale. Tali zone corrispondono per lo più alle aree di esondazione del fiume Taro, di altri torrenti e le isole di compensazione ecologiche (tavola di riferimento 1): l'andamento di tali porzioni territoriali è pertanto da sud a nord, verso il fiume Po. L'intenzione esplicita del PTTP è quella di tutelare le aree idrologiche costituite da fiumi, torrenti e risorgive. Il piano auspica di depurare nell'arco di 10 anni le falde acquifere e ottenere valori dei nitrati delle falde prossimi a quelli consentiti dalla legge.

La campagna emiliana ormai da molti anni è interessata da una forte dispersione sul territorio di edilizia (residenziale e non) sollecitata dalle abbondanti infrastrutture della mobilità presenti nella fascia della pianura alta, quella cioè su cui insiste la via Emilia: bretelle autostradali, tangenziali, allargamento di strade statali, circonvallazioni, rendono possibile la copertura in auto di distanze sempre maggiori in minor tempo aumentando la possibilità insediativa ben oltre i nuclei tradizionali compatti dei centri urbanizzati.

L'erosione del suolo agricolo a favore di ben più remunerativi usi rende necessaria la creazione di un vincolo su ampie porzioni di territorio.

Con la proposta progettuale ci si prefigge di creare un percorso ciclo-pedonale che si sviluppa tra le aree agricole del territorio, incidendo soprattutto su percorsi interpoderali e strade carraie, in una rete ramificata sul territorio la cui continuità è garantita con opportuni nuovi tratti e la vicinanza alle strade destinate al traffico veicolare, soprattutto se ad alto scorrimento, è ridotta al minimo necessario.

I tratti agricoli interessati, da porsi sotto vincolo di inedificabilità da parte dei comuni interessati (eventualità remota per la maggior parte dei tratti troppo distanti dai centri abitati consolidati per esser resi urbanizzabili nel medio periodo), costituiscono nel loro insieme una sorta di parco agricolo con la funzione non secondaria di fungere da collegamento tra le altre aree già vincolate, quali gli alvei dei fiumi e torrenti che costituiscono i parchi nella provincia, creando in tal modo un canale verde di collegamento tra porzioni protette, e mettendole pertanto "in rete".

Se la volontà di creare questo parco ha una motivazione ambientale, il percorso istituito è dettato principalmente dalla presenza nel territorio di alcuni elementi che giustificano tale collegamento. Il percorso si sviluppa sul territorio di quattro comuni: la parte più estesa ed articolata nel comune di Fontanellato, mentre gli estremi dei percorsi coincidono a ovest con il comune di Fidenza, a sud con il comune di Fontevivo e a nord con il comune di San Secondo Parmense.

Il centro abitato di Fontanellato risulta pertanto essere il nodo ideale di questi tragitti e le più popolose frazioni di questo comune risultano essere intercettate nella continuità del tracciato.

Sostanzialmente il percorso inizia nei pressi della stazione di Fidenza, nodo di interscambio a livello territoriale di notevole importanza: la diramazione in questa stazione del tragitto verso Livorno, il capolinea della Brescia- Cremona- Fidenza, la linea Salsomaggiore- Fidenza rendono particolarmente rilevante l'importanza della stazione soprattutto da parte degli utilizzatori pendolari del treno, un segmento di popolazione presumibilmente distribuito in un'ampia zona del territorio.

A nord della stazione il percorso costeggia il futuro parco dello Stirone per proseguire verso le frazioni di Parola e Sanguinaro, quindi inoltrandosi sempre più tra i campi in direzione nord-est, il percorso intercetta il Parco-Labirinto in località Masone.

Questo parco, destinato a divenire una curiosa attrattiva turistica nel territorio, è un labirinto a pianta quadrata costituito da centinaia di tipi di bamboo provenienti da tutto il mondo; in via di avanzatissima realizzazione, si aggiungerà a questo un museo destinato a custodire la collezione d'arte del proprietario e progettista del parco (Franco Maria Ricci) grande editore e collezionista di eterogenei e preziosi oggetti d'arte, oggi privi di una collocazione definitiva e per lo più visibili grazie a una mostra itinerante accolta in importanti poli museali.

Il percorso quindi prosegue in direzione della frazione di Priorato, alle porte del borgo di Fontanellato; qui una prima biforcazione permette di dirigersi verso il centro di Fontevivo o di attraversare le varie proposte a scala urbanistica e architettonica progettate per le esigenze rilevate nel comune in esame: si incontra per prima il parco-polo civico di Priorato in previsione della futura espansione della frazione; quindi si prosegue verso l'ibrido polo commerciale realizzato sulla circonvallazione del paese e destinato alla fruizione di chi abita il territorio e di chi usufruisce dell'autostrada. Superato il cavalcavia e percorso il giardino pensile sulla copertura della galleria TAV, si incontra il nuovo centro civico di Fontanellato al centro del grande parco cittadino, nuovo baricentro del tessuto urbano. In questo punto il percorso subisce la seconda importante biforcazione: un percorso si sviluppa verso est uscendo dal centro abitato per giungere attraverso i campi sino al parco regionale del Taro e qui connettersi con i percorsi del parco stesso; la biforcazione offre altresì la possibilità di dirigersi verso il borgo antico attraverso la corsia preferenziale della via pedonalizzata che crea continuità tra nuovo Municipio e antico Borgo; superato il borgo stesso il percorso riparte verso i campi in direzione del centro del comune di San Secondo Parmense.

Tale progetto nasce dalla volontà di proporre un percorso ciclopedonale che permetta una riappropriazione di un attraversamento lento del territorio, altrimenti “annullato” dalla mobilità su ruote.

Principale è l'aspetto ludico-turistico e ricreativo di tale intervento, data pure la grande estensione di tale rete; tuttavia tale percorso ha un peso rilevante nel permettere di collegare il centro comunale alle sue frazioni. Inoltre lo stesso PTCP, sottolineando la ridotta dimensione del numero di abitanti di Fontanellato e Fontevivo, sottolinea la necessità di realizzare in un futuro servizi al cittadino che servano entrambi i comuni contemporaneamente al fine di renderne il costo affrontabile: in tale ottica il percorso pedonale tra i due centri risulta come un'occasione di intensificare i rapporti tra le due aree avviando il superamento dell'ideale confine tra i due comuni.

Il percorso ciclopedonale nei campi offre anche l'occasione di arricchire il paesaggio campestre con nuovi filari arborei ai lati del tracciato, contrastando il generale degrado delle campagne in tutta la pianura non solo quella parmense, e reiterare il valore delle alberature interpoderali, eliminate gradualmente nel territorio perché ritenute d'ostacolo ai sempre più grandi appezzamenti di monoculture.

Discriminante nella scelta della tipologia vegetale sono:

la capacità di ruralizzarsi in poco tempo (2 o 3 anni)

piante autoctone a garanzia di adattabilità in Pianura Padana

E' possibile utilizzare piante dall'andamento colonnare, come il pioppo e il cipresso comune, o dalla fronda espansa, come l'acero campestre o l'albero di Giuda dalla pittoresca fioritura.

La robinia si presta ai tratti di terreno pesante e umido, come a ridosso dei canali e la tamerice è adatta ai terreni disassati e aridi.

L'uso di filari di rosa canina e rose botaniche infine può costituire un ottimo deterrente nei tratti da mettere in sicurezza come nei pressi di canali e ripe scoscese.

Le proposte di intervento nel comune di Fontanellato

Il nuovo Polo Istituzionale: il Municipio e la Biblioteca (tavola 6)

Fontanellato a oggi risulta sprovvisto di una biblioteca comunale, mentre la sede municipale è ricavata all'interno della Rocca Sanvitale, contendendo gli spazi ai Museo della Rocca e Museo della TAV entrambi allestiti nella parte più nobile dell'edificio.

La bellissima rocca quattrocentesca, cinta dal caratteristico fossato, è il principale polo d'attrazione turistica del comune; già inserita nei principali percorsi turistici dell'area, ha visto una sostanziale opera di restauro realizzata dall'anno 2000 con i finanziamenti concessi dalla società TAV nell'insieme di interventi di compensazione per la realizzazione della lunga galleria alle porte del centro abitato. Al museo già presente si è quindi aggiunto il museo della TAV che documenta l'intera realizzazione della grande infrastruttura nazionale.

Incentivato da questi interventi, il consiglio comunale ha più volte espresso l'intenzione di musealizzare interamente l'edificio della Rocca dislocando in altra sede i vari uffici comunali. La localizzazione di tale polo amministrativo è ancora in via di discussione, nell'ambito delle decisioni che andranno a comporre il nuovo piano regolatore in via di realizzazione. La localizzazione di tale sede richiede particolare cura dato il valore simbolico dell'istituzione a cui è destinato.

La proposta progettata qui presentata prevede la localizzazione della nuova sede municipale e della nuova biblioteca comunale, nel centro del grande parco urbano a ridosso della galleria TAV.

Idealmente tale edificio andrebbe a porsi nel nuovo baricentro dell'area urbana formata dal paese e dalla frazione del Priorato a sud di questo, in cui è prevista una grande espansione edilizia.

Inoltre tale posizione risulta essere anche il nodo in cui il percorso territoriale ciclopedonale a scala territoriale pone in relazione le varie realtà comunali, legando le varie frazioni comunali, con il parco del Taro da una parte sino alla stazione ferroviaria di Fidenza all'estremo opposto.

Oggi in tale posizione è presente il grande parcheggio di sosta autostradale, declassato a parcheggio comunale in quanto inevitabilmente diviso dall'autostrada dalla lunga galleria fuori-terra che corre parallela all'autostrada per tutta la lunghezza del paese.

L'area di sosta risulta essere sovradimensionata per la realtà comunale, ma di fatto, avendo escluso la possibilità di edificare l'area per mantenere una distanza dal centro abitato alla galleria, l'unica alternativa, ovvero rinverdire l'area, risulta diseconomica e inutile.

Il complesso istituzionale va a porsi a nord della galleria a fianco del cavalcavia, sovrastante l'autostrada e la galleria TAV, che divide in due parti la lunga area destinata a parco; al di sotto del cavalcavia è già presente il sottopasso, unico punto di collegamento tra le due parti sino alle strade già presenti.

La quota del terreno in questo punto risulta sopraelevata di circa 1,5 m rispetto all'area del parcheggio e delle costruzioni che costeggiano il cavalcavia stesso. Tale irregolarità del terreno già presente viene utilizzata quale risorsa del progetto al fine di attenuare la massa muraria della galleria Tav.

Un ridisegno generale della viabilità che costeggia il parco permette di creare una serie di parcheggi tra strada e marciapiedi; questi vanno ad integrare il parcheggio previsto a ovest del cavalcavia, inserito tra le costruzioni già esistenti, il cavalca-

via e la galleria stessa; una scala e una grande rampa permette di superare il metro e mezzo di dislivello tra il terreno e il sottopasso che collega il parcheggio all'area dell'edificio municipale.

Il nuovo municipio è costituito da un edificio a corte aperta sull'angolo sud-est; la morfologia di tale edificio è stata scelta per il valore comunitario implicito negli edifici a corte, tipici della bassa Pianura Padana e della civiltà emiliana in genere.

Di forma quadrata e di dimensioni simili alla rocca Sanvitale, si pone in asse con il viale ciclopedonale che collega la porta del centro storico alla base della galleria TAV, sulla cui copertura si accede per mezzo di una grande rampa, per proseguire verso le emergenze del territorio collegate per mezzo del percorso ciclopedonale.

Il nuovo municipio si presenta come un insieme di tre parti interdipendenti tra loro.

La parte più complessa della corte è il lato a nord, in cui è previsto il grande ingresso verso il centro storico: questa parte è destinata agli uffici con funzione di servizi al cittadino. Dall'ingresso principale, o dai vari ingressi secondari, si accede ad un grande vano a doppia altezza illuminato dalla luce zenitale dei grandi lucernari; agli estremi di questo vano le scale e l'ascensore permettono i collegamenti degli uffici a quota +0,0 +1,5m e +3,0 m; la presenza di servizi igienici e una grande sala riunioni completa questa ala, in cui è previsto un discreto numero di fruitori.

Il lato ovest e il lato sud al contrario prevedono un uso più saltuario di visitatori: in queste ali saranno presenti i vari uffici degli assessorati e archivi; il lungo corridoio che smista gli uffici costeggia la grande corte interna e grandi vetrate ne permettono la visuale dall'interno, conferendo all'ambiente una dimensione quasi domestica da giardino d'inverno; il percorso si conclude con la presenza di una grande sala riunioni sul lato sud.

Il lato est è composto essenzialmente da un numero ridotto di uffici, i servizi igienici e un grande salone; questa ala è per lo più destinata a funzioni di rappresentanza quali possono essere le varie celebrazioni di matrimoni civili, ma anche funerali laici, conferenze e simili.

Le tre parti che compongono la corte hanno la peculiarità di essere indipendenti l'una dall'altra grazie alla presenza di servizi igienici e ingressi indipendenti, nonché porte in grado di dividere le varie parti fra loro: in definitiva tale accorgimento permette una gestione differita delle varie parti la cui fruizione può essere differente nei giorni e nell'arco della giornata stessa, ottimizzando spese, controlli e gestione generale (pulizie, sicurezza...).

I vari ingressi, le ampie superfici vetrate, l'edificio articolato per porsi in relazione con il sito, il grande sbalzo sull'ingresso che crea una sorta di "porticato abitabile", le varie rotazioni dell'edificio hanno la funzione di mettere in relazione lo spazio interno con l'esterno.

La parte istituzionale è direttamente posta in relazione con la nuova biblioteca adiacente alla galleria TAV: i due edifici sono divisi esclusivamente dal complesso di scale e rampe che permettono la prosecuzione del percorso ciclopedonale dal paese alla terrazza-galleria.

