R1_ALLEGATO A

A1

LINEE GUIDA PER L'INSERIMENTO PAESAGGISTICO DEGLI INTERVENTI IN RAPPORTO ALLA VIABILITÀ RURALE STORICA MINORE

guida alla lettura

INTRO

Queste linee guida di intervento sono presentate nella forma di un abaco che intende rivolgersi sia ai tecnici che operano sul territorio che ai non addetti ai lavori. La forma scelta è quindi quella di un testo divulgativo, che contenga anche notazioni tecniche.

Il tema al centro del lavoro è la strada; la strada come percorrenza - e quindi come principale luogo di fruizione del paesaggio - ma anche la strada come spazio pubblico - luogo dell'incontro e della permanenza. Considerando questa duplice valenza, la percezione dell'"ambiente-strada" è determinante nella costruzione dell'immagine di un luogo e dell'immagine che ha di sè la comunità che quel luogo abita.

Nelle presenti linee guida vengono individuate le caratteristiche morfologiche, gli elementi e i materiali che "costruiscono" l'immagine della viabilità rurale in quello che potremmo definire paesaggio agrario tradizionale. Vengono poi presentate modalità di intervento, considerate incoerenti con i caratteri del paesaggio e indicazioni - le *linee-guida* vere e proprie - che si inseriscono all'interno di tale paesaggio senza alterare il sistema dei segni consolidato.

INDICE DEI TEMI TRATTATI

1 _ sezioni stradali
2 _ inserimento tracciati ciclabili e pedonali
3 _ parcheggi
4 _ verde di arredo stradale
5 _ recinzioni
6 _ fossi
7 _ cordoli
8 _ elementi accessori (guard rails, cartellonistica, ecc)
9 _ cassonetti
10 _ rapporto edificato-strada
11 _ proposta per la definizione di regole, per l'organizzazione dei cantieri stradali ed edilizi

LA STRUTTURA DELLE SCHEDE

Le schede, dalla numero 1 alla numero 10, sono composte da 3 fogli: il primo individua le caratteristiche del paesaggio, la seconda modalità operative non coerenti con queste, la terza indicazioni di intervento compatibili con il paesaggio.

La scheda numero 11 contiene una prima proposta di regolamentazione dei cantieri edilizi, da rivedere e integrare, nel contesto di altri strumenti urbanistici.

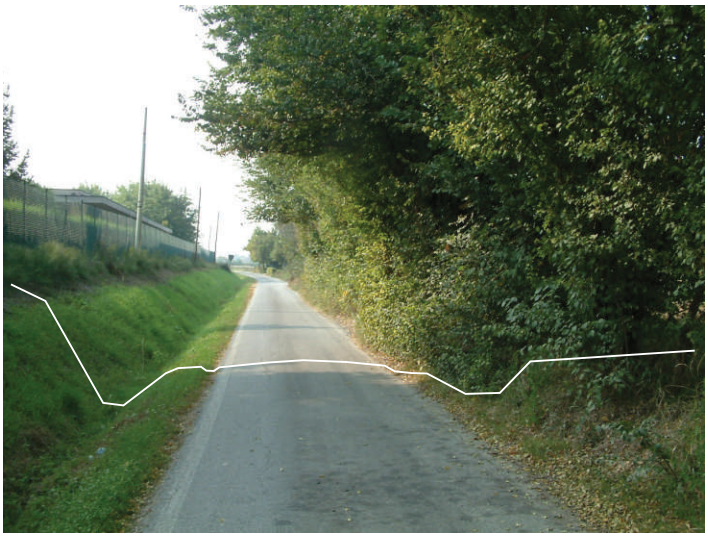
Per rendere più agevole la lettura, le schede sono state caratterizzate da un colore leggermente diverso.

pagina 1 -
le caratteristiche del paesaggio

pagina 2 -
esempi di interventi incoerenti con i caratteri del paesaggio

pagina 3 -
linee-guida di intervento coerenti con i caratteri del paesaggio

I CARATTERI DEL PAESAGGIO



LA VIABILITA' RURALE

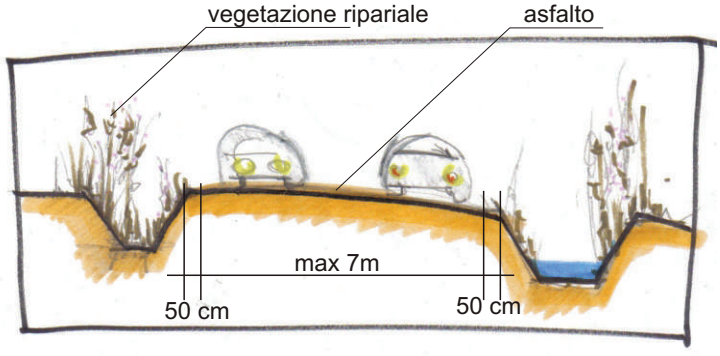
Il sistema delle strade storiche costituisce uno degli elementi strutturanti il paesaggio agrario, delineando la trama di base su cui si è costituito nel tempo l'assetto del territorio.

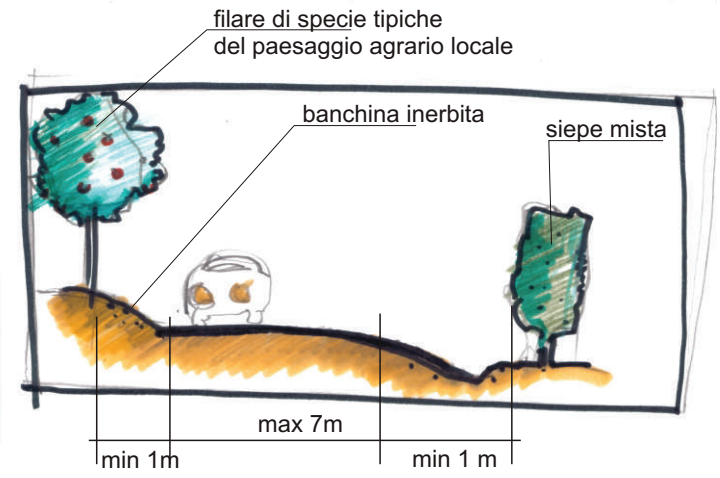
Le vie di comunicazione attuali possono coincidere con la maglia della centuriazione romana, ovvero essere dovute alle modificazioni intervenute a seguito di variazioni fondiarie o all'evoluzione morfologica dei corsi d'acqua.

Le sezioni stradali sono caratterizzate da andamento lineare e da dimensioni limitate. La carreggiata è in continuità lineare con la banchina inerbita, senza cordoli di separazione nè altri elementi in rilievo. In conseguenza di questa continuità, la strada è un elemento che appartiene, anche percettivamente, all'intorno: un segnolineare che si inserisce in modo corretto all'interno della matrice del paesaggio agrario.

Ai lati della carreggiata può essere presente un canale o un fosso inerbito, di dimensioni variabili.

I filari alberati o le siepi plurispecifiche sono un elemento di arredo spesso frequente e fortemente caratterizzante.





ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

Carreggiata di larghezza compresa tra 5 e 7 metri (raramente superiore)

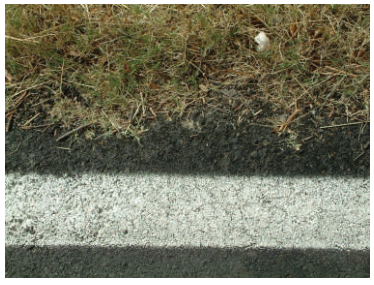
La sezione è lineare: la carreggiata è in continuità con le banchine; non sono presenti dislivelli rilevanti.

La strada è spesso affiancata da canali di bonifica o semplici fossi inerbiti (vedi scheda 6).

Il corredo vegetale è elemento fondamentale e non semplice arredo: filari di alberi monospecifici, siepi arbustive o arborate miste (vedi scheda 4).

