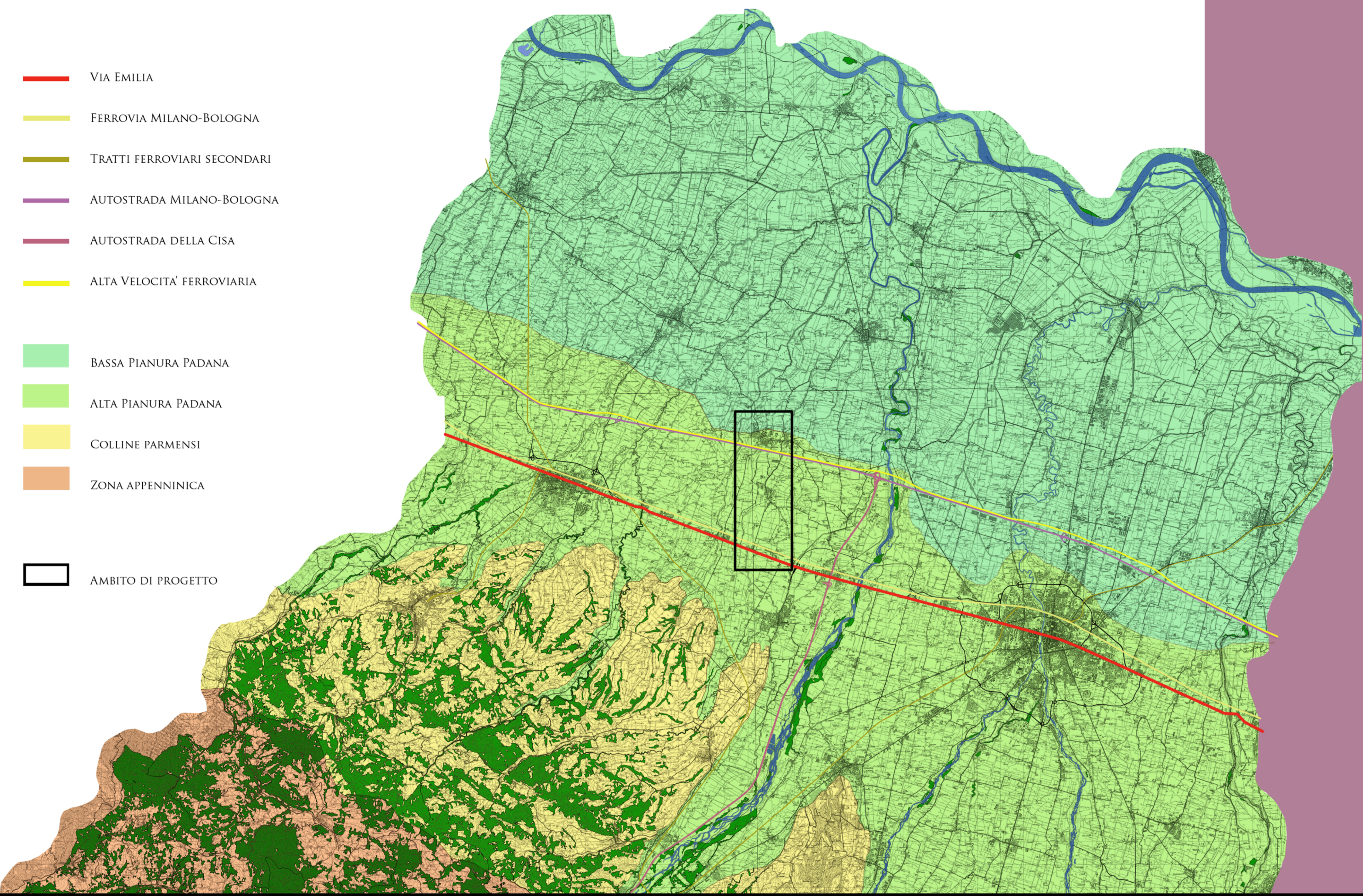