La biblioteca è composta essenzialmente da due semplici corpi di fabbrica: il primo è un grande salone vetrato di forma rettangolare posto a quota 1,5m che si relaziona al lato est del municipio. Il secondo blocco è destinato a quota +0,0 ad ospitare i vari volumi mentre a quota +3.00 ospita la zona amministrativa e una zona per computer; tra le due parti, con funzione di filtro-connessione è posto l'ingresso e i vari elementi di risalita che connettono i vari livelli della biblioteca.

La copertura di questa si connette alla copertura della galleria allargando la grande terrazza-giardino in cui spiccano i grandi lucernari che inondano la biblioteca di luce zenitale.

Il complesso istituzionale è completato da un edificio ad un unico piano posto a nord della biblioteca e con funzione di bar-ristorante e destinato a servire anche l'area est del parco. E' caratterizzato da due corpi di fabbrica vetrati che si sviluppano attorno a una corte, le numerose vetrate permettono un forte legame tra l'interno e il parco che circonda l'edificio.

Il progetto in numeri:

Municipio: quota 0.0 m - 570 mq (20 mq destinati ai bagni)
 quota 1.6 m - 1500 mq (60 mq totali destinati ai bagni)
 quota 3.3 m - 560 mq (18 mq destinati ai bagni)

Il nuovo Municipio complessivamente è formato quindi da 2630 mq di superfici coperte.

Biblioteca: superficie coperta di 2030 mq così suddivisi:
 area ingresso/scale/smistamento ai piani : 250 mq
 area deposito libri a quota 0.0 m : 490 mq
 area sala lettura a quota 1.6 m : 470 mq
 area polifunzionale lettura/pc a quota 3.3 m : 395 mq
 area amministrazione a quota 3.3 m : 235 mq
 aree di servizio/depositi/bagni a quote varie : 190 mq

Area Ristoro e Servizi complementari: 900 mq di superficie coperta di cui 200 mq destinati a magazzini e cucine e 45 mq a servizi igienici.

Il parco urbano (tavola 5)

L'ampia area posta tra le abitazioni di Fontanellato, la galleria TAV e i due cavalcavia posti all'estremità di questa, per volere del comune prevede una conversione a parco urbano.

Questa grande area era a suo tempo destinata alla produzione agricola; con la realizzazione dell'autostrada una parte di questi terreni era stata destinata ad accogliere un'area di sosta per gli automobilisti di passaggio, mentre le costruzioni nel tempo sono giunte sino ai margini dell'area di sosta e ai lati del cavalcavia ora centrale al parco.

Lo sviluppo urbano in direzione sud e il limite dell'autostrada ha reso nel tempo le aree agricole qui in esame sempre più marginali, frammentate da interventi urbanistici diluiti nel tempo che ne hanno frammentato l'unità rendendo sempre meno redditizio lo sfruttamento di tali aree. Con la decisione di utilizzare l'area ovest del parco quale cantiere della TAV la vocazione agricola di quest'area è quindi completamente venuta meno; in attesa di realizzare il parco queste aree hanno assunto la tipica veste delle aree marginali tipiche nei pressi di aree industriali, infrastrutture e periferie italiane.

Di forma composita quest'area quindi vede un margine netto nel lato sud, costituito dalla galleria TAV, la cui copertura, costituita da uno strato di terreno, presenta la stessa vegetazione di erbacce e sterpaglie. Gli estremi, come già detto, sono i cavalcavia presenti e le varie vie carrabili a supporto dell'eterogeneo tessuto urbano a nord dell'area.

Altra caratteristica dell'area è la presenza di due canali irrigui, che attraverso un sistema idraulico di pompe meccanizzate, permette la prosecuzione di questi al di sotto dell'autostrada e della galleria TAV.

La porzione centrale del parco come si è già illustrato prevede la realizzazione del nuovo municipio e biblioteca.

Il parco ovest invece prevede la realizzazione di un'area di sosta comunale nei pressi del cavalcavia centrale. Quest'area non è altro che uno spazio di risulta tra le abitazioni costruite nel tempo sino ai margini dell'autostrada.

Questo parcheggio ha la funzione di servire sia il nuovo municipio, accessibile attraverso il sottopasso del cavalcavia, sia gli impianti sportivi a ovest del parcheggio.

Un campo da calcio e due campi da tennis sono serviti da tre blocchi destinati ad accogliere gli spogliatoi per gli sportivi, un punto ristoro per i fruitori del parco e gli sportivi, una serie di uffici e deposito a servizio degli impianti sportivi e i bagni pubblici ad uso del parco.

Questi semplici blocchi di un piano fuori terra, con tetto piano non fruibile, sono allineati lungo il percorso principale che da est a ovest passa al di sotto del cavalcavia.

Alle aree sportive segue a ovest un'area a parco urbano di tipo tradizionale, caratterizzata da percorsi ortogonali che scandiscono le varie aree verdi; questi percorsi sono le prosecuzioni ideali della viabilità della zona residenziale realizzata negli ultimi anni a nord del parco e sono gli assi di penetrazione nelle aree verdi.

Il parco a ovest si conclude con un grande bacino d'acqua alimentato dal canale irriguo presente ai piedi del cavalcavia all'estremo dell'area; questo garantisce il continuo approvvigionamento del bacino attorniato da folta vegetazione sulle rive.

La qualità dell'acqua può essere garantita per mezzo delle tecnologie di fitodepurazione delle acque ottenuta per mezzo di vegetazione appositamente piantumata all'interno del laghetto stesso.

La vegetazione ha la funzione di sottolineare le direttrici dei viali, ma soprattutto

quelle di frangivento sia per i venti da nord che per le aree più aperte nell'area centrale; le ampie zone a prato sono invece puntellate da piccoli gruppi di piante a quinconce per simulare boschetti e grandi alberature adatte a stare isolate.

A est dell'area del municipio invece si estende un'ampia zona delimitata a nord dalla bretella della circonvallazione che penetra nel paese.

Mentre le aree a nord di questa sono destinate a essere edificate, in continuità col tessuto edilizio esistente, l'ampia superficie tra la strada e la galleria è destinata a parco.

L'area si presta ad ospitare un parco dall'andamento più naturalistico del precedente; attraversato dal percorso ciclopedonale territoriale, è prevista la realizzazione di un terrapieno a nord dall'andamento sinuoso al fine di attenuare la vista e i rumori provenienti dalla strada anche per mezzo di una fitta vegetazione.

Il centro dell'area invece presenta una sorta di anfiteatro naturale ottenuto con le movimentazioni di terreno che mimetizza i terrapieni accostati al muro della galleria.

Quest'area d'altronde si presta in futuro ad accogliere eventuali infrastrutture pubbliche da realizzare: la dimensione dell'area, a una distanza ragionevole dalla galleria TAV, la vicinanza ai principali assi viari comunali e ai nuovi edifici qui progettati, rende quest'area strategica per interventi futuri.

Infine la copertura della galleria può entrare di diritto all'interno del sistema del parco: oggi la copertura della galleria, una lunghissima striscia di terra con una lieve pendenza che va dalle estremità sino alla parte centrale, al fine di facilitare il passaggio al di sotto del cavalcavia centrale, non è altro che una striscia incolta sopra cui vegetano sterpaglie e piccoli arbusti, ovvero la vegetazione colonizzatrice delle terre incolte, un panorama estremamente desolante che si mostra ai passanti dei cavalcavia.

Come già accennato parte della copertura è inserita all'interno del circuito pedonale: con un allargamento consistente della larghezza della piastra in prossimità della biblioteca, e la creazione di una scala secondaria all'estremità est di questa, si ottiene un giardino pensile percorribile.

La copertura diviene pertanto una sorta di bastione contemporaneo che subisce una trasformazione ludico-ricettiva come avvenuto per le fortificazioni medievali di Lucca, Anversa e la cittadella di Parma, quando, nel XVI secolo, venuta meno la funzione difensiva, queste sono state trasformate in passeggiate per la cittadinanza, corredate da viali alberati e belvedere sul paesaggio circostante.

Punto di osservazione privilegiato tra la bassa pianura a nord e la corona appenninica a sud, permette di ottenere visivamente la continuità territoriale persa definitivamente con la creazione prima dell'autostrada e ora del muraglione della galleria.

In questo caso il ridotto spessore della copertura si presta a una piantumazione più modesta.

La posizione estremamente assolata in un clima continentale quale quello della Pianura Padana, induce a scegliere per le parti non calpestabili una vegetazione composta da graminacee ornamentali piantumate a grandi gruppi: queste hanno la caratteristica di richiedere una quasi inesistente manutenzione nel tempo, si auto-disseminano, non richiedono complessi impianti di annaffiamento e riducono l'effetto dell'invasione delle piante infestanti.

Esteticamente al variare delle stagioni, presentano variazioni cromatiche di grande suggestione, le taglie differenti a disposizione, la posizione sopraelevata in assenza di barriere frangivento, accentuano l'effetto pittoresco al muoversi della vegetazione sotto la forza del vento.

La parte percorribile invece è arricchita da elementi arborei più variegati e alle tappezzanti graminacee si associano cespugli ornamentali e piccoli alberi: varietà di prunus ornamentali e aceri giapponesi si intervallano a macchie di lavande,

graminacee ornamentali e le tipiche piante adatte ai giardini rocciosi, prediligendo quelle di origine appenniniche, come ad esempio *Cerastium Tomentosum*, di notevole resistenza a situazioni climatiche estreme.

4 Parte 2 : La proposta progettuale nel territorio di Fontanellato

Il nuovo polo commerciale (tavola 7)

Proseguendo il percorso, una volta scavalcata l'autostrada, il percorso tende ad allontanarsi dalla strada carrabile che curva verso ovest, proseguendo in modo rettilineo verso l'area destinata alla sosta delle vetture in autostrada.

Una serie di rampe permette di iniziare la discesa sino a quota +4.00 m ed accedere ad un giardino pensile di forma rettangolare, quindi altre rampe permettono di arrivare a quota +0,00m giungendo in una piazza i cui margini sono costituiti da due corpi di fabbrica, paralleli tra loro, e dal margine del marciapiede che delimita l'area pedonale dall'area destinata alla sosta delle auto in autostrada.

Questo è uno spazio ibrido, destinato ad accogliere un eterogeneo gruppo di persone: il primo gruppo è composto dalle persone che percorrono l'autostrada, il secondo gruppo è costituito dagli automobilisti della zona che possono accedere al parcheggio dell'area commerciale dalle strade statali; infine vi sono le persone che utilizzano il percorso ciclopedonale a scala territoriale.

La destinazione dei due blocchi edificati è di tipo commerciale, quale bar e rivendita di prodotti alimentari. La vocazione commerciale di questo punto è giustificata per due motivi:

a livello territoriale, gli edifici affacciano su una delle rotonde della circonvallazione del paese, posizione da sempre privilegiata per il commercio, grazie al buon flusso di traffico offerto dall'infrastruttura e dall'accessibilità della stessa.

Per quanto riguarda l'autostrada, le aree di sosta all'interno del paese da sempre sono state un'occasione di commercio agli automobilisti, permettendo l'apertura di vari negozi ai margini dell'area di sosta verso il paese destinati agli automobilisti di passaggio.

I due blocchi, posti perpendicolarmente tra loro, hanno una semplice forma di parallelepipedi, articolati dalla presenza di porticati. L'edificio a sud è composto da due piani fuori terra e la copertura non è accessibile, mentre l'edificio a nord, di un unico piano, presenta un tetto-giardino, quale parte integrante del percorso paesaggistico. I percorsi di carico e scarico dei blocchi commerciali e l'accesso carraio all'area di sosta autostradale sono consentiti dalla viabilità secondaria prevista all'interno dell'area a parcheggio esterna all'autostrada.

Una serie di alberature arricchisce l'area verde, con la finalità principale di segnare la direzione del percorso che prosegue oltre l'area nella campagna, verso la piccola frazione detta Priorato e quindi verso le altre destinazioni previste.

Il Progetto in numeri:

Edificio monopiano:

- 860 mq coperti di cui 180 mq a deposito/magazzino e 100 mq a bagni
- 140 mq in galleria coperta aperta

Edificio pluripiano:

- piano terra: - 530 mq di cui 150 mq a magazzino e 70mq di bagni
- 120 mq in galleria coperta aperta
- piano primo: - 650 mq di cui 70 mq a bagni

Complessivamente l'intervento apporta 2040 mq di superficie commerciale in più e 260 mq di portici.

La dimensione urbana della frazione di Priorato (tavola 7)

Con il potenziamento delle infrastrutture viarie avvenuto per consentire la realizzazione del cantiere TAV a sud del centro urbano di Fontanellato, la frazione di Priorato a poche centinaia di metri a sud del paese si è ritrovata all'interno del sistema parzialmente anulare delle circonvallazioni realizzate.

I due centri, il paese e la frazione in esame, si ritrovano divisi dall'autostrada A1 da decenni; questa era sino all'avvio del cantiere della TAV corredata da 2 aree di sosta attrezzate a corredo del traffico autostradale che di fatto hanno avuto la funzione di cuscinetto tra le aree abitate, la campagna e l'infrastruttura stessa.

Ora la soppressione di una di questa, a nord della linea ferroviaria, prima per destinarla ad area cantierizia e poi a parco integrato nel tessuto urbano del paese e inoltre il potenziamento della viabilità realizzato, induce sia psicologicamente che effettivamente il saldarsi delle due aree abitate: di fatto le aree oggi ad uso agricolo a sud, e a parco urbano a nord della galleria TAV sono destinate a fungere più che altro da corridoio verde all'interno delle aree abitate.

Per l'area della frazione di Priorato è prevista un'espansione edilizia che di fatto raddoppierà l'area edificata. Questa oggi consiste di edifici di piccole dimensioni: case unifamiliari costruite lungo il filo stradale negli anni '70 e '80, piccoli condomini, alcuni corpi edilizi ad uso agricolo, oggi in stato di abbandono o in forte degrado.