DETTAGLI

continuità asfalto-banchina



ESEMPI DI INTERVENTI INCOERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

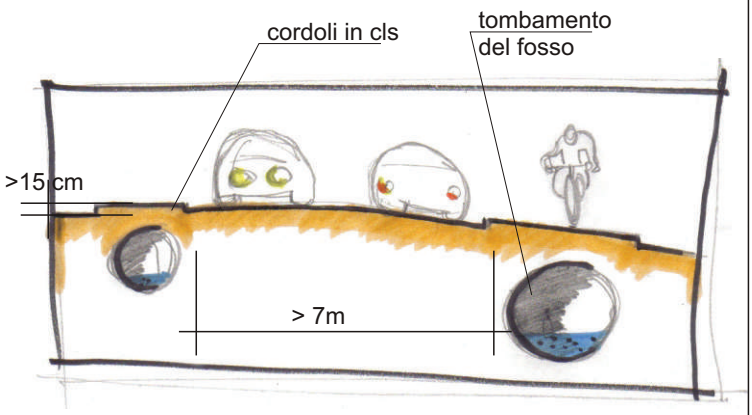
GLI INTERVENTI IMPROPRI

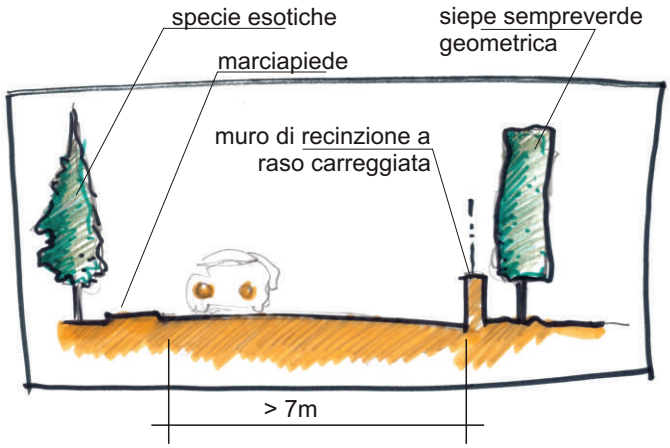
La dinamica attuale di espansione dell'edificato a carattere urbano ed il moltiplicarsi di insediamenti residenziali all'interno del territorio agricolo, stanno portando ad un forte incremento dei residenti delle aree "di margine". Le conseguenze possono essere la trasformazione radicale del paesaggio, che acquista caratteri nuovi e diventa quindi un nuovo paesaggio, oppure la banalizzazione del paesaggio agrario senza arrivare alla costruzione di qualcosa di autonomamente connotato.

Gli interventi edificatori comportano, in molti casi, un aumento del carico di traffico sulla viabilità esistente, per dare risposta al quale si interviene ampliando la carreggiata stradale, senza considerare le relazioni con l'intorno.

Vengono inoltre introdotti elementi consueti in ambito urbano, ma non in ambito agricolo, in particolar modo i cordoli in calcestruzzo, che compromettono la continuità esistente tra la strada e il territorio circostante.

Ed infine si sottolinea come in fase di cantiere risulta concreto il rischio di compromettere parti di quella componente preziosa che caratterizza il conteso rurale (siepi, filari, fossi), la quale molte volte viene sostituita con elementi incongrui, ma considerati più funzionali.





ELEMENTI DIMENSIONALI

Allargamento eccessivo della carreggiata.

Inserimento di cordoli e marciapiedi rialzati; eliminazione delle banchine.

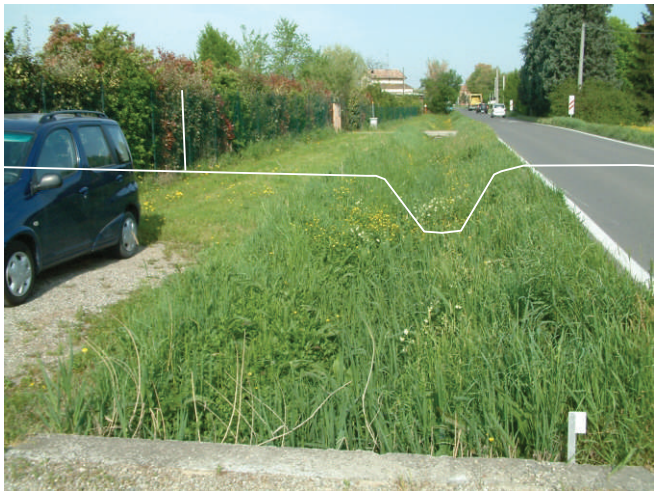
Costruzione di recinzioni a raso carreggiata.

Introduzione di tipologie di siepi geometriche o di specie sempreverdi estranee al contesto.

Tombamento dei fossi e dei canali esistenti.

Autobloccanti e asfalto: i materiali più usuali negli interventi edilizi in ambito agricolo

LINEE GUIDA DI INTERVENTO COERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO



LINEE GUIDA DI INTERVENTO

Per preservare il carattere del paesaggio agrario, si ritiene necessario non alterare i caratteri della viabilità esistente, la quale costituisce la rete delle percorrenze principali (e quindi luogo di percezione dell'intorno).

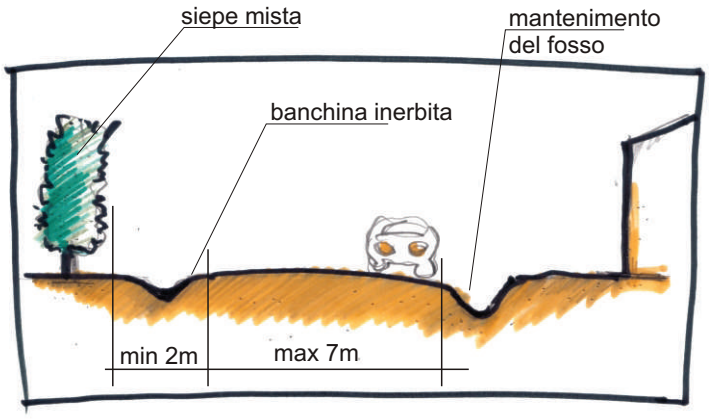
La percorrenza pedonale e ciclabile dovrà essere incentivata e facilitata, al fine di trasformare il sistema della viabilità rurale in una rete di fruizione del paesaggio.

Tuttavia, deve essere limitata al minimo la percorrenza automobilistica, ad eccezione dei residenti o mezzi diretti in zona, con l'obiettivo di disincentivare il traffico di transito (che dovrebbe essere assorbito dalla viabilità principale).

Gli elementi strutturanti il paesaggio agrario, come i fossi, le banchine inerbite e le siepi esistenti necessitano di essere conservati e inseriti nel disegno generale dell'intorno. Nel caso di nuove piantumazioni si dovranno preferire specie simili a quelle già presenti nel contesto paesaggistico in cui andranno ad inserirsi.

E' auspicabile che gli stalli di sosta per gli autoveicoli siano possibile arretrati rispetto al margine della carreggiata. Qualora non fosse possibile intervenire diversamente si dovranno esplorare nuove soluzioni - volte a evitare pavimentazioni in calce - realizzando il sottofondo con supporti permeabili (ghiaia) oppure attraverso un manto erboso stabilizzato.

Sarebbe quindi consigliabile lasciare una fascia di almeno 2 metri tra la strada e le recinzioni, come fascia di rispetto.



ELEMENTI DIMENSIONALI

Mantenimento della larghezza attuale.

Fascia di rispetto minima di 2 metri.

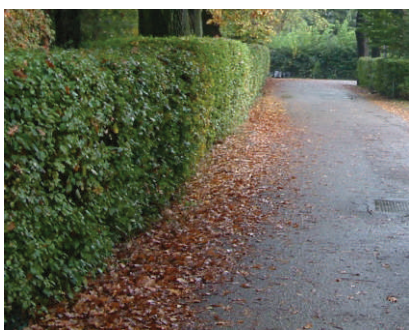
Percorsi pedonali o ciclabili a raso. Evitare l'introduzione di rialzi e dislivelli tra la carreggiata e l'intorno.

Siepi miste e filari di specie autoctone.