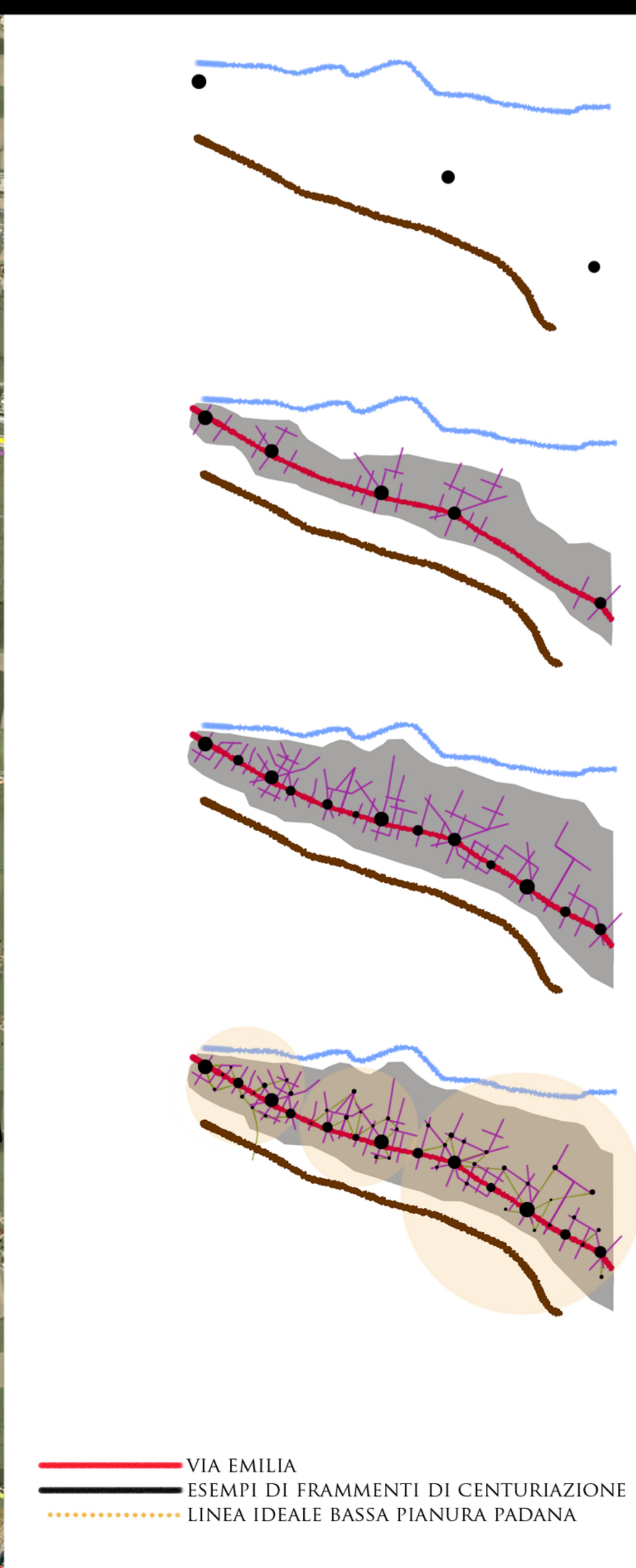