Di fatto l'area si è venuta a formare nella totale assenza di un piano urbanistico generale, in assenza di minimi standard urbanistici che siano impianti fognari, marciapiedi, illuminazione pubblica ...

Unico elemento a scala urbanistica della zona risulta essere la seicentesca chiesa del Priorato (da cui il nome alla frazione). Questa è composta da ampi spazi ad uso collettivo: il sagrato, l'ampia zona a parco retrostante la chiesa delimitata dall'antica peschiera, l'area incolta davanti al sagrato già destinata ad uso agricolo ma di fatto non più sfruttata.

La proposta progettuale si concentra di fatto su quest'area ed è finalizzata a creare un punto di riferimento a scala urbana nella frazione in espansione quale elemento ordinatore in un contesto caratterizzato da una edilizia distribuita in maniera spontanea nel territorio.

Un grande parco dalla forma quadrata si estende a ovest della facciata della chiesa: i limiti di quest'area risultano dai sentieri interpoderali esistenti e soprattutto dal sentiero ciclopedonale progettato.

Questo parco è attraversato dalla strada che storicamente collegava da sud a nord la via Emilia a Fontanellato. Questa strada è oggi declassata ad uso esclusivo dei residenti, venuta meno la sua funzione dopo la realizzazione della circonvallazione a est della frazione.

Il progetto prevede la pedonalizzazione del tratto che attraversa il parco, ponendo a nord e a sud di questo tratto pedonale due aree di sosta veicolare ad uso dei residenti e dei fruitori della chiesa, in via di restauro, utilizzata soprattutto per celebrare matrimoni, grazie alla sua facciata scenografica caratterizzata dagli edifici posti ai lati del sagrato.

L'impianto generale della chiesa è caratterizzato dalla sua forte assialità, suggerita dai corpi di fabbrica che la compongono ma pure dai percorsi interpoderali che si sviluppano da est a ovest nel territorio sino al viale d'accesso perpendicolare alla facciata che ancora oggi suggerisce la prospettiva frontale con ciò che rimane di filari di piante ai lati del viale stesso.

Nuovi filari reiterano nel progetto questa assialità creando di fatto un viale d'accesso monumentale, ottenuto dalla prospettiva centrale che si ottiene con la divisione di due parti simmetriche dell'area a verde, ponendo la facciata della chiesa e il

sagrato prospiciente come punto di fuga dei filari stessi e approdo del percorso, anche viario, per le funzioni previste.

Nell'area a nord di questo viale è prevista la realizzazione di un corpo di fabbrica a ponte, attraversato dal percorso pedonale che si estende da nord a sud dell'area. Il semplice edificio è formato da 2 piani fuori-terra, realizzato con una maglia quadrata di 1X1 m, è destinato ad ospitare 2 tipi di funzioni: l'area ovest prevede la presenza di un bar-punto ristoro ad uso del parco e della frazione, completamente priva di servizi e punti commerciali. L'edificio a est e l'intero piano primo dell'edificio è destinato ad accogliere spazi con funzione di centro civico, saletta assembleare, e usi affini destinati alla collettività di Priorato. La presenza del bar rende inoltre affrontabili le spese di gestione del servizio attraverso l'introito dell'appalto del bar stesso.

L'edificio è caratterizzato da semplicità costruttiva e chiarezza compositiva: al corpo simmetrico fanno da contrappunto aperture vetrate che si relazionano con il parco, la chiesa, verso la quale l'edificio si pone perpendicolarmente, e il percorso territoriale, che ne costeggia il lato nord.

Inoltre l'area che circonda l'edificio è caratterizzata da una pavimentazione dura, al fine di agevolare le più svariate funzioni collettive, evitando l'uso di prato, poco adatto al calpestio.

Il Progetto in numeri:

Edificio a Ponte:

piano terra : bar - 216 mq di cui 17 mq a magazzino e 20 mq di bagni
 centro civico - 216 mq di cui 38 mq a bagni
 218 mq di area coperta aperta

piano primo : 650 mq di superficie destinata al centro civico

Complessivamente l'intervento apporta 866 mq di superficie pubblica, e 216 mq destinati al commercio.

Conclusioni

L'analisi del territorio proposta offre l'occasione di comprendere il territorio nella sua complessità di segni e stratificazioni accumulate nel tempo: la casualità non è di certo l'elemento che ha permesso un'organizzazione così capillare e totale da parte dell'uomo del territorio che si estende tra il fiume Po e la dorsale appenninica.

Le principali criticità odierne possono essere sintetizzate nell'espansione caotica nel territorio di corpi edilizi (residenza, terziario commerciale in genere) stimolata dalle crescenti dotazioni infrastrutturali, varie ma non solo, che supportano tale fenomeno entropico verso l'intero territorio a disposizione.

La conseguenza più eclatante è il deterioramento ambientale che oggi non può più essere ritenuto irrilevante: di fatto situazioni competitive tra urbanizzazione/produzione agraria di tipo industriale/qualità ambientale richiedono approcci che considerino l'insieme degli agenti in campo.

I metodi correnti, caratterizzati da approcci progettuali ben distinti nel campo paesaggistico, urbanistico e architettonico sono qui attenuati nella ricerca di una soluzione realizzativa che giunga a creare spazi urbani riconoscibili e di uso collettivo, integrati nel territorio, non solo da un punto di vista estetico, ma pianificatorio e funzionalistico sino a considerarne la valenza ecologico-paesaggistica.

La proposta progettuale di fatto affronta una scala territoriale nella creazione del percorso ciclopedonale e del relativo corridoio verde, in una visione allo stesso tempo contemporanea, per la protezione del suolo e l'arricchimento arboreo che ne consegue, e tradizionale, coerente con la tradizione italica delle strade alberate in campagna, privilegiate dalla trattativa rinascimentale in poi, il tutto in un'ottica ludico-ricreativa che non contrasta con la produzione agricola.

Quindi le proposte progettuali, considerando la realtà urbana odierna e le future evoluzioni previste dal piano regolatore in via di formazione dai tecnici del comune di Fontanellato, rileva carenze, bisogni inespressi e nuove potenzialità del centro urbano, proponendo un nuovo baricentro del tessuto cittadino in un'area che l'inerzia e la tradizione concepiscono come area marginale: di fatto il nuovo centro del complesso urbano Fontanellato -Priorato è il parco nella cui parte centrale è localizzato il nuovo complesso istituzionale della vita cittadina; allo stesso tempo per Priorato è proposto un nuovo centro di riferimento urbano nel complesso del parco attrezzato prospiciente la chiesa.

Un edificio con funzione commerciale infine è proposto nel punto naturale di intersezione dei tre flussi di traffico (lento, territoriale, infraregionale dell'autostrada) presenti nel territorio.

Il progetto perciò è il risultato della continua riflessione sul territorio alle tre scale territoriali (urbanistica, paesaggistica e architettonica) nel tentativo di creare spazi urbani che la cittadinanza possa vivere e riconoscere propri.

Dal punto di vista prettamente quantitativo gli interventi aumentano totalmente la superficie appartenente al settore pubblico (in questo caso il Comune) di 5310 mq mentre al commercio sono destinati 3156 mq di superfici coperte; il mix di pubblico e aree commerciale ha la finalità non secondaria di ammortizzare l'investimento necessario alle opere collettive.

Bibliografia

- Paesaggi delle infrastrutture. Serena Maffioletti. Quaderni Iuav 38, Il Poligrafo. 2005
 - Cittaemilia. Sperimentazioni architettoniche per un'idea di città. C. Quintelli, Abitare Segesta. 2000
 - Emilia. La strada, il territorio e le città. D. Costi, "Trasporti e Cultura" III. 2003
 - Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità. M. Augè, Elèuthera, 1999
 - L'architettura della città. A. Rossi, Marsilio, 1966
 - Aemilia, una via, una regione. F. Savi, 1989
 - Città nomade e città stanziale: tra mobilità e residenzialità. C. Magnani, IUAV, 2003
 - Infrastrutture e paesaggi contemporanei. S. Maffioletti e S. Rocchetto. Il Poligrafo, 2002
 - Un progetto per l'Urbanistica. B. Secchi, Einaudi, 1989
 - Il territorio dell'architettura. V. Gregotti, Feltrinelli, 1966
 - Alle origini dell'etica ambientale. L. Battaglia, Dedalo, 2002
 - Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi. L. Ponticelli, Skira, 2003
 - La modernità riflessiva. J. Rifkin, Laterza, 2001
-
- Per i piaceri del popolo. F. Panzini, Zanichelli, 1993
 - Garden Design. S. Crowe, Packard, 1981
 - Natura e progetto del parco contemporaneo. F. Giorgetta, Clup, 1988
 - L'architettura del giardino contemporaneo. F. Zagari, Mondadori, 1988
 - Il verde nel paesaggio. P. Fabbri, Guerini e Associati, 1989
 - Paesaggi parchi giardini. Una introduzione all'architettura del paesaggio. B. Guccione, Aquarius, 1990
 - Designing Parks. L. Baljon, Architettura & Natura Press, 1992
 - Modern park design. AA.VV., Thoth, 1993

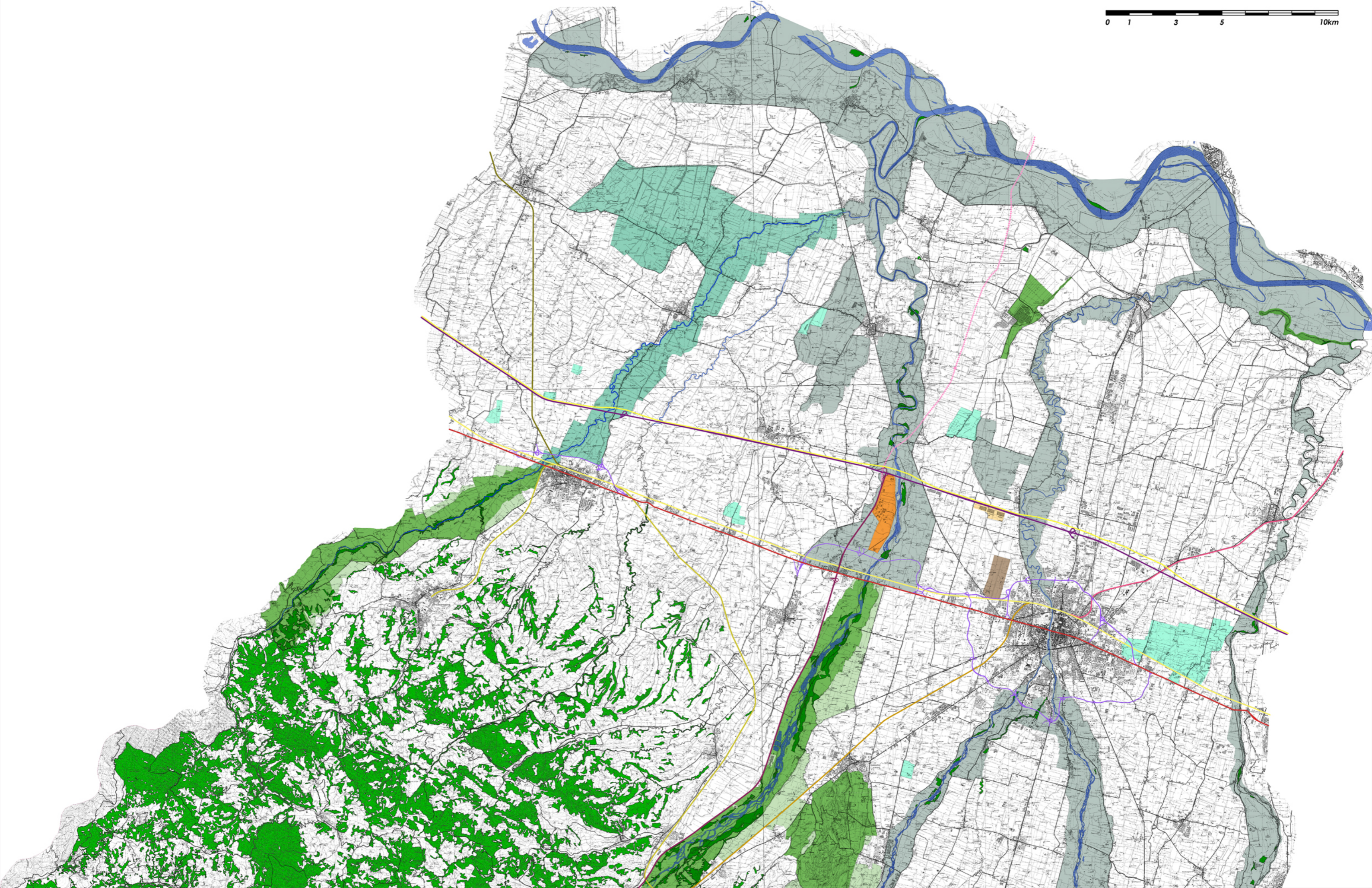
SISTEMA INFRASTRUTTURALE

	VIA EMILIA
	TRACCIATO FERROVIARIO MILANO-BOLOGNA
	TRACCIATO FERROVIARIO FIDENZA-SALSOMAGGIORE
	TRACCIATO FERROVIARIO FIDENZA-CREMONA
	TRACCIATO FERROVIARIO PARMA-LA SPEZIA
	TRACCIATO FERROVIARIO FIDENZA-LA SPEZIA
	TRACCIATO FERROVIARIO PARMA-MANTOVA
	TRACCIATO ALTA VELOCITA' MILANO-BOLOGNA
	AUTOSTRADA MILANO-BOLOGNA
	AUTOSTRADA DELLA CISA A-14
	BRETELLA AUTOSTRADALE DEL BRENNERO (PROGETTO PTCP)
	TANGENZIALI DELLA VIA EMILIA
	AEROPORTO
	INTERPORTO
	FIERA