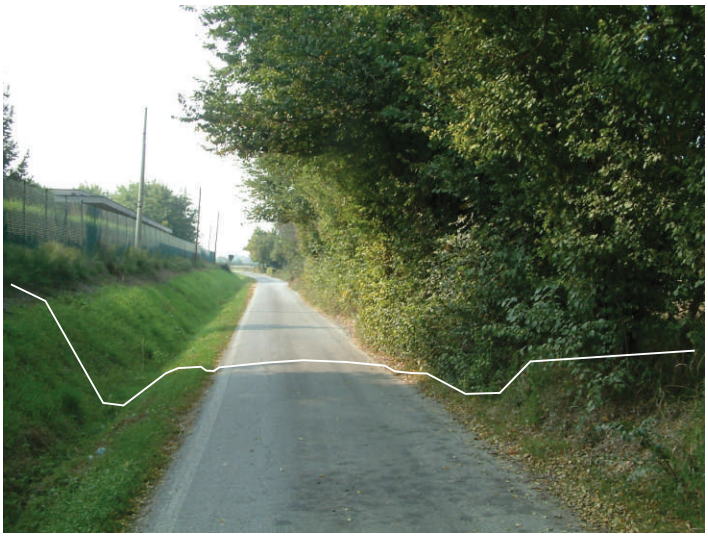
Recinzioni in semplice rete metallica, abbinata alla vegetazione.

I parcheggi distanziati dalla strada, con accesso dall'insediamento e non da quest'ultima.

DETTAGLI: interventi recenti su carreggiata, senza compromissione della continuità strada-intorno



I CARATTERI DEL PAESAGGIO



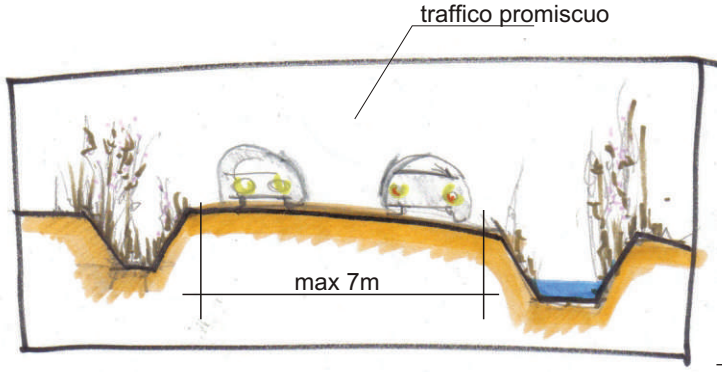
LA PERCORRIBILITA' CICLABILE DELLA VIABILITA' RURALE

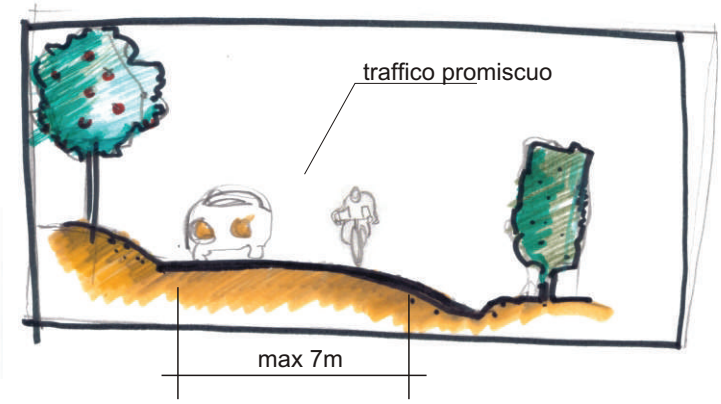
La viabilita' rurale, grazie al suo carattere originario prettamente correlato a funzioni di servizio per l'attività agricola e a flussi viari molto leggeri (residenti), si delinea come un'ideale sistema di percorrenze ciclabili.

Razionalizzare tale sistema, valorizzarne i segni e operare interventi di ricucitura rappresentano azioni/occasioni volte a generare una rete di itinerari altamente vocati per attività ludiche, ricreative e di tempo libero (vedi itinerari "Strade verdi" oppure "In bici tra città e campagna" del Comune di Reggio Emilia).

La fattibilità di questi progetti viene spesso messa in crisi dalla crescita del traffico automobilistico all'interno delle strade minori, che sono sempre più spesso utilizzate come percorsi alternativi alla viabilità principale. Le dimensioni ridotte della carreggiata non permettono la coesistenza di ciclisti, pedoni ed automobili.

E' per tale ragione, principalmente, che l'utilizzo a piedi o in bicicletta di strade di campagna è molto limitato.





ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

Carreggiata di larghezza compresa tra 5 e 7 metri (raramente superiore).

Assenza di percorsi dedicati alla bicicletta o ai pedoni. Promiscuità dei percorsi (auto, bici e pedoni).

Sezione lineare: carreggiata unica; non sono presenti dislivelli rilevanti.

L'immagine dei luoghi è fortemente modificata dalla presenza di traffico

ESEMPI DI INTERVENTI INCOERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

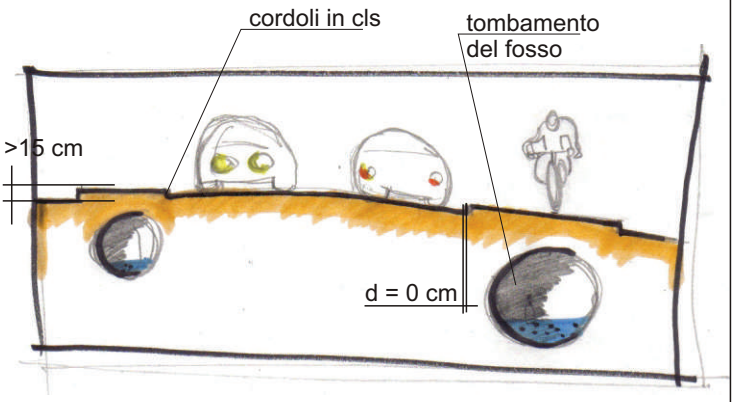
INTERVENTI IMPROPRI

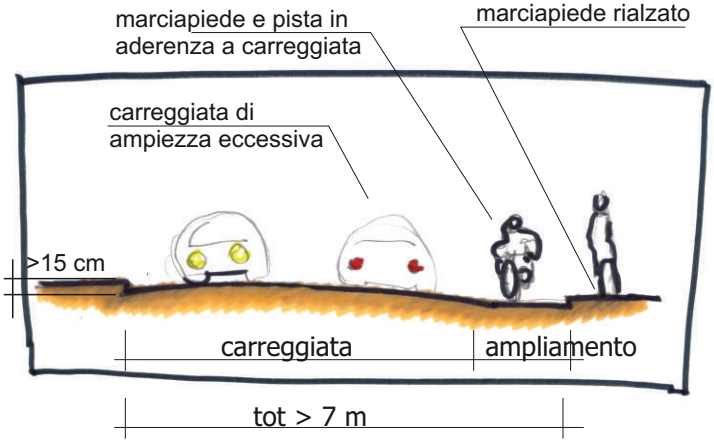
La realizzazione di piste ciclabili in sede propria dovrebbe rappresentare un'occasione di arricchimento del paesaggio, nonostante molti tracciati presentino caratteristiche di affiancamento della pista alla carreggiata stradale con il relativo occultamento del corso d'acqua.

Le piste di nuova realizzazione troppo spesso sono una conseguenza dell'allargamento della carreggiata, andando ad occupare i residui inutilizzati. Una linea a terra è il modo più semplice e meno efficace di delimitare un percorso "protetto".

I marciapiedi o i percorsi ciclabili in sede propria, vengono spesso realizzati in aderenza alla carreggiata auto, rialzando il livello di percorrenza di 15-20 cm.

Nella fase di realizzazione, spesso, non si tiene conto dell'esistente: fossi, siepi, alberature vengono eliminati per essere rimpiazzati dal nastro di asfalto. La funzione di delimitare il percorso viene attribuita ad elementi estranei al paesaggio agrario (staccionate, cordoli in cls, fittoni), che intervengono in modo violento nell'immagine del luogo.





ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

Distanza dalla carreggiata = 0

Realizzazione di un dislivello di 15-20 cm

Cordoli prefabbricati in cemento

Pavimentazione = asfalto o autobloccanti

Tombamento fossi

Eliminazione vegetazione esistente

DETTAGLI: i materiali usualmente impiegati: cordolin in cls, asfalto, muretti in cls e recinzioni in plastica o metallo

LINEE GUIDA DI INTERVENTO COERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

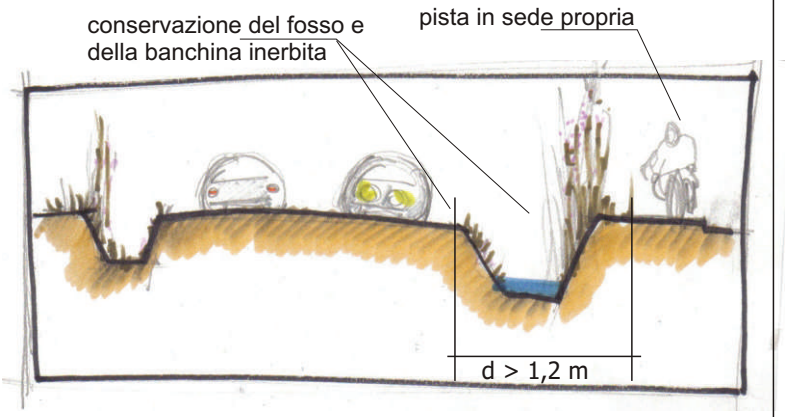
La maggior parte dei percorsi storici costituisce una rete ciclabile e pedonale "naturale", senza necessità di effettuare interventi di separazione dei percorsi.