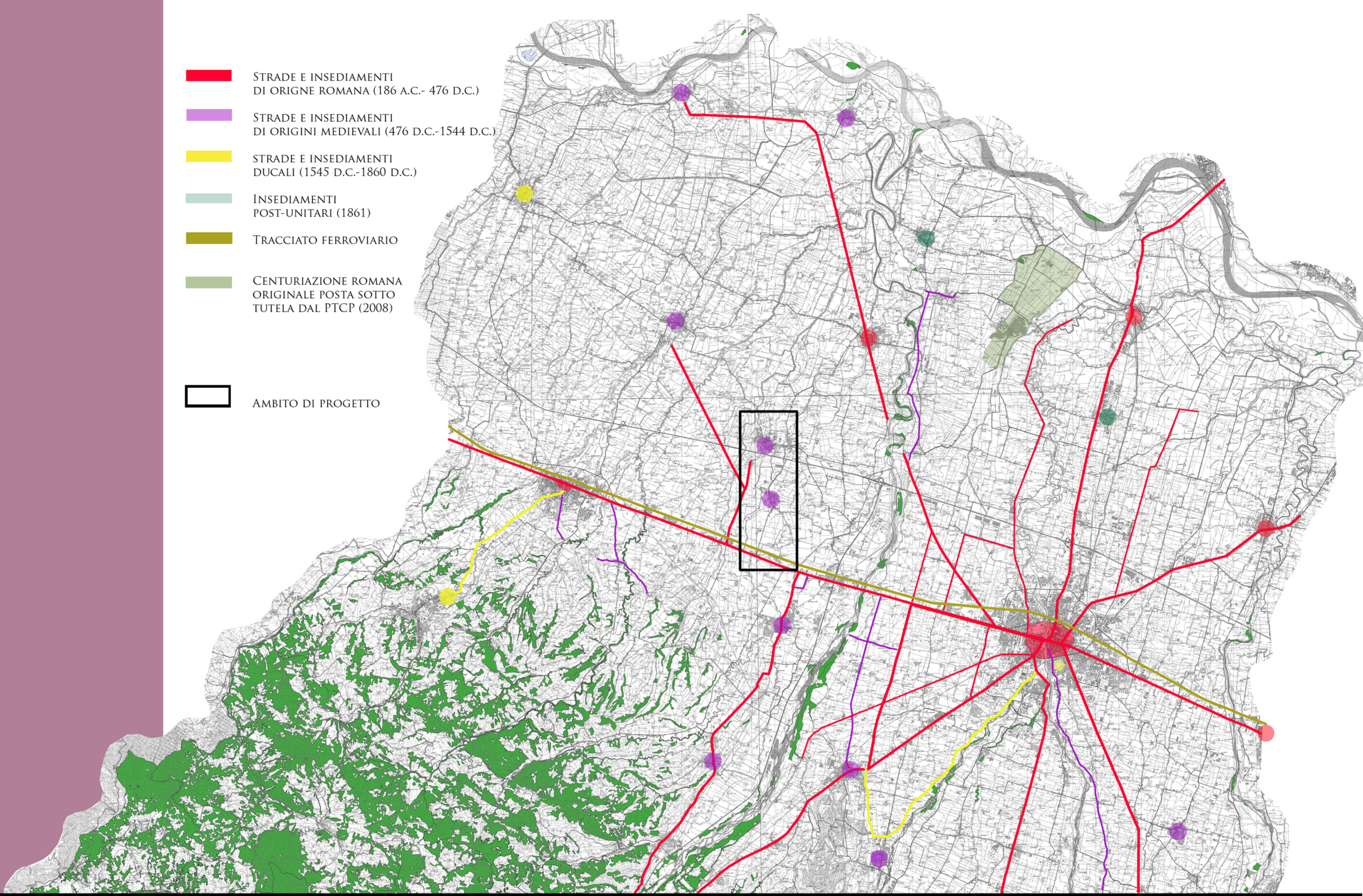