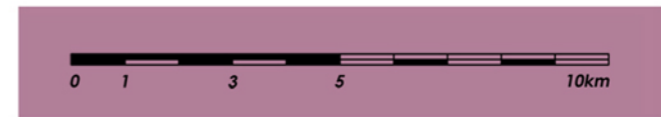
SISTEMA AMBIENTALE

	PARCHI REGIONALI VIGENTI
	ZONE PRE-PARCO REGIONALI VIGENTI
	AREA RIQUALIFICAZIONE TORRENTE STIRONE (PROPOSTA PTCP)
	ESTENSIONE PARCHI FIUMI TARO E PO (PROPOSTA PTCP)
	AREE DI RIEQUILIBRIO ECOLOGICO (PROPOSTA PTCP)

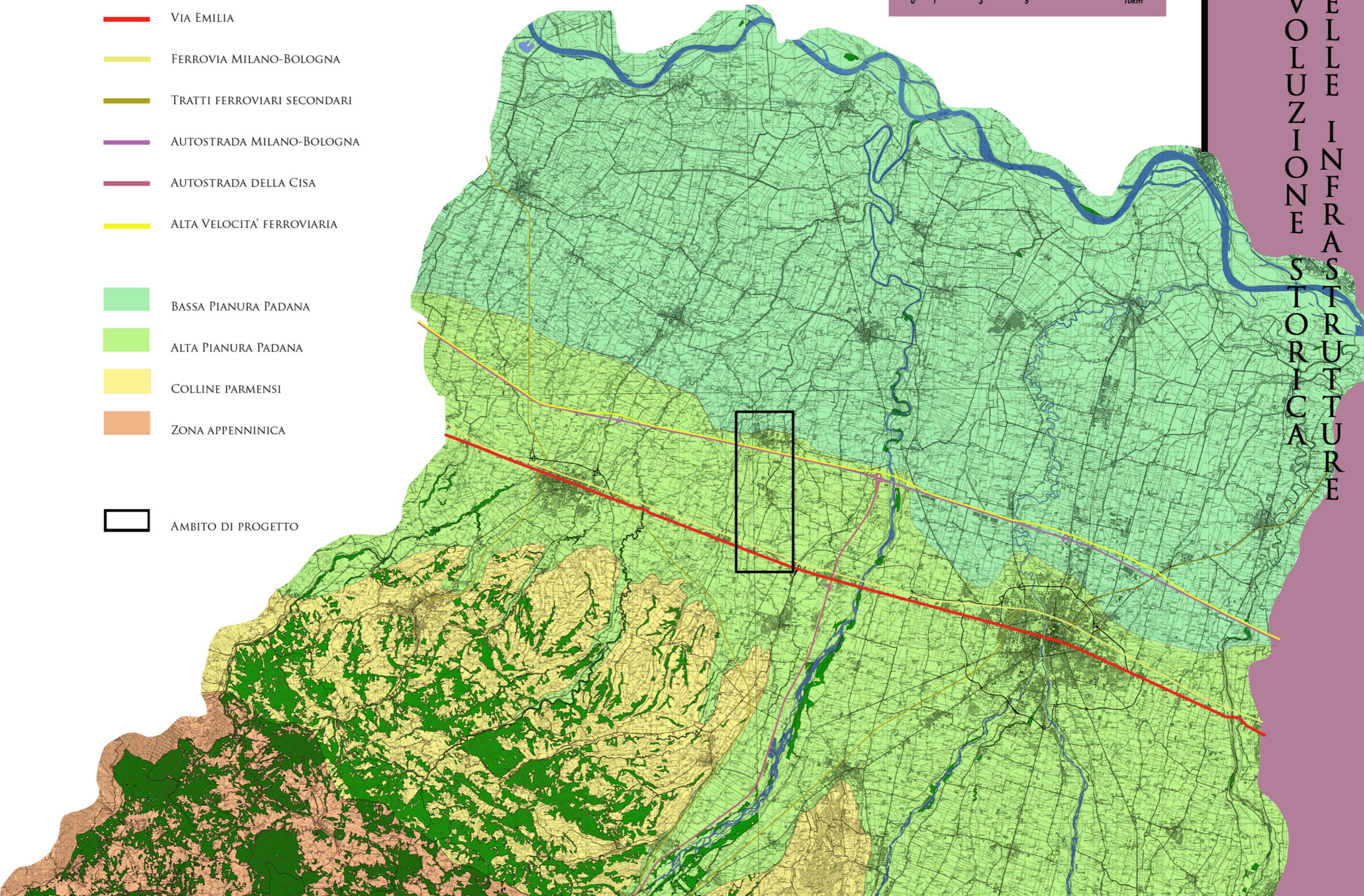
0 1 3 5 10km

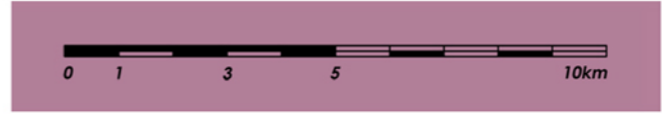







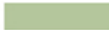

E
D
E
V
L
U
Z
I
O
N
E
S
T
O
R
I
C
A
E
I
N
F
R
A
S
T
R
U
T
T
U
R
E

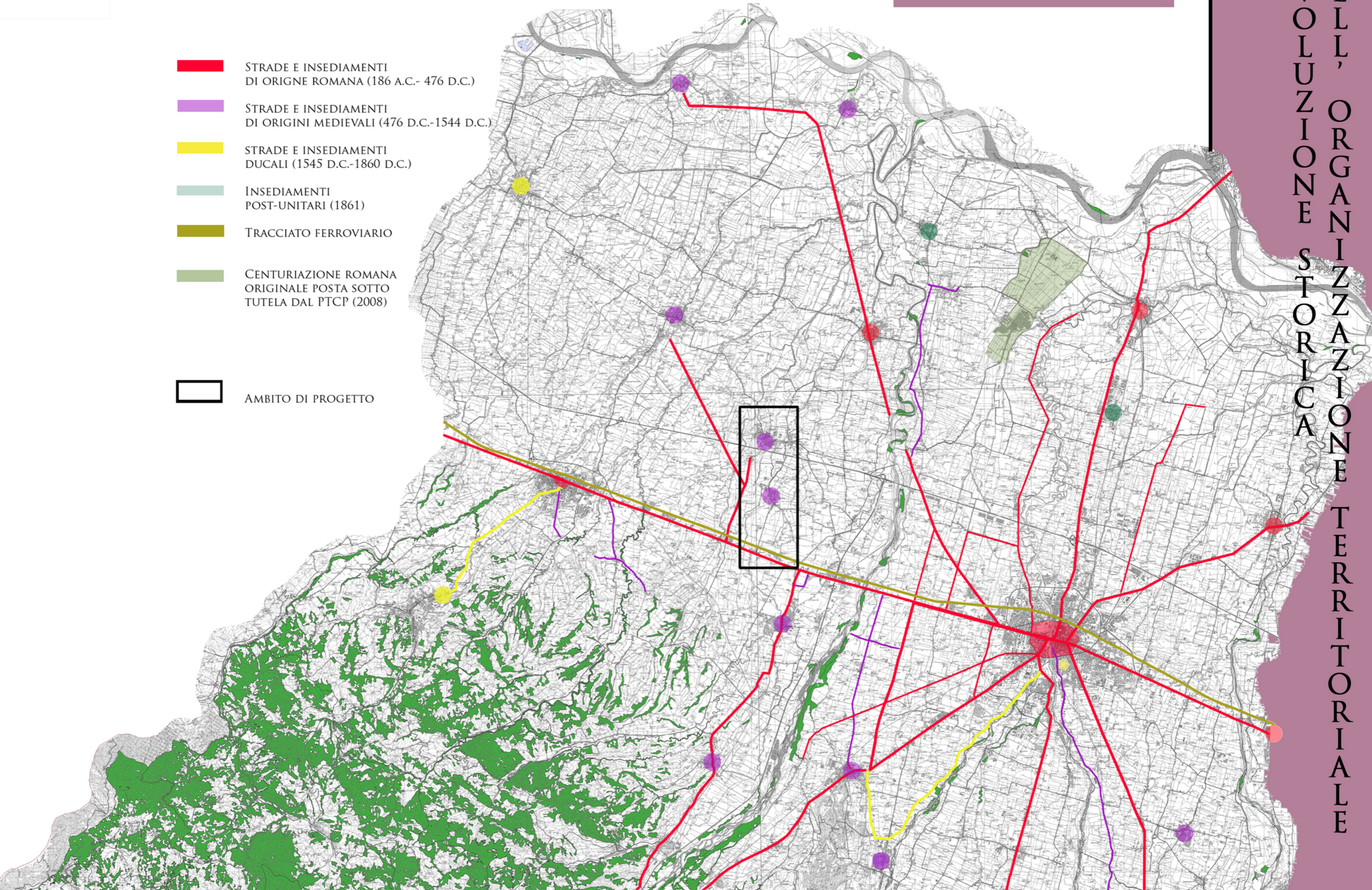


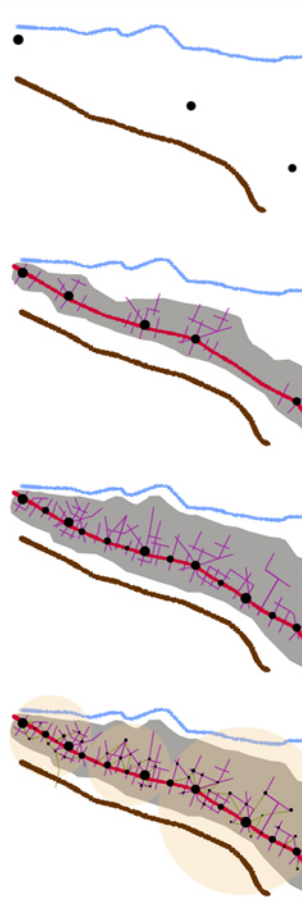
- VIA EMILIA
- FERROVIA MILANO-BOLOGNA
- TRATTI FERROVIARI SECONDARI
- AUTOSTRADA MILANO-BOLOGNA
- AUTOSTRADA DELLA CISA
- ALTA VELOCITA' FERROVIARIA
- BASSA PIANURA PADANA
- ALTA PIANURA PADANA
- COLLINE PARMENSI
- ZONA APPENNINICA
- AMBITO DI PROGETTO





-  STRADE E INSEDIAMENTI DI ORIGINE ROMANA (186 A.C.- 476 D.C.)
-  STRADE E INSEDIAMENTI DI ORIGINI MEDIEVALI (476 D.C.-1544 D.C.)
-  STRADE E INSEDIAMENTI DUCALI (1545 D.C.-1860 D.C.)
-  INSEDIAMENTI POST-UNITARI (1861)
-  TRACCIATO FERROVIARIO
-  CENTURIAZIONE ROMANA ORIGINALE POSTA SOTTO TUTELA DAL PTCP (2008)
-  AMBITO DI PROGETTO