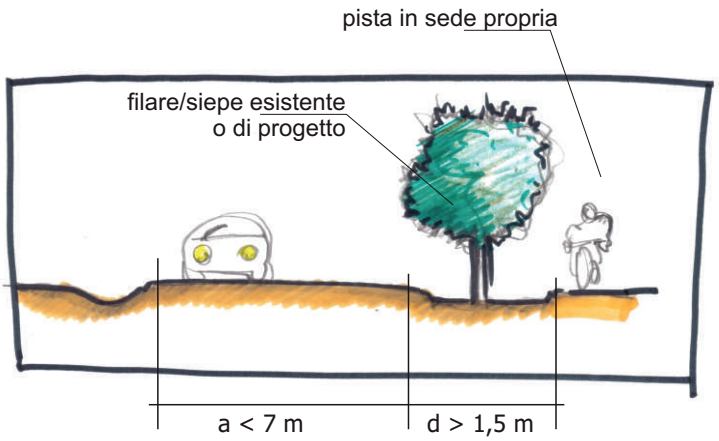
La modalità di intervento per incentivare le percorrenze ciclabili, dovrebbe essere un "non intervento", attivando meccanismi volti a ribaltare il concetto per cui la strada è dominio dell'automobile.

L'intervento dovrà essere finalizzato a limitare il numero dei mezzi a motore e la loro velocità, attraverso azioni anche decise come la chiusura al traffico, le "zone 30", i rallentatori.

Nei casi in cui si renda necessario realizzare una separazione dal traffico automobilistico (strade ad elevato traffico di automezzi o percorse ad elevata velocità), la pista ciclabile o il marciapiede dovrà essere separato dalla carreggiata per automezzi.

La pista sarà realizzata ad una distanza minima di 1,5 metri, preservando gli eventuali filari di alberi, siepi o fossi presenti, e sarà in continuità con l'intorno: si eviteranno rialzi, cordoli o strutture in elevazione.





ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

Distanza dalla carreggiata = min. 1,5 metri.

Sezione lineare, in continuità con il terreno; da evitare i cordoli, le strutture rialzate e le staccionate.

Pavimentazione = materiali ad effetto inerti naturali (stabilizzato, calcestre, terra battuta, conglomerati con inerti in vista); in alternativa asfalto. Da evitare gli autobloccanti.

Gli elementi vegetali presenti tra la carreggiata e la pista devono essere preservati; in caso di impossibilità o di nuovo impianto, si riprenderanno le tipologie tipiche del paesaggio agrario (vedi scheda 4).

DETTAGLI: esempio di pavimentazione in ghiaino lavato

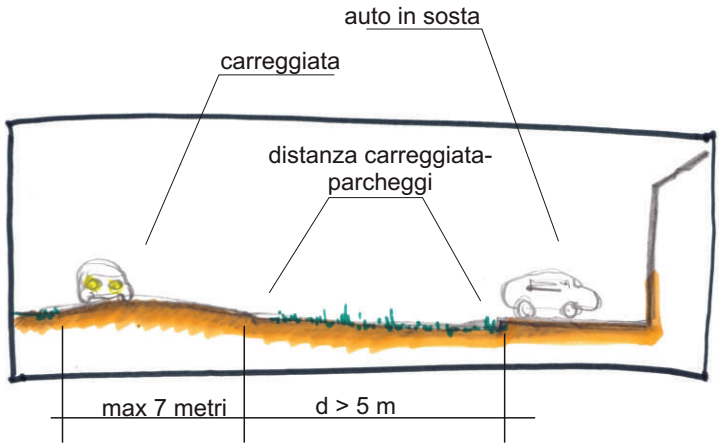
I CARATTERI DEL PAESAGGIO

CARATTERISTICHE DEL PAESAGGIO

Il carico di traffico che normalmente grava sulla viabilità rurale è molto ridotto, se paragonato a quello che riscontriamo in strade urbane o di comunicazione; si riduce normalmente ai residenti, ai mezzi agricoli e a ciclisti o pedoni.

E' per questa ragione che l'immagine consolidata che se ne ha è quella di un paesaggio "senza auto".

Tale immagine è potenziata dal fatto che i parcheggi sono normalmente localizzati in prossimità degli edifici, e comunque lontano dalla strada. In caso di spazi sosta localizzati su strada (molto rari e finalizzati a soste brevi), questi sono quasi impercettibili perché consistono in piccoli spiazzi ghiaiati, spesso separati dalla carreggiata dai fossi o da siepi.



ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

Parcheggi localizzati lontano dalla carreggiata, presso edifici. Materiale: ghiaia stabilizzata.

Parcheggi per sosta breve localizzati su strada, in ghiaia compattata

DETTAGLI _ il ghiaino è il materiale standard per i parcheggi in ambito agricolo. sono assenti i cordoli di contenimento e la ghiaia si perde nel manto erboso

ESEMPI DI INTERVENTI INCOERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

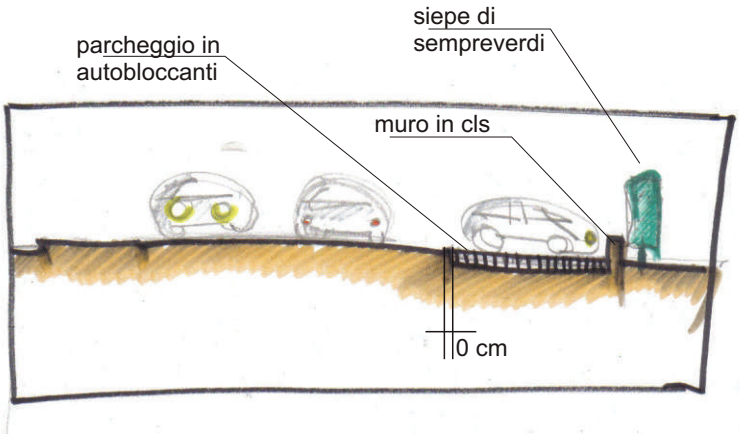
GLI INTERVENTI IMPROPRI

L'inserimento di parcheggi in continuità con la carreggiata comporta un forte impatto sul paesaggio, in termini di modificazione dei valori percettivi: lo spazio sosta si configura come un allargamento della strada stessa, che in questo modo assume una connotazione urbana.

I parcheggi vengono spesso realizzati con materiali estranei al paesaggio agrario (normalmente autobloccanti) e sono spesso accompagnati da cordoli e muretti in cemento.

L'inserimento del parcheggio secondo queste modalità, comporta inoltre la preventiva eliminazione di tutto ciò che è presente in prossimità della strada, sia elementi vegetali che fossi.

La presenza stessa delle auto può diventare un elemento alterante: benché il singolo automezzo sia elemento per definizione "mobile", la presenza del complesso delle auto diviene costante e può essere considerato un nuovo "accessorio percettivo" alla viabilità.

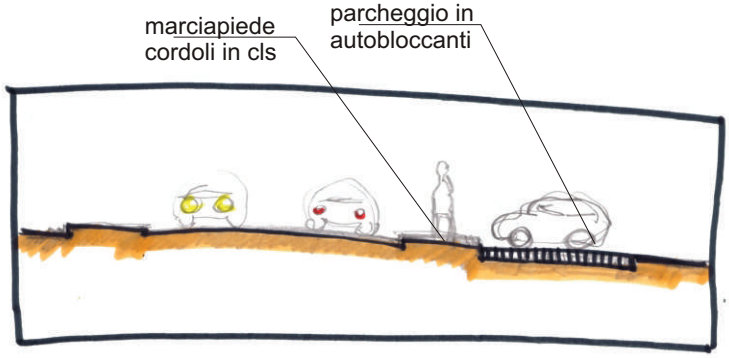


ELEMENTI DIMENSIONALI

Realizzazione di parcheggi direttamente sulla carreggiata, senza elementi interposti. Si configura percettivamente come un allargamento della carreggiata stessa.