- VIA EMILIA
- FERROVIA MILANO-BOLOGNA
- TRATTI FERROVIARI SECONDARI
- AUTOSTRADA MILANO-BOLOGNA
- AUTOSTRADA DELLA CISA
- ALTA VELOCITA' FERROVIARIA
- BASSA PIANURA PADANA
- ALTA PIANURA PADANA
- COLLINE PARMENSI
- ZONA APPENNINICA
- AMBITO DI PROGETTO



- 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 POCCHI NUOVI ASSI STRADALI. CON LA RITROVATA UNITÀ D'ITALIA (1861 D.C.) LA VIA EMILIA RACQUISISTE 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

La conformazione morfologica del territorio emiliano è dovuta principalmente all'esistenza della Via Emilia. Realizzata in pietra, al termine di un cantiere che dura tutto l'anno 187 a.c., ha la finalità principale di collegare il caposaldo militare di Piacenza, di poco precedente al 187 a.c., al nodo centrale di Bologna realizzato nello stesso periodo e la stessa a Rimini, importante porto dell'Impero. Segue quattro anni dopo la creazione congiunta delle colonie di Parma e Mutina (Modena) del 184 a.c. e di seguito le odierne Fidenza, S. Ilario d'Enza...

La natura fondativa di questa infrastruttura quindi è da considerarsi al principio sovra-territoriale: non è altro che una linea retta, il tracciato più razionale possibile tra i due punti ben definiti di Piacenza e Bologna (e Rimini). La giacitura della stessa incide per lo più su quel territorio che viene definito "alta pianura padana" in quanto più congeniale sia per motivi di salubrità climatica (migliore deflusso delle acque) che da motivi prettamente tecnici: con minimi dislivelli e differenze di quota la realizzazione dell'infrastruttura risulta facilitata. Immediatamente però si rileva la seconda natura della via Emilia: un profondo radicamento al territorio in divenire. Segue cioè un sistematico meccanismo di colonizzazione dello spazio, suddiviso in fasce verticali da dissodare e coltivare, aree geografiche e amministrative capaci di rendere economicamente autonomi i propri baricentri sulla strada. La strada consolare rimane sino alla fine dell'Ottocento l'unico asse longitudinale. In poco più di un secolo la presenza del Decumano della regione determina un vero e proprio fascio infrastrutturale, al termine di un progressivo e ripetuto processo di traslazione della linea della via Emilia verso nord, che dà vita a una moltiplicazione delle connessioni passanti parallele. L'intera area della alta pianura viene modificata attraverso la realizzazione di quel reticolo di percorsi e fossi ortogonali e paralleli alla strada consolare conosciuti come "Reticolato di centuriazione", col duplice scopo di bonificare i territori rendendoli produttivi. Tale bonifica risulta meno coerente e più frammentaria nei territori della bassa pianura padana, in cui il deflusso delle acque è ottimizzato a scapito del caratteristico reticolato geometrico.

La natura mista della infrastruttura quale motrice e generatrice del tessuto morfologico e urbano della regione (quindi legata indissolubilmente al territorio) e strada finalizzata al collegamento di grandi poli a distanze continentali conduce dal 1860 a oggi la riconferma sostanziale del tracciato. E' nel 1860 infatti che alla via Emilia si affianca il tracciato ferroviario Milano-Bologna sui limiti superiori dei nuclei storici delle città; cento anni dopo, quello autostradale all'esterno dell'insediamento, sul limite di quella linea ideale in cui il reticolato della centuriazione si interrompe a favore della bassa pianura, e ora al suo fianco, la linea Tav o Alta Capacità da poco in funzione. Il territorio risulta quindi fortemente innervato sui collegamenti sempre più differenziati per velocità e lunghezza di percorsi e i nuclei urbani risultano i punti principali di interscambio e di accesso qualificato ai collegamenti. L'accessibilità o meno a tali accessi non può che confermare la gerarchia degli stessi centri urbani.

Se consideriamo la scala regionale risulta evidente la relazione tra la Via Emilia e gli insediamenti urbani: da Piacenza, via Parma, Reggio Emilia, Modena sino a Bologna non c'è una fondazione di città che non insista su tale asse viario.

Con una coerenza millenaria, sin dall'inizio l'identità del sistema metropolitano dell'Emilia Occidentale è legata al fenomeno di chiaro, reciproco, condizionamento tra componente infrastrutturale e componente insediativa. La diffusione dei centri urbanizzati nel territorio emiliano seguono una modalità estremamente chiara: la via Emilia è la spina dorsale su cui vengono fondate le città romane con una frequenza di 80/100 km indicativi, l'una dall'altra e a queste si inframezzano centri urbani minori. Quindi a nord e a sud della via stessa, in epoca medievale si sviluppano presidi territoriali gerarchicamente subordinati alle città ormai ben strutturate; questa triangolazione territoriale prosegue nel tempo investendo l'intera pianura alta e quindi le fasce collinari e la bassa pianura. Osservando la provincia di Parma, risulta immediatamente evidente come ai margini delle aree di influenza della Città capoluogo si sia creato, in posizione equidistante da Parma e Piacenza il polo subordinato di Fidenza (favorito dall'effettivo ostacolo fisico del Fiume Taro almeno sino

alla ricostruzione del Ponte avvenuta in epoca ducale) e intorno a questi due poli vari satelliti minori, riconducibili ai vari centri comunali dell'Alta Pianura prima e della Bassa Pianura poi, il tutto facilitato dalla più o meno facile accessibilità alla Via Emilia prima e alle strade intersecanti questa poi. Sostanzialmente tale modello rimane valido sino alla seconda metà del XX secolo quando i due fenomeni interconnessi della segmentazione dei flussi della Via Emilia avvenuti con la moltiplicazione dei tracciati ferroviari, l'autostrada, i sistemi delle tangenziali cittadine, la Tav e il fenomeno dilagante dello Sprawl, ovvero della diffusione del tessuto costruito nel territorio favorito (e distorto) dal potenziamento delle infrastrutture, parrebbe indicare come inevitabile la saldatura dei centri urbani lungo la fascia delle infrastrutture parallele alla Via Emilia e quindi tra i vari centri minori, fino al punto di avere isole di campagne in un reticolo continuo di strade edificate ai lati.

DISPERSIONE DEL TESSUTO URBANO NEL TERRITORIO AVVENUTA IN CONCOMITANZA DELL'AFERMARSI 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