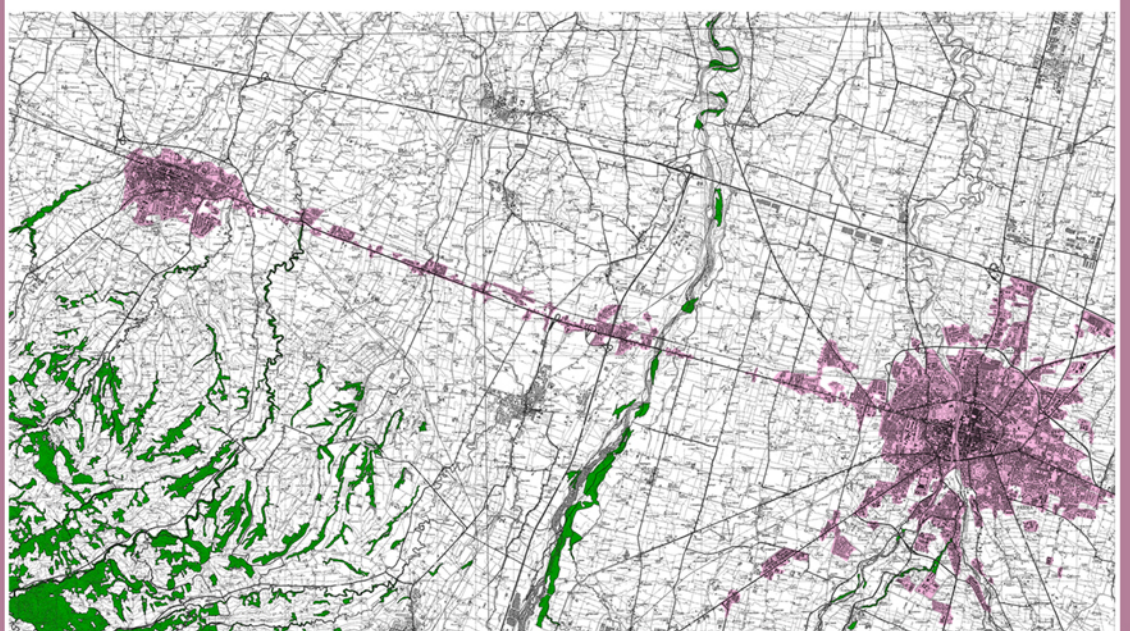
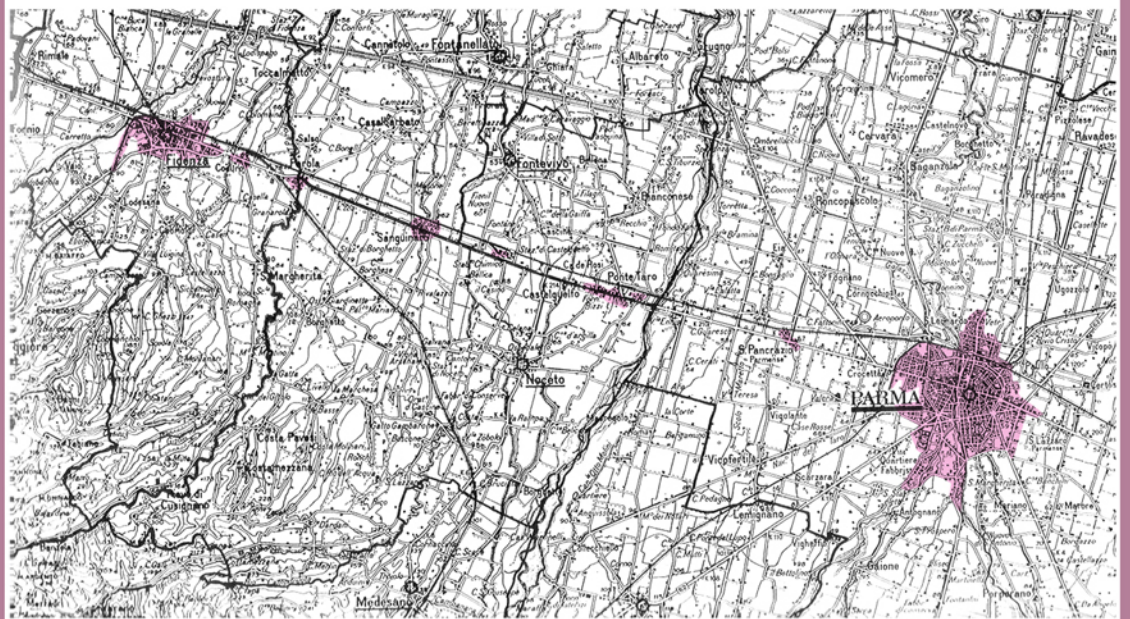
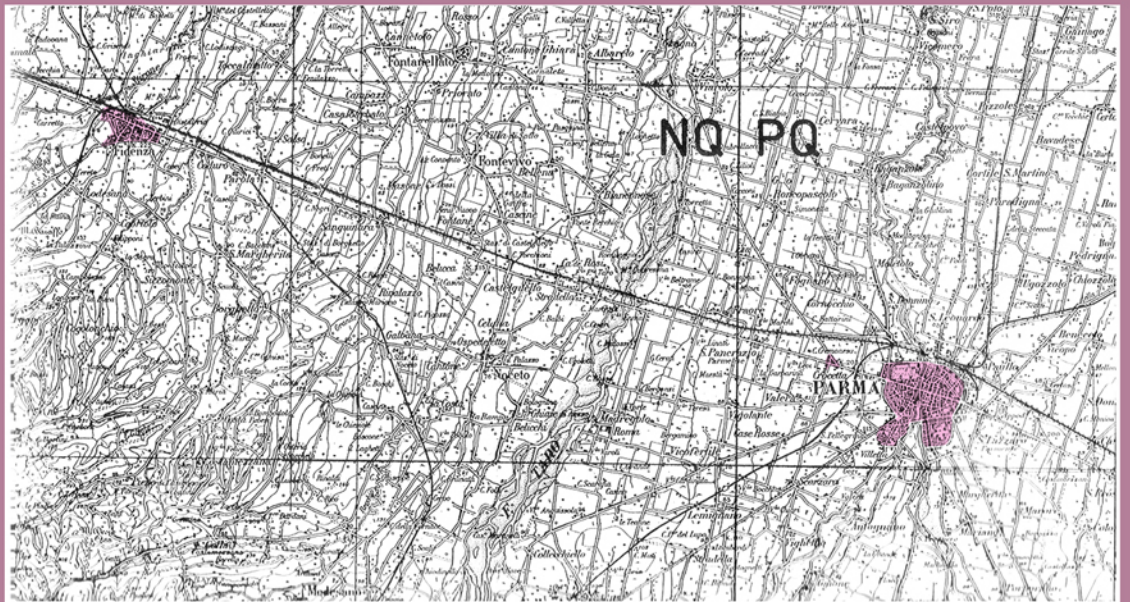
L'EMILIA ROMAGNA PUO' ESSERE RICONDOTTA AL TERRITORIO DELIMITATO A NORD DAL FIUME PO E A SUD DALLA LINEA APPENNINICA. PRIMA DEL 187 A.C. GLI UNICI ELEMENTI DI INTERESSE A SCALA TERRITORIALE ERANO LE CITTÀ DI RIMINI, BOLOGNA E PIACENZA.

LA COSTRUZIONE DELLA VIA EMILIA (187 A.C.) E DELLE CITTÀ DI PARMA (183 A.C.) E MODENA (MUTINA 183 A.C.) DANNO AVVIO ALLA TRASFORMAZIONE TERRITORIALE DEFINITA COME "CENTURIAZIONE".

LA CENTURIAZIONE VIENE SPINTA SISTEMATICAMENTE SINO ALLA GOLENA DEL FIUME PO E SULLE SOMMITÀ' COLLINARI. LA RETE STRADALE SI INTENSIFICA E GLI AVAMPOSTI URBANI SI MOLTIPLICANO.

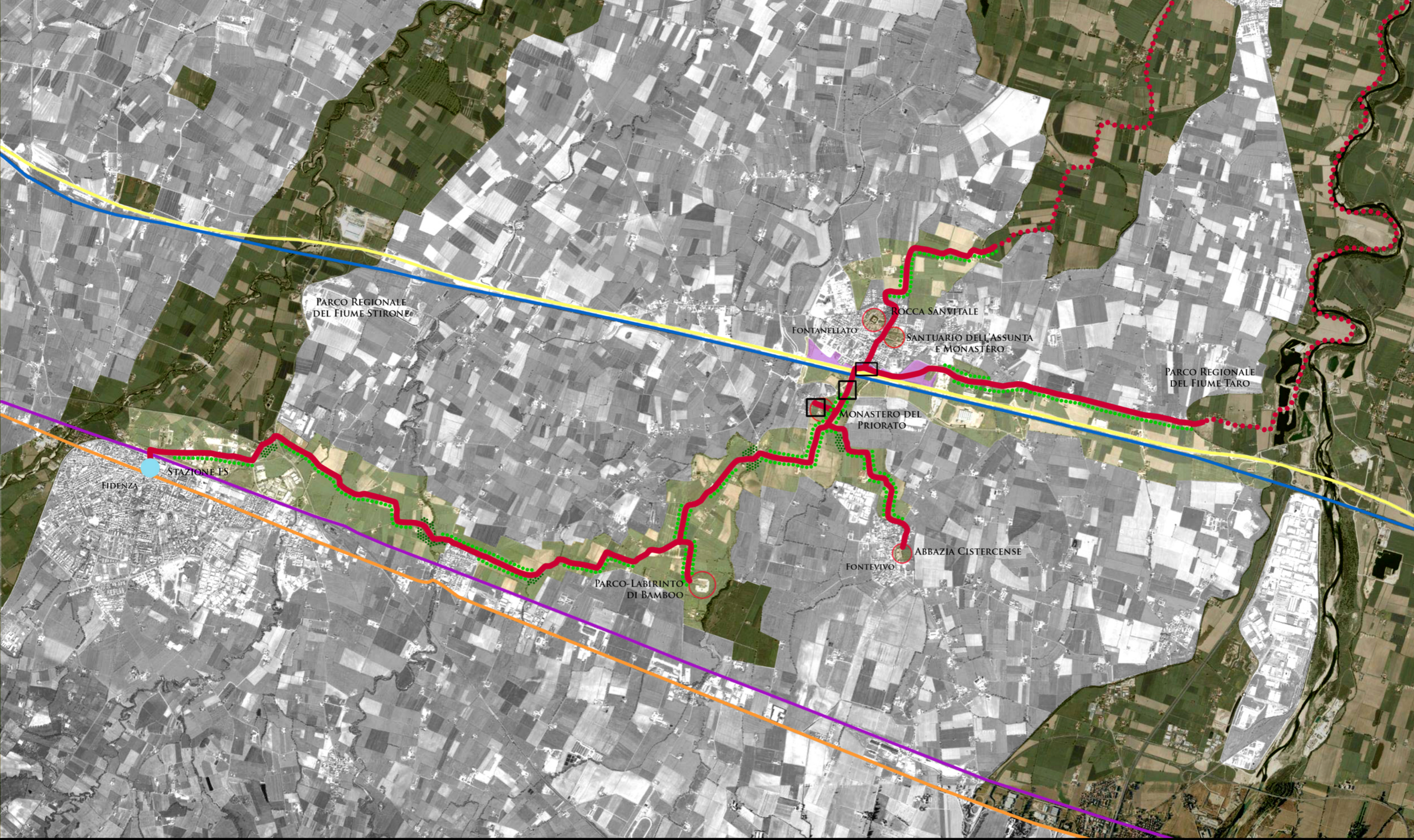
CON LA CADUTA DELL'IMPERO ROMANO IL PRESIDIO DELLE CAMPAGNE DIVIENE ANCOR PIU' STRUTTURATO: I PRESIDII URBANI SI DISTRIBUISCONO SUL TERRITORIO E LE CITTÀ' DI ANTICA FONDAZIONE DIVENTANO I NUOVI CENTRI GERARCHICI, VENUTA MENO LA CENTRALITÀ' DI ROMA, VERSO I QUALI SI INDIRIZZANO I POCHE NUOVI ASSI STRADALI. CON LA RITROVATA UNITÀ' D'ITALIA (1861 D.C.) LA VIA EMILIA RIACQUISTA LA SUA IMPORTANZA NAZIONALE: IL TRACCIATO STESSO VIENE "MOLTIPLICATO" CON LA REALIZZAZIONE DELLA FERROVIA (DAL 1860), DELL'AUTOSTRADA (DAL 1956) E DELLA TAV.

- VIA EMILIA
- ESEMPI DI FRAMMENTI DI CENTURIAZIONE
- ⋯ LINEA IDEALE BASSA PIANURA PADANA

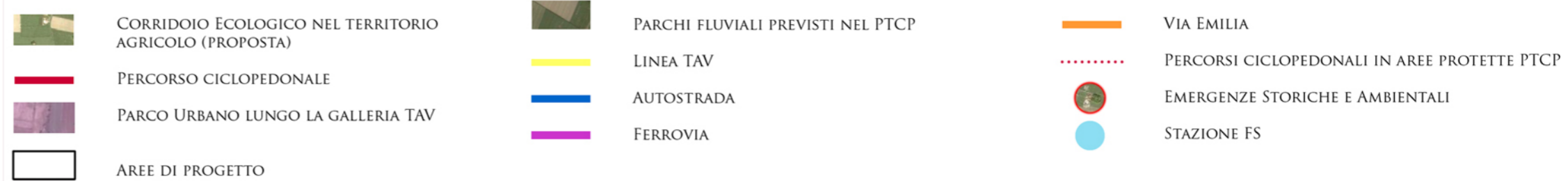


DISPERSIONE DEL TESSUTO URBANO NEL TERRITORIO
 AVVENUTA IN CONCOMITANZA DELL'AFFERMARSI DELLA
 MOBILITÀ DIFFUSA.
 IN EVIDENZA L'INTENSIFICARSI DEL COSTRUITO LUNGO
 LA VIA EMILIA TRA FIDENZA E PARMA

TAVOLA I.G.M 1881
 TAVOLA I.G.M 1959
 TAVOLA I.G.M 2006



IL PERCORSO CICLOPEDONALE NEL TERRITORIO DI FONTANELLATO





IL PERCORSO CICLOPEDONALE NEI CAMPI OFFRE L'OCCASIONE DI ARRICCHIRE IL PAESAGGIO CAMPESTRE CON NUOVI FILARI ARBOREI AI LATI DEL TRACCIATO. DISCRIMINANTE NELLA SCELTA DELLA TIPOLOGIA VEGETALE SONO:

-LA CAPACITA' DI RURALIZZARSI IN POCO TEMPO (2 O 3 ANNI)

-PIANTE AUTOCTONE A GARANZIA DI ADATTABILITA'

È POSSIBILE UTILIZZARE PIANTE DALL'ANDAMENTO COLONNARE (COME IL PIOPPO E IL CIPRESSO COMUNE) O DALLA FRONDA ESPANSA (COME L'ACERO CAMPESTRE O L'ALBERO DI GIUDA, DALLA PITTORESCA FIORITURA).

LA ROBINIA SI PRESTA AI TRATTI DI TERRENO PESANTE E UMIDO, COME A RIDOSSO DEI CANALI E LA TAMERICE È ADATTA AI TERRENI DISASSATI E ARIDI.

L'USO DI FILARI DI ROSA CANINA INFINE PUO COSTITUIRE UN OTTIMO DETERRENTE NEI TRATTI DA METTERE IN SICUREZZA COME NEI PRESSI DI CANALI E RIPE SCOSCESE.

DALL'ALTO

- ROBINA PSEUDOACACIA
- ACERO CAMPESTRE
- ALBERO DI GIUDA
- TAMERICE
- PIOPPO COLONNARE
- CIPRESSO COMUNE
- ROSA CANINA E ROSA BOTANICA



DALL'ALTO:

- ROCCA DI FONTANELLATO. XIV SEC.
- SANTUARIO DELL'ASSUNTA E MONASTERO, FONTANELLATO. XVI SEC.
- MONASTERO DEL PRIORATO, FONTANELATO. XVI SEC
- ABBAZIA CISTERCENSE, FONTEVIVO. XIII SEC.
- PARCO-LABIRINTO DI BAMBOO E FUTURO MUSEO FRANCO MARIA RICCI.