Inserimento di cordoli e marciapiedi rialzati, con conseguente eliminazione delle banchine.

Introduzione di tipologie di siepi geometriche o di specie sempreverdi estranee al contesto.



DETTAGLI: autobloccanti e cordoli in elevazione

LINEE GUIDA DI INTERVENTO COERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

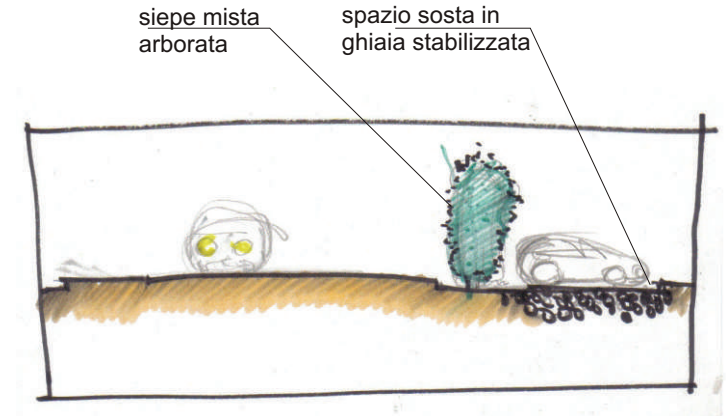
LINEE GUIDA DI INTERVENTO

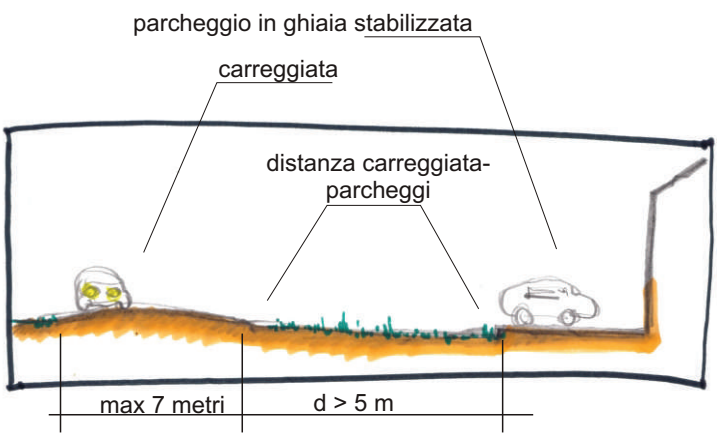
Le aree sosta per le auto dovrebbero trovare collocazione all'interno dell'insediamento e comunque non in adiacenza al margine della carreggiata, ma arretrati rispetto ad esso.

La sistemazione ottimale prevede comunque un diaframma arborato che si frappone tra la strada e i posti auto. Tale diaframma potrebbe essere realizzato, laddove i progetti di intervento prevedessero di lasciare uno spazio di almeno due metri dalla strada, quale fascia di rispetto.

Nel caso non sia possibile intervenire diversamente, i parcheggi in adiacenza alla carreggiata non saranno comunque pavimentati, ma la finitura sarà costituita da ghiaia stabilizzata oppure da un manto erboso rinforzato. In alternativa si possono impiegare conglomerati con inerti in vista (es. triplo strato o ghiaino lavato).

Sono da evitare i cordoli rialzati per delimitare lo spazio sosta. In caso di necessità, è possibile impiegare cordoli a raso con l'intorno.





ELEMENTI DIMENSIONALI

Distanza dalla strdada; localizzazione preferenziale all'interno dell'insediamento.

Fascia di rispetto di almeno 2 metri.

Materiali: ghiaia stabilizzata; prato rinforzato; conglomerati con inerti in vista.

Siepe mista arborata a fare da diaframma rispetto alla strada.

DETTAGLI _ ghiaino lavato, con legante bituminoso

I CARATTERI DEL PAESAGGIO

LA VEGETAZIONE ALL'INTERNO DEL PAESAGGIO AGRARIO

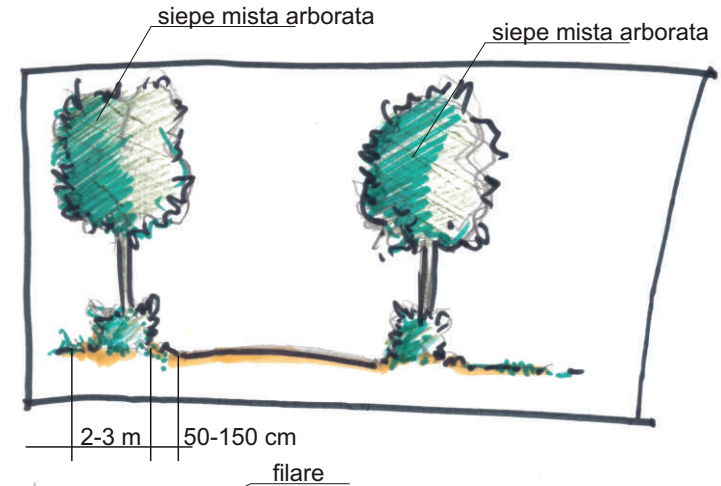
Il verde in ambito rurale (filari alberati, siepi), costituisce un sistema che possiede diverse valenze (ecologica, regolatrice, testimoniale, paesaggistica), e costituisce un sistema dai forti caratteri percettivi .

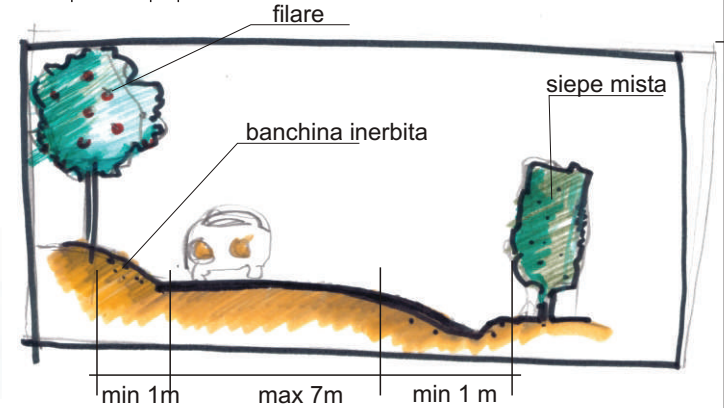
Le siepi sono plurispecifiche e sono composte da specie caducifoglie tipiche del territorio, con prevalenza di: biancospino (*Crataegus monogyna*), acero campestre (*Acer campestre*), olmo (*Ulmus minor*), mirabolano (*Prunus cerasifera*), sanguinello (*Cornus sanguinea*), berretta da prete (*Euonymus europaeus*), oltre alla presenza di prugnolo selvatico (*Prunus spinosa*), corniolo (*Cornus mas*), viburni (*Viburnum tinus* e *V. opulus*), rose selvatiche (*Rosa canina* e altre), rovi (*Rubus caesius*).

Alla fascia arbustiva sono spesso associati esemplari arborei che raggiungono anche notevoli dimensioni: l'albero che caratterizza il paesaggio e che è identitario per il territorio è la quercia, nelle diverse specie: la farnia (*Quercus robur*), la rovere (*Quercus petraea*), la roverella (*Quercus pubescens*).

Molto diffusi ed ugualmente caratterizzanti il paesaggio agrario nella loro forma arborea: l'olmo (*Ulmus minor*), l'acero campestre (*Acer campestre*), il carpino nero (*Ostrya carpinifolia*) il ciliegio (*Prunus avium*), il noce (*Juglans regia*) e diverse specie di salice.

Una nota a parte per i pioppi cipressini (*Populus nigra italica*), che costituiscono l'elemento "alto" della scrittura del territorio padano, nel segnalare allineamenti ed assi storici, ricoprendo la funzione che nelle regioni mediterranee è propria del cipresso.





ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

Le siepi sono plurispecifiche e sono perciò caratterizzate da una forte variabilità cromatica e stagionale. Raggiungono spessori anche notevoli (3-4 metri) e morfologicamente si presentano ad andamento "libero", tutt'altro che geometriche. Tra la siepe e la strada è presente una fascia inerbita, che può andare da pochi decimetri a 1-1,5 metri.

I filari alberati sono solitamente monospecifici e possono essere inseriti in una siepe. Le distanze di impianto variano a seconda delle specie, ma capita sovente che siano irregolari e molto inferiori a quelle ottimali per la pianta, perché spesso si tratta di piante nate spontaneamente nella siepe e "tirate su" a diventare alberi.

Per le specie autoctone, fare riferimento a: *"Alberi e arbusti dell'Emilia Romagna"*, della Regione Emilia-Romagna.

DETTAGLI: effetti stagionali

ESEMPI DI INTERVENTI INCOERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

GLI INTERVENTI IMPROPRI

In anni recenti, sono state introdotte nei giardini privati molte piante estranee al paesaggio emiliano (cedri, tuie, pini, palme, ecc).

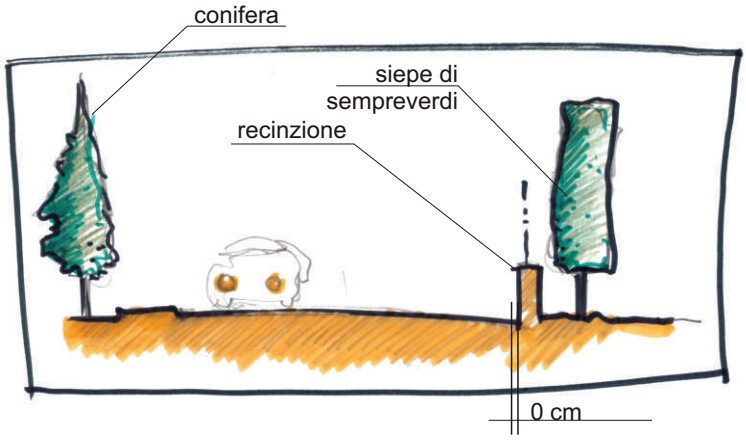
Oggi che questa tendenza si è fortemente indebolita, assistiamo comunque alla forte richiesta di specie esotiche, impiegate per il loro forte effetto schermante soprattutto nelle siepi perimetrali (cupressacee).

Le tecniche di manutenzione del verde (che spesso viene modellato in fogge simmetriche), contribuiscono a peggiorare notevolmente la possibilità di inserimento nel contesto.

L'introduzione di queste specie e tipologie di verde modificano fortemente la percezione del paesaggio agrario, introducendo forme e cromatismi estranei e ostacolando la continuità tra la strada e l'intorno.

La fase di cantiere può rappresentare un'ulteriore causa di disturbo. Il rischio è rappresentato da un'alta possibilità di compremettere gli elementi vegetali presenti in loco, poiché ritenute un ostacolo all'attività di costruzione.

I successivi interventi di sostituzione delle specie, molte volte, si configurano come un impoverimento dal punto di vista della biodiversità e della conservazione dei genotipi locali (le specie provenienti da vivaio derivano da poche varietà selezionate).



ELEMENTI MORFOLOGICI

Utilizzo di specie esotiche sempreverdi

Potature geometriche

Spazi limitati riservati al verde

DETTAGLI: esempi di arredi vegetali estranei al contesto paesaggistico

LINEE GUIDA DI INTERVENTO COERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

LINEE GUIDA DI INTERVENTO

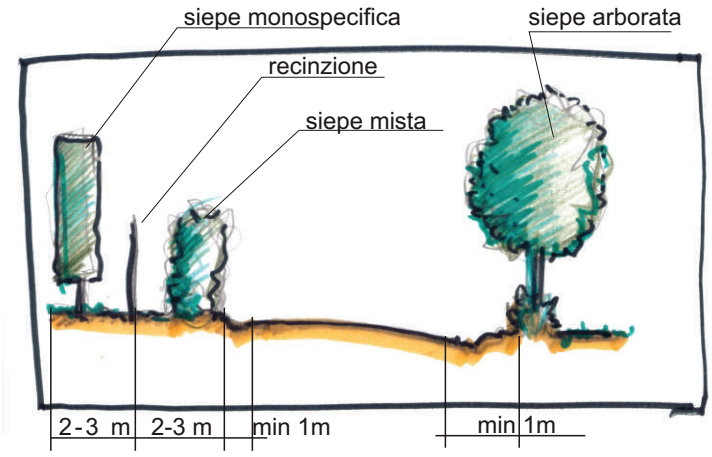
La modalità di intervento ottimale consiste nel riproporre le specie e le tipologie già presenti in zona, garantendo la coerenza del linguaggio adottato, oltre che le maggiori probabilità di successo dell'impianto.

Gli elementi preesistenti rilevanti (siepi, filari, alberi isolati), devono essere preservati ed inseriti nel disegno complessivo dell'intervento (come nell'immagine a fianco).

Le recinzioni stesse dovrebbero essere costituite semplicemente da una siepe molto densa (magari spinosa). Per avere migliori caratteristiche schermanti, è possibile anche ipotizzare siepi sempreverdi, ma costituite da specie morfologicamente integrate nel contesto. Si fa riferimento in particolare alle siepi miste di Pyracantha, Eleagno, Ligustro ed altre specie a foglia laminare.

E' possibile anche, in caso di particolari esigenze di schermatura, realizzare una sovrapposizione tra siepe autoctona (su strada) e siepe sempreverde (all'interno della recinzione).

Si propone comunque di mantenere una distanza di rispetto dalla carreggiata stradale (almeno di uno-due metri), oltre agli eventuali fossi esistenti.



ELEMENTI DIMENSIONALI

SIEPI

Distanza dell'impianto dalla strada = almeno 1-2 metri. Ampiezza potenziale della siepe = 1,5-2 metri. In caso di siepi arboree, anche 3-4 metri.

Specie: quelle tipiche del paesaggio vegetale locale.

FILARI ALBERATI

...

DETTAGLI: esempi di inserimento di elementi vegetali coerenti con il contesto

siepe esistente, mantenuta bassa con potature corrette

la recinzione e la nuove siepe sono stati accostati alla siepe esistente, rispettando lo stato dei luoghi

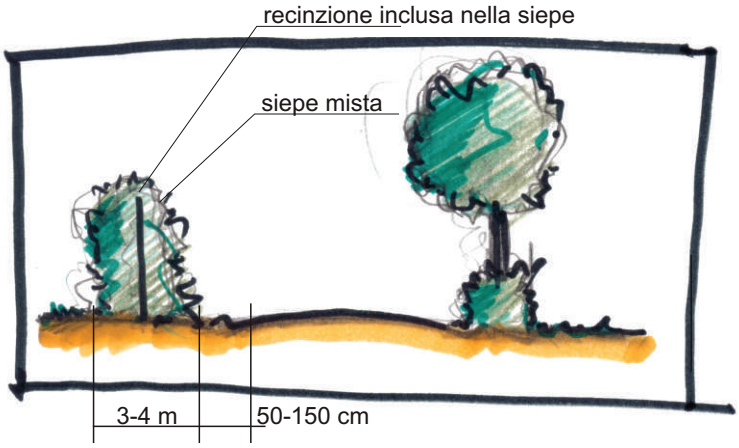
I CARATTERI DEL PAESAGGIO

LE RECINZIONI ALL'INTERNO DEL PAESAGGIO AGRARIO

Storicamente, la campagna emiliana è sempre stata territorio aperto: le abitazioni, così come i campi o i vigneti non sono mai stati cinti da chiusure che non fossero siepi o fossi.

Le poche recinzioni presenti sono costituite da reti metalliche, spesso affiancate, o piuttosto inserite, in una siepe arbustiva. Percettivamente, l'effetto che si ha è quello di uno spazio continuo, senza interruzioni o cesure.

Quando la recinzione è presente, tra questa e la carreggiata stradale viene lasciato uno spazio libero di almeno 50-100 cm, spesso maggiore per la presenza di elementi interposti, come dislivelli nel terreno o fossi.



ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

Altezza = 120-150 cm

Distanza dalla strada = minimo 100 cm

La recinzione è spesso "inclusa" all'interno di una siepe, che viene piantata molto vicino.