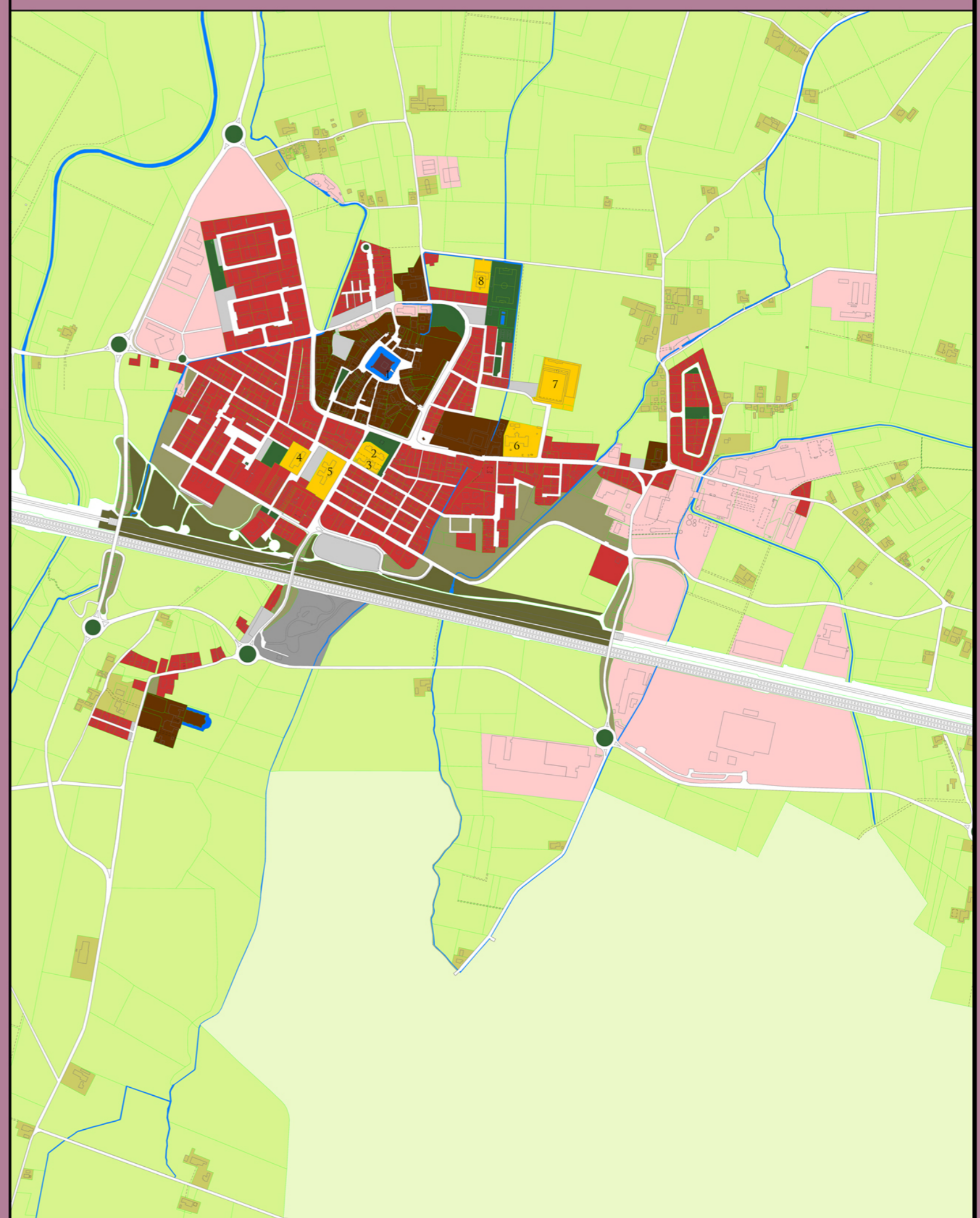


- BORGIO STORICO E EMERGENZE STORICO-ARTISTICHE
- TESSUTO PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE
- TESSUTO PREVALENTEMENTE PRODUTTIVO
- TESSUTO EDILIZIO IN AREE RURALI (A FUNZIONE MISTA)
- AREE VERDI E ATTREZZATURE SPORTIVE
- EDIFICI CIVICI (SCUOLE, CHIESE, OSPEDALE...)
- PARCHEGGI

- PARCHEGGIO DI SOSTA AUTOSTRADALE
- RETE IDROLOGICA DEI TERRENI AGRICOLI
- AREE INCOLTE (EX CANTIERE TAV)

- AREE INCOLTE
- TERRENO AGRICOLO

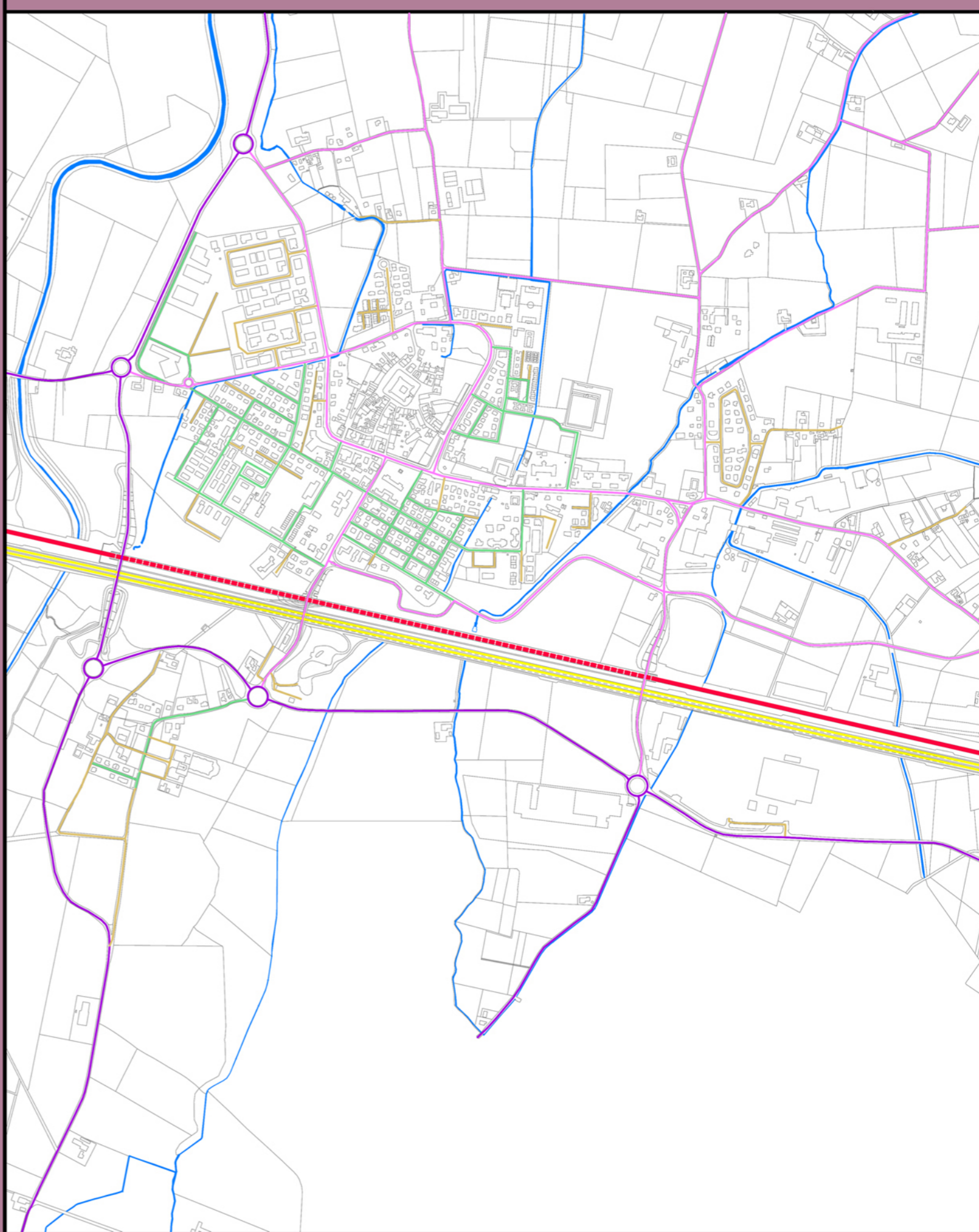
- 1 - MUNICIPIO
- 2 - SCUOLA ELEMENTARE
- 3 - SCUOLA MEDIA
- 4 - ASILO COMUNALE
- 5 - OSPIZIO
- 6 - OSPEDALE
- 7 - CIMITERO
- 8- PALAZZETTO DELLO SPORT



USO DEL SUOLO



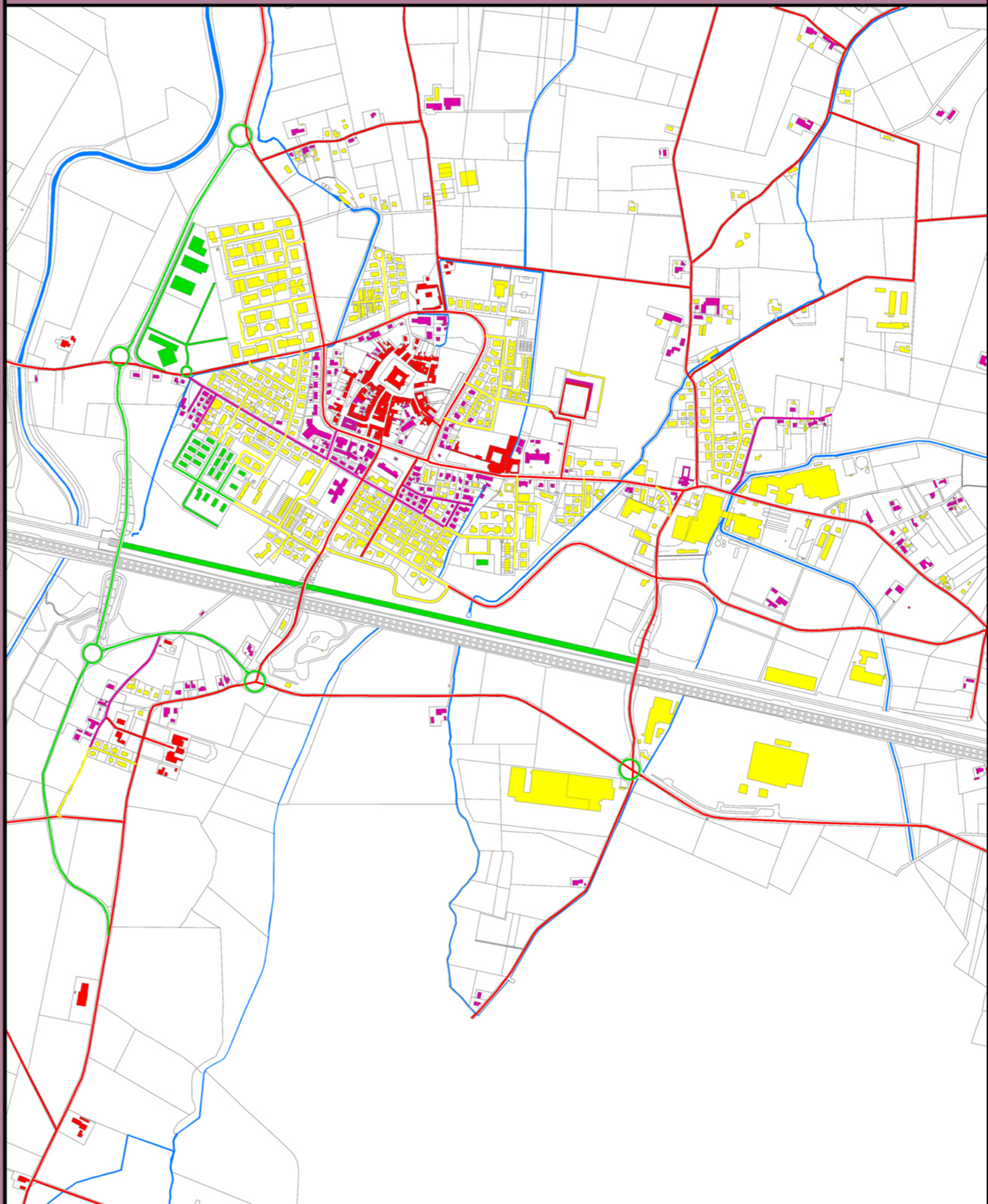
- LINEA FERROVIARIA T.A.V.
- AUTOSTRADA
- STRADE PRINCIPALI DI SCALA SOVRA-COMUNALE
- STRADE PRINCIPALI URBANE
- STRADE SECONDARIE (DI QUARTIERE)
- STRADE ALTRE (CHIUSE, PRIVATE, VIOTTOLI)



GERARCHIE STRADALI



- EDIFICI E TRACCIATI STRADALI PRESENTI PRIMA DEL 1913 (1888)
- EDIFICI E TRACCIATI STRADALI PRESENTI AL 1958
- EDIFICI E TRACCIATI STRADALI PRESENTI AL 1998
- EDIFICI E TRACCIATI STRADALI POSTERIORI AL 1998

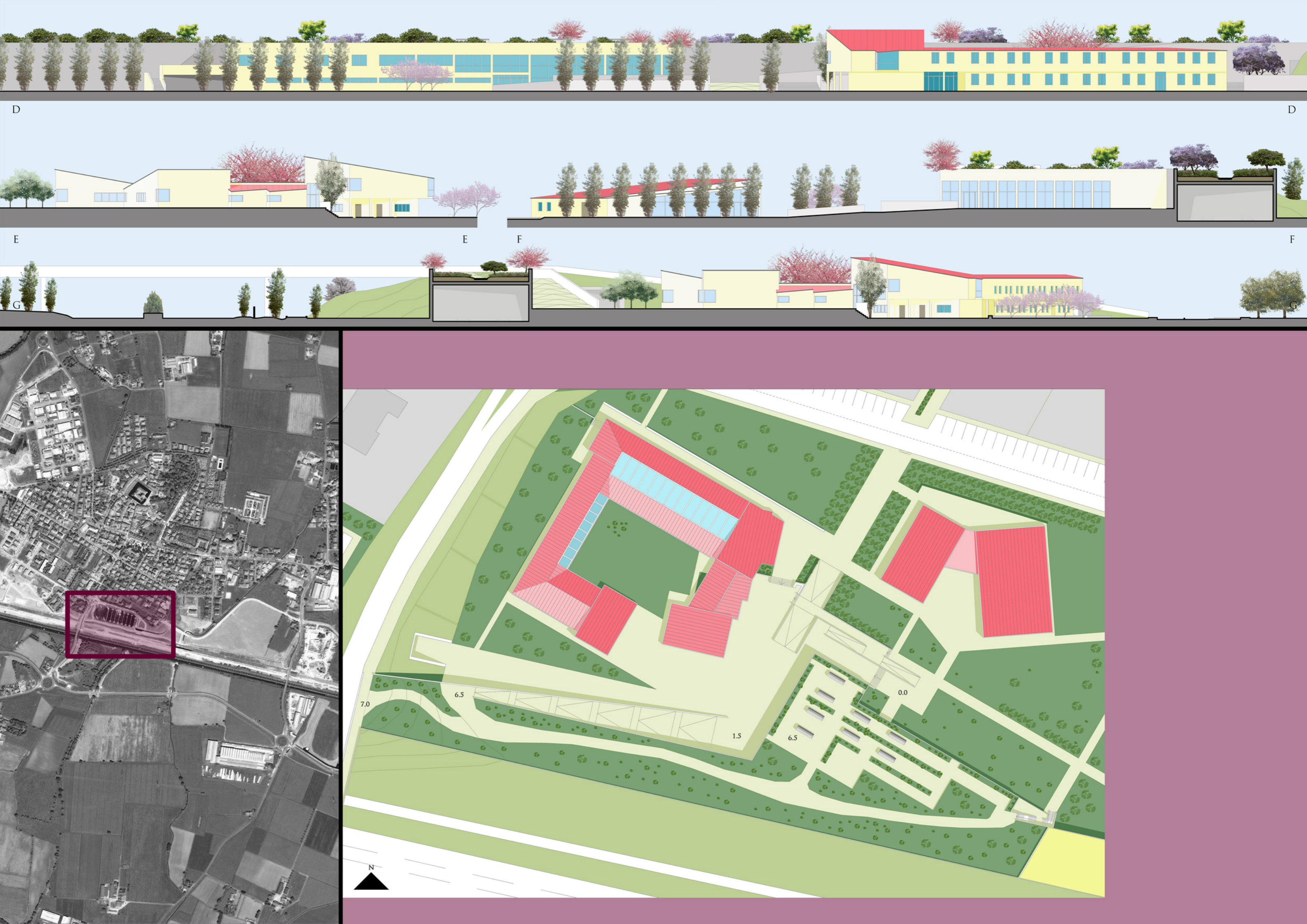


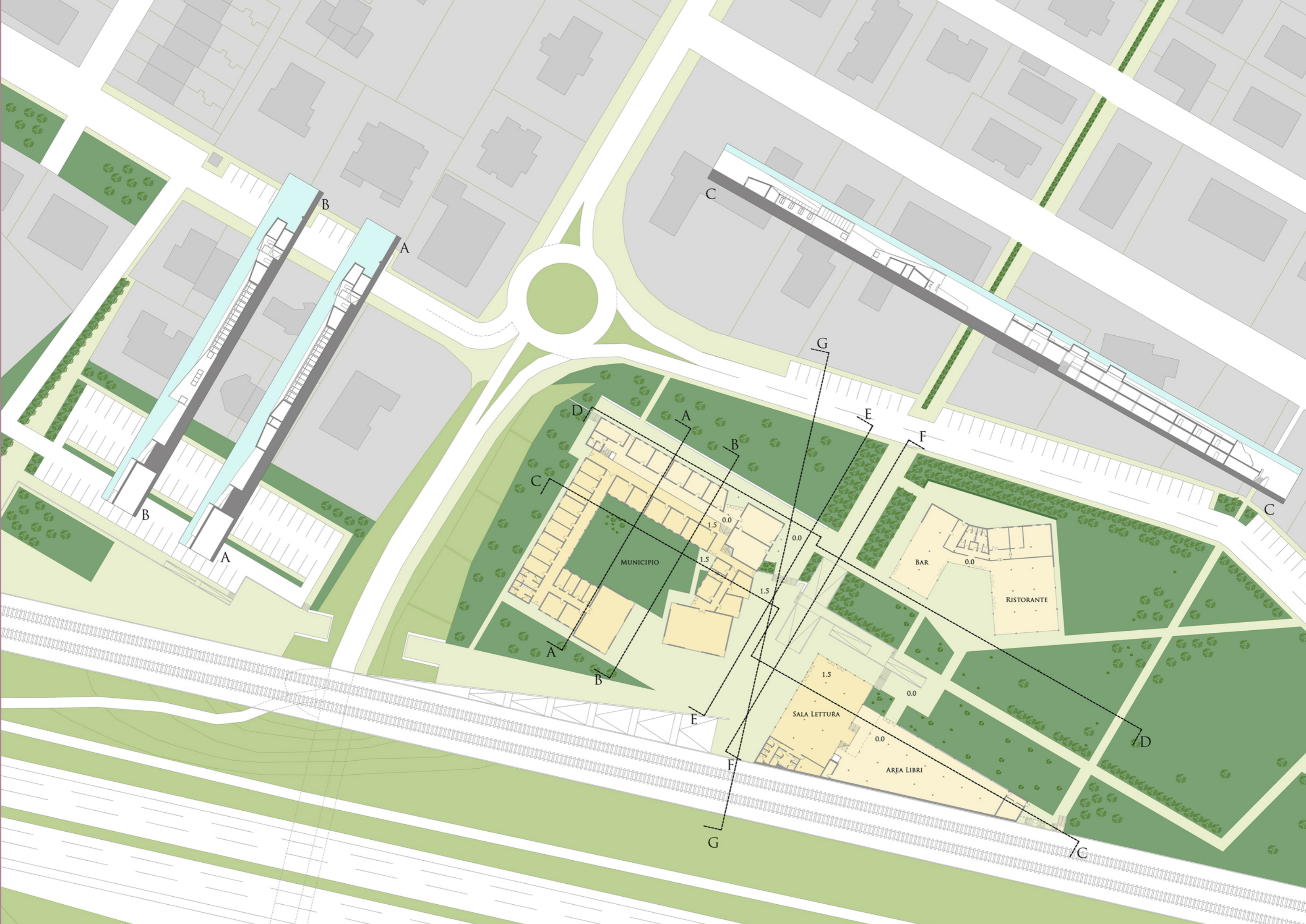
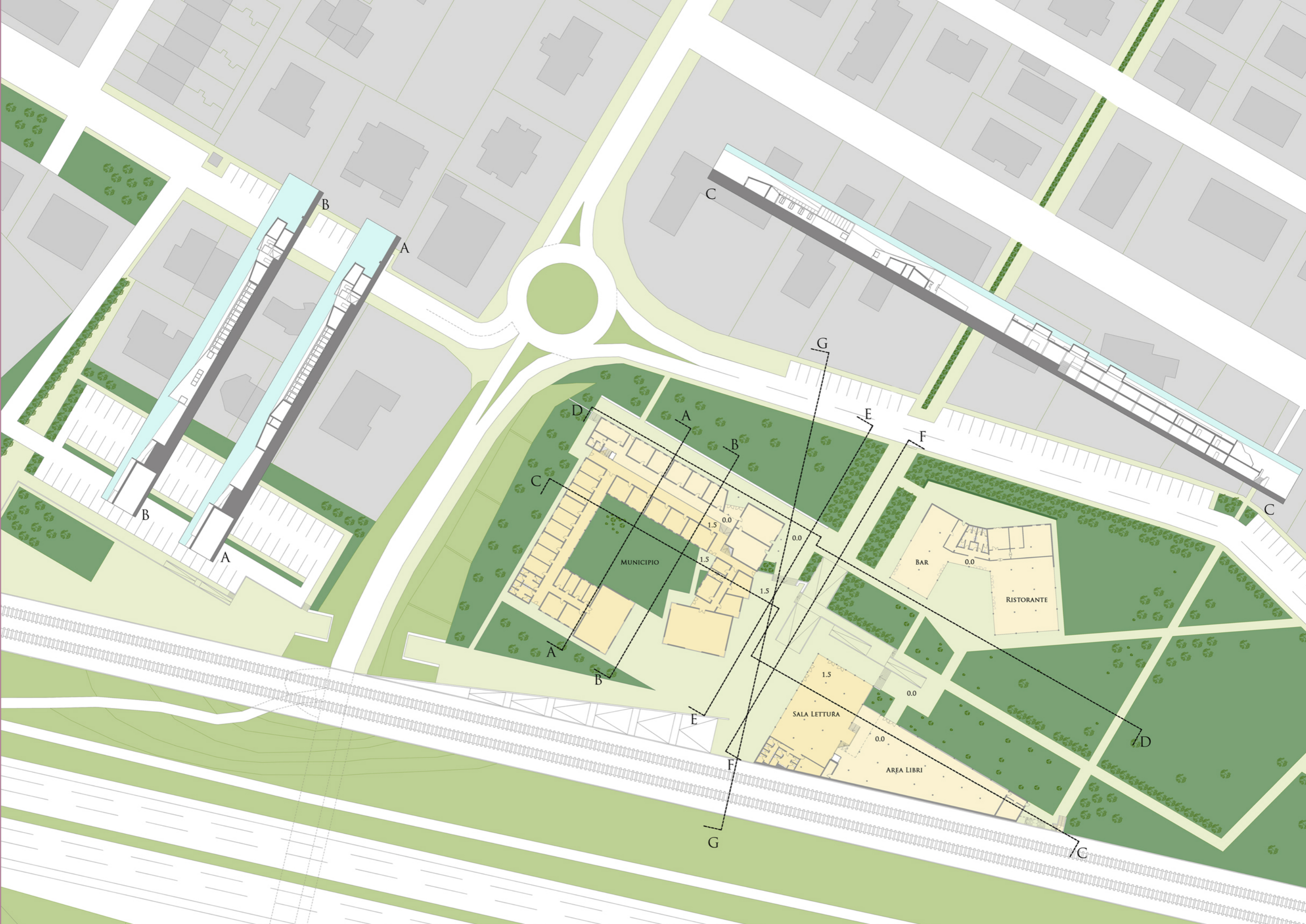
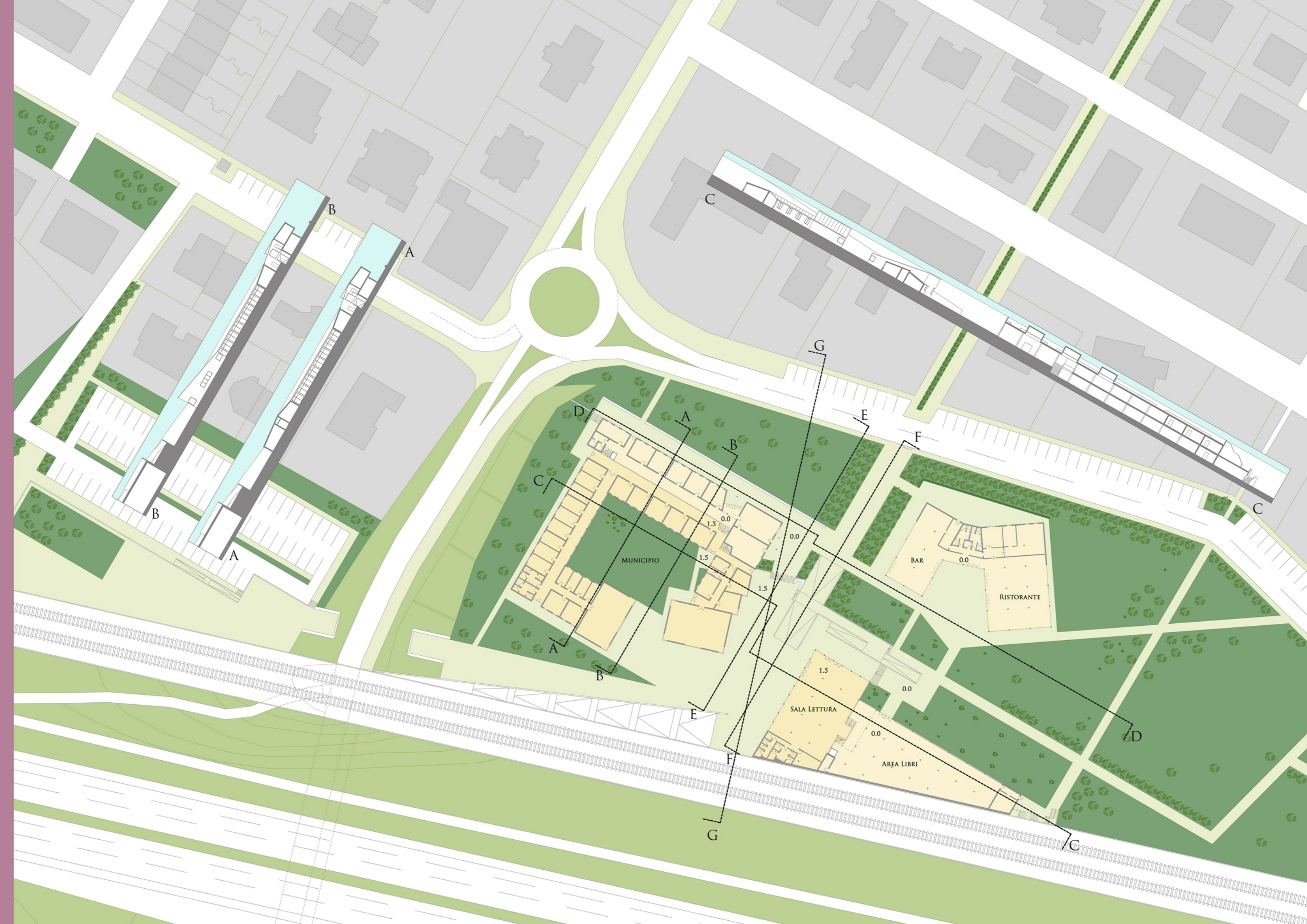