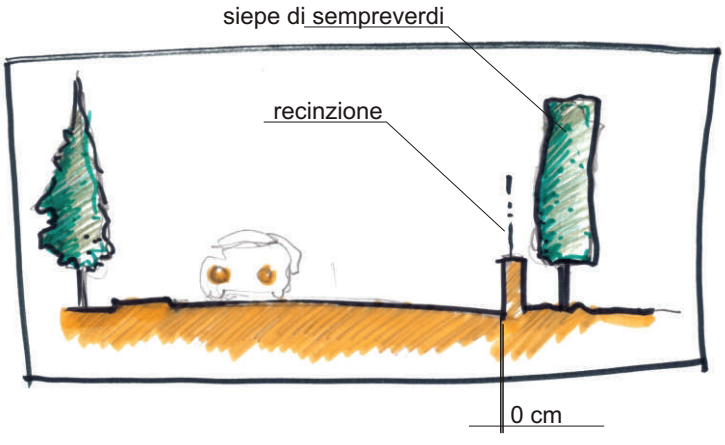
DETTAGLI

ESEMPI DI INTERVENTI INCOERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

GLI INTERVENTI IMPROPRI

Nella progettazione degli elementi di recinzione, di arredo o accessori all'edificato, a volte non si tiene conto del contesto in cui si interviene: vengono infatti impiegati materiali e tipologie "urbani", che risultano fuori luogo e rischiano di alterare i tratti morfologici del contesto paesaggistico.

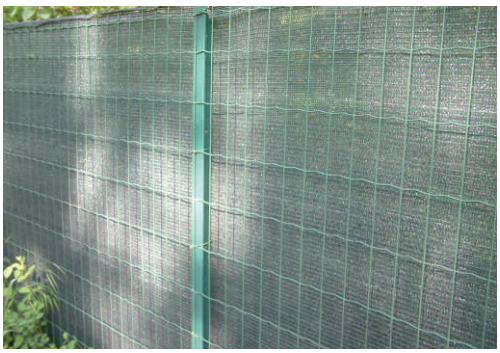
Anche la localizzazione della recinzione può non tenere conto del corretto rapporto tra la strada e il suo intorno: molte volte viene infatti posizionata a raso con la carreggiata, bloccando il rapporto di continuità con l'intorno che costituisce il tratto caratterizzante la viabilità rurale (vedi scheda 1).



ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

Distanza dalla strada = nulla.

Tipologie: recinzioni in muratura o ringhiere metalliche; reti sintetiche; materiali plastici.



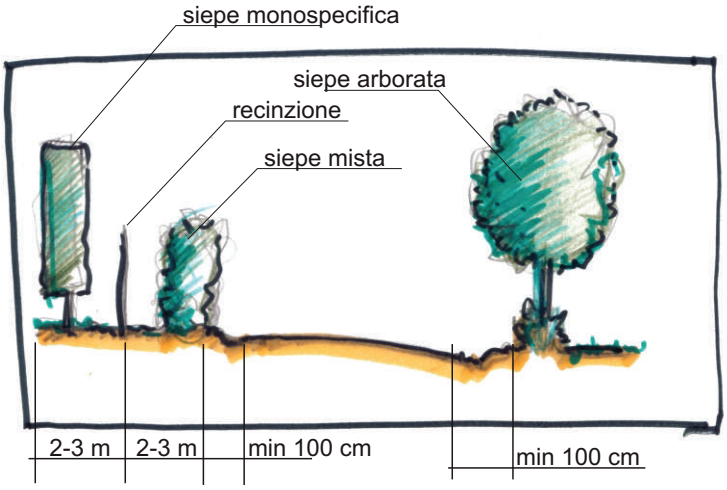
LINEE GUIDA DI INTERVENTO COERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

LINEE GUIDA DI INTERVENTO

Le recinzioni sono elementi che spesso non vengono considerati di grande importanza nell'economia di un progetto. Al contrario, nell'inserimento di nuove strutture in ambiti paesaggistici fortemente caratterizzati, è necessario considerare la recinzione come l'elemento di "facciata", che si rapporta all'intorno in modo più immediato.

Le recinzioni dovrebbero essere costituite semplicemente da una siepe moldo densa (magari spinosa), oppure da una rete metallica, eventualmente inserita all'interno dello spessore di una siepe.

Si propone comunque di mantenere una distanza di rispetto dalla carreggiata stradale, oltre gli eventuali filari o fossi esistenti. Tale distanza dovrebbe essere complessivamente di almeno due metri.



ELEMENTI DIMENSIONALI

Distanza della recinzione dalla strada = almeno 2 metri.

Siepe in rete metallica inclusa all'interno della siepe mista. Supporti della rete: pali di legno, pali di metallo.

Recinzione inserita in siepe perimetrale

DETTAGLIO della recinzione metallica con supporti lignei, inserita nella siepe

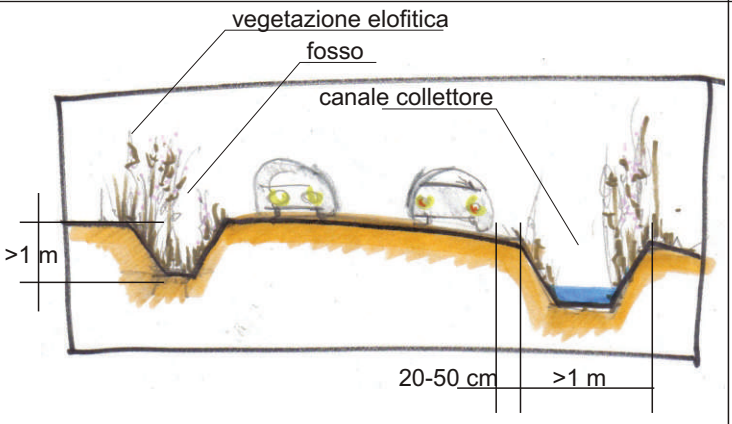
I CARATTERI DEL PAESAGGIO

IL SISTEMA DEI FOSSI E DEI CANALI NEL PAESAGGIO AGRARIO

Il sistema delle acque superficiali è stato trasformato radicalmente dall'azione dell'uomo nel corso dei secoli, fino ad adattarne il disegno alla trama dei coltivi. I canali e i fossi hanno, in ambito di pianura e di alta pianura, andamento geometrico spesso ortogonale tra loro e seguono vie di comunicazioni, confini fondiari o segnano la suddivisione tra i coltivi.

Sono elemento fondamentale sia dal punto di vista paesaggistico che ecologico, dal momento che il sistema dei canali e dei fossi rappresenta una parte importante della rete ecologica primaria ed uno dei pochi spazi marginali che sfuggono all'utilizzo produttivo, proprio del territorio agricolo.

Altro aspetto da considerare è la funzione di depurazione naturale delle acque superficiali: la vegetazione acquatica presente nei cavi di piccole e medie dimensioni funziona come un vero e proprio impianto di fito-depurazione in rapporto sia alle acque piovane, che agli scarichi civili non collegati alla rete fognaria, impedendo una dispersione degli inquinanti nelle falde sotterranee.



ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

Distanza dalla strada = minima; da 20 a 50 cm

Ampiezza = varia. Da 1metro per i fossi minori a diversi metri di ampiezza per i canali principali

Profondità = da alcuni decimetri a due-tre metri

Presenza di vegetazione acquatica (specie galleggianti radicate sul fondo) e vegetazione elofitica (soprattutto *Phragmites australis*, *Carex* ssp, *Typha latifolia*, ecc)

DETTAGLI - Le piante acquatiche presenti nei fossi e nei canali costituiscono un sistema di depurazione efficace