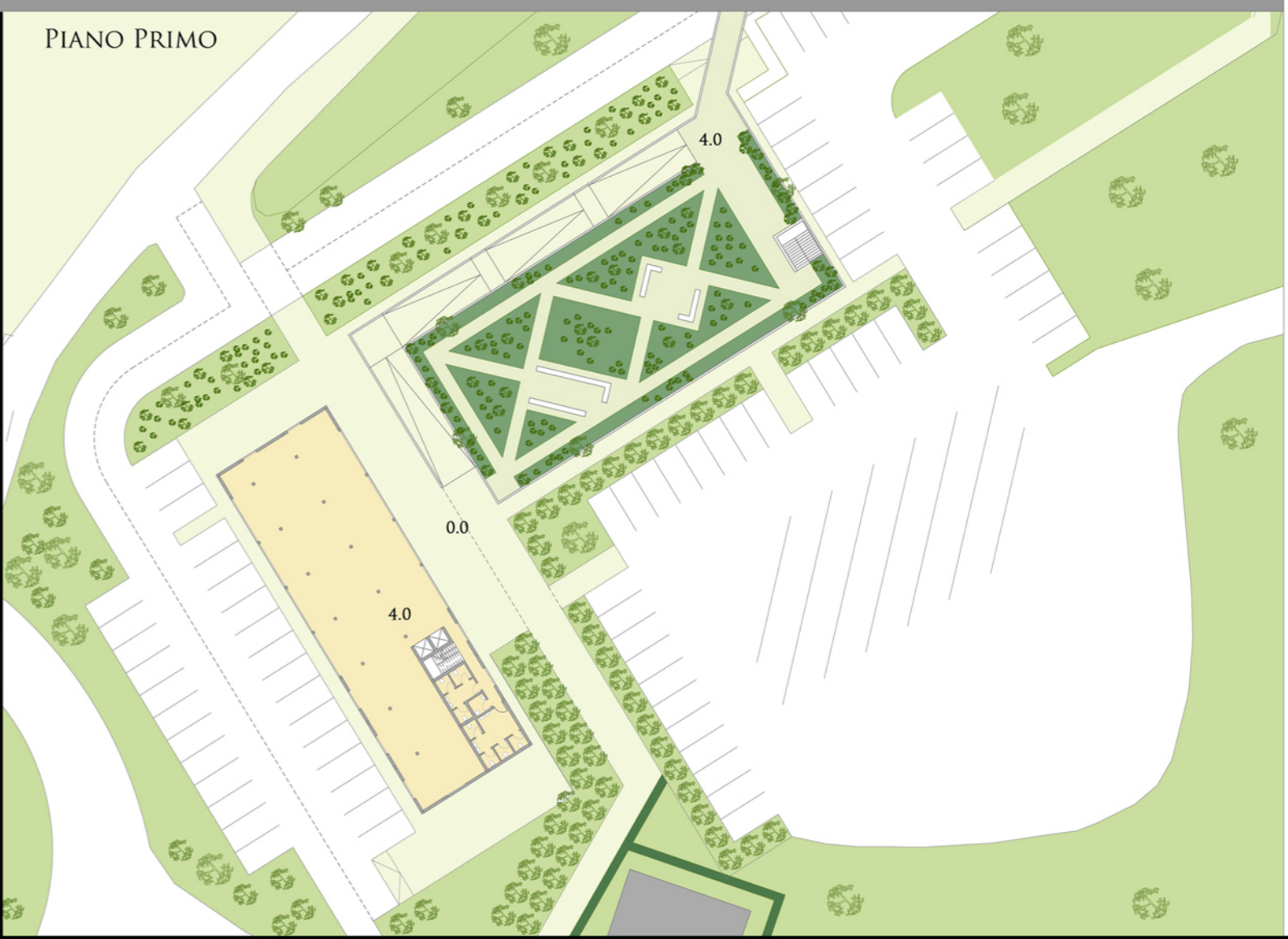
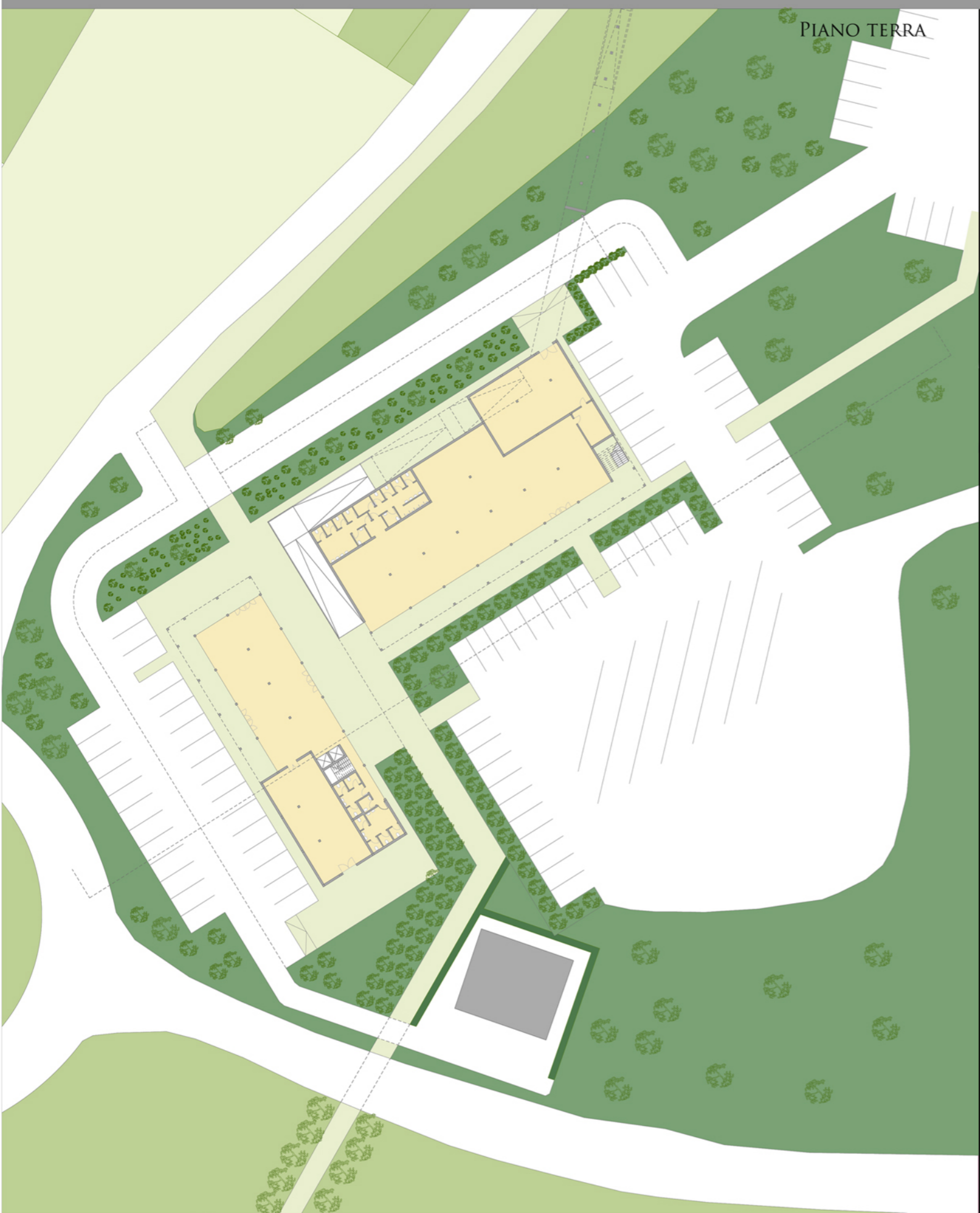
PERCORSO A SCALA TERRITORIALE: SCHEMA DISTRIBUTIVO

- CENTRO URBANO CONSOLIDATO
- NUOVA ESPANSIONE URBANA
- PERCORSO CICLO-PEDONALE
- EMERGENZE URBANE DI RIFERIMENTO: 1- ROCCA (ATTUALE MUNICIPIO)
2- ABBAZIA A FONTEVIVO
- INTERVENTI DI PROGETTO: 1- NUOVO MUNICIPIO, BIBLIOTECA NEL PARCO URBANO
2- SUOLO COMMERCIALE DI INTERSCAMBIO
3- CENTRO CIVICO IN LOCALITÀ PRIORATO
- NUOVO PARCO URBANO SU AREA CANTIERE T.A.V.
- GALLERIA T.A.V.
- AUTOSTRADA



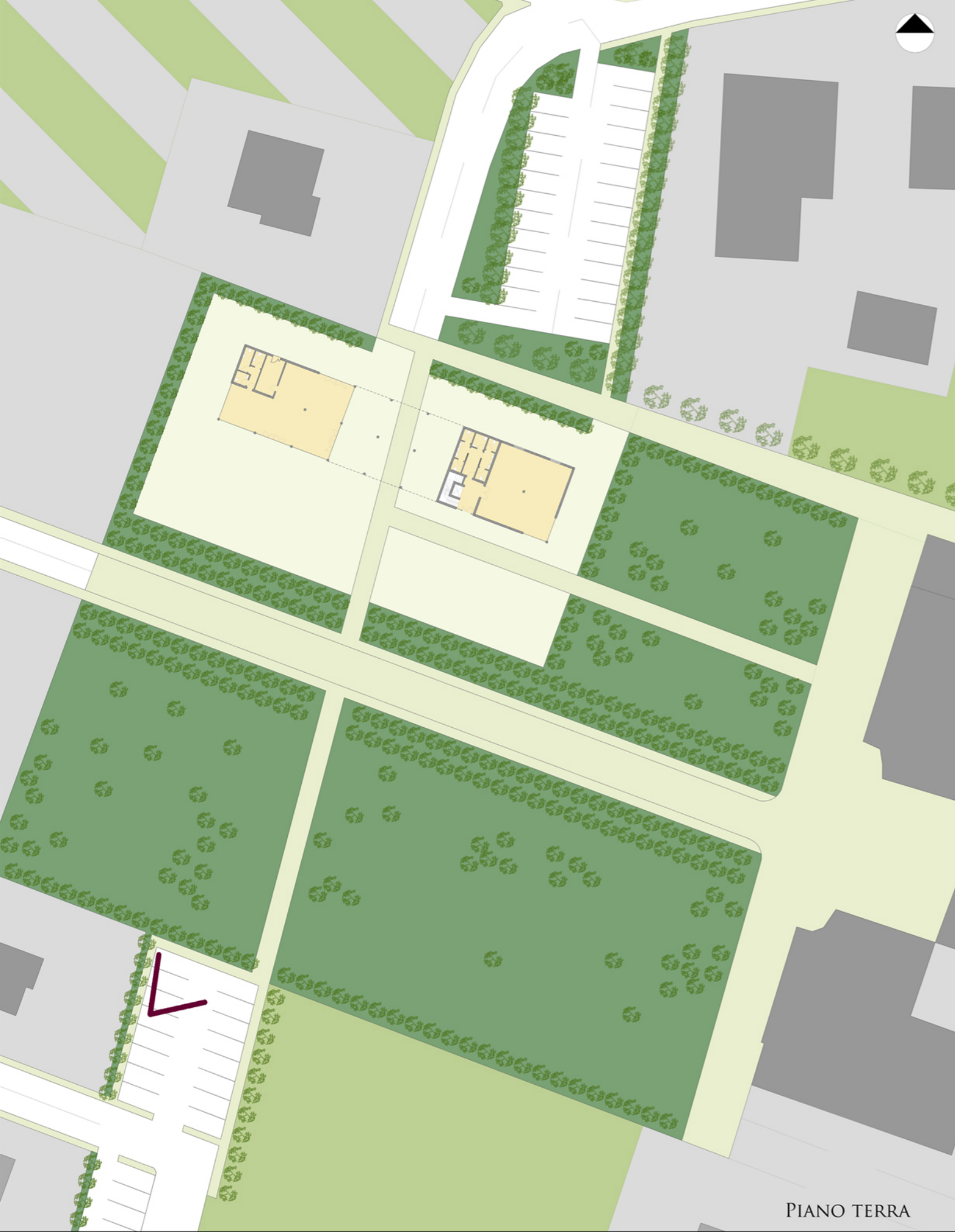






AREA COMMERCIALE CON DOPPIO ACCESSO:
DALLA PIAZZOLA AUTOSTRADALE E DALLA
STRADA STATALE; RAMPA PER DISCESA DEL
PERCORSO CICLOPEDONALE

EDIFICIO 1: PIANO UNICO
COPERTURA A GIARDINO PENSILE
EDIFICIO 2: 2 PIANI



PIANO TERRA



PIANO PRIMO

PARCO PROSPICIENTE LA CHIESA
 CONVENTUALE DEL PRIORATO (600) QUALE
 NUOVO LUOGO URBANO DELLA FRAZIONE
 COMUNALE IN VIA DI ESPANSIONE

EDIFICIO A PONTE CON FUNZIONI DI PUNTO RISTORO A PIANO TERRA E
 CENTRO CIVICO AL PIANO TERRA E IN A TUTTO IL PRIMO PIANO