ESEMPI DI INTERVENTI INCOERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

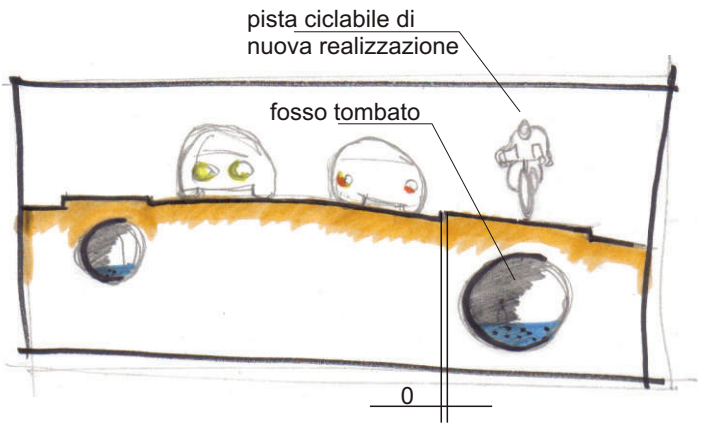
GLI INTERVENTI IMPROPRI

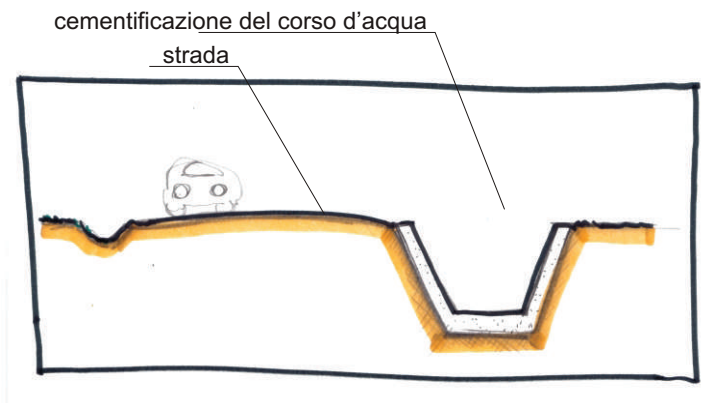
L'implementazione delle aree di trasformazione in ambito agricolo comporta, in molti casi, la perdita di elementi funzionali all'attività agricola, consideati senza finalità per le nuove destinazioni. In questa logica rischiano di venire compromessi i canali esistenti, il cui corso può venire rettificato o tombato.

Questa modalità di intervento si motiva con diverse ragioni: la progressiva perdita di funzionalità ai fini dell'irrigazione dei campi coltivati, la difficoltà di manutenzione, la trasformazione dei cavi superficiali in elementi del sistema di raccolta delle acque chiare e scure degli insediamenti stessi. A questi va aggiunto un aspetto prettamente culturale, che consiste nella poca considerazione che dei fossi si ha nella visione corrente, dovuta principalmente alla non conoscenza del loro fondamentale ruolo paesaggistico ed ecologico.

Le bonifiche e gli enti preposti alla collettazione degli scarichi civili favoriscono questa consuetudine perché facilita, sia dal punto di vista economico che manutentivo, la loro attività di gestione delle acque.

Anche la realizzazione di marciapiedi e percorsi ciclabili spesso comporta il tombamento e la cancellazione di ogni ricordo di fossi e canali.





ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

Tombamento dei fossi esistenti

Realizzazione di marciapiedi o percorsi ciclabili sul fosso, in aderenza alla carreggiata

Rettificazione e artificializzazione del fondo dei canali e corsi d'acqua principali

Eliminazione della vegetazione acquatica e di riva

DETTAGLI: degrado di un fosso parzialmente tombato e utilizzato come fogna

LINEE GUIDA DI INTERVENTO COERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

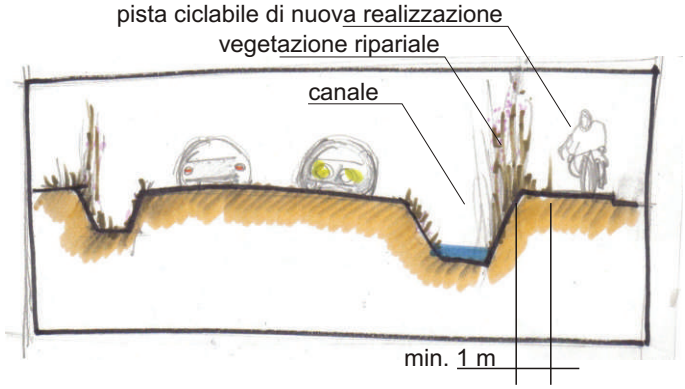
LINEE GUIDA DI INTERVENTO

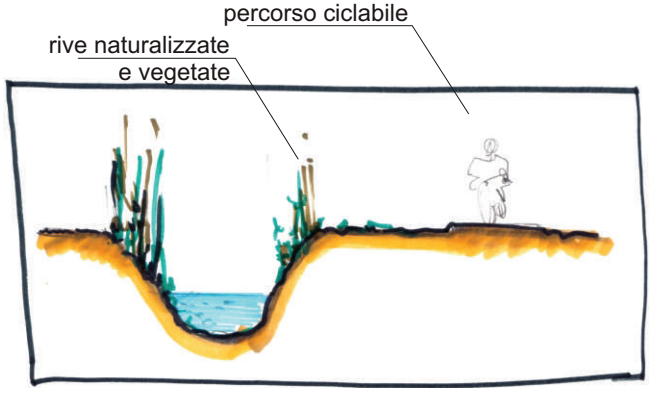
E' necessario tutelare ogni componente del reticolo idrografico superficiale, dai canali di bonifica ai fossi minori, anche se si è persa gran parte della loro utilità agricola , in quanto essi sono elementi fondamentali del paesaggio agrario e svolgono una funzione fondamentale di depurazione e drenaggio delle acque superficiali. Non va sottovalutato inoltre il loro apporto alla rete ecologica quale elemento connettivo primario.

Per arrivare ad una vera tutela è necessario che vi sia un passaggio culturale fondamentale nella rivalutazione dei fossi come elemento positivo, da valorizzare, piuttosto che come residuo anacronistico da eliminare.

La prassi dell'interramento di fossi e dei canali dovrebbe essere franata, e nella pianificazione di strade, insediamenti, percorsi ciclabili e spazi verdi i fossi devono diventare un fondamentale elemento paesaggistico di arredo e definizione degli spazi.

La presenza di piante acquatiche o di riva è elemento di grande valore ecologico (rientra fra gli indici considerati a livello europeo per definire la qualità ambientale) e percettivo.





ELEMENTI DIMENSIONALI

Nella conservazione o realizzazione di nuovi canali, è necessario effettuare valutazioni in merito all'efficienza del drenaggio delle acque.

DISTANZA DA ELEMENTI DI NUOVA REALIZZAZIONE

Percorsi ciclabili o pedonali = min. 1 m

Strade = min. 3-4 metri

DETTAGLI: le "acque verdi" come elemento positivo nella progettazione ambientale

I CARATTERI DEL PAESAGGIO

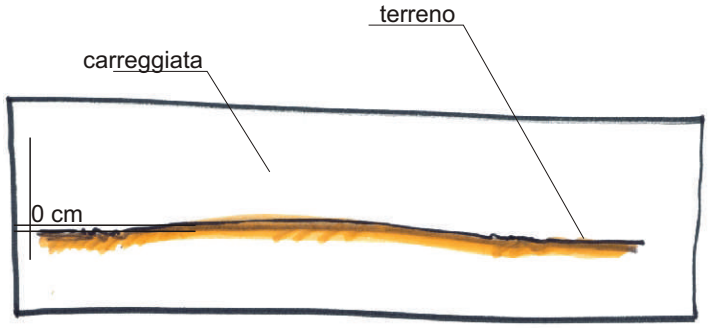
IL PAESAGGIO

I cordoli, nel paesaggio agrario, non esistono.

L'idea stessa di "cordolo" è estranea alla struttura del paesaggio agrario, in quanto elemento-limite da frapporre tra due matrici continue (strada-intorno, aia-prato) che funzionano molto bene senza la necessità di un contenimento.

Il cordolo diventa indispensabile quando si intende realizzare dei dislivelli oppure dare stabilità ad un conglomerato o ad una pavimentazione. Oppure sancire in modo netto la distinzione tra due ambiti

L'assenza di cordoli sottolinea la continuità lineare tra la carreggiata stradale e l'intorno, e l'assenza di dislivelli.



ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

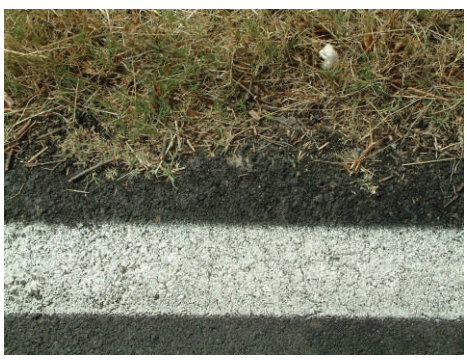
Assenza di cordoli o dislivelli

MATERIALI UTILIZZATI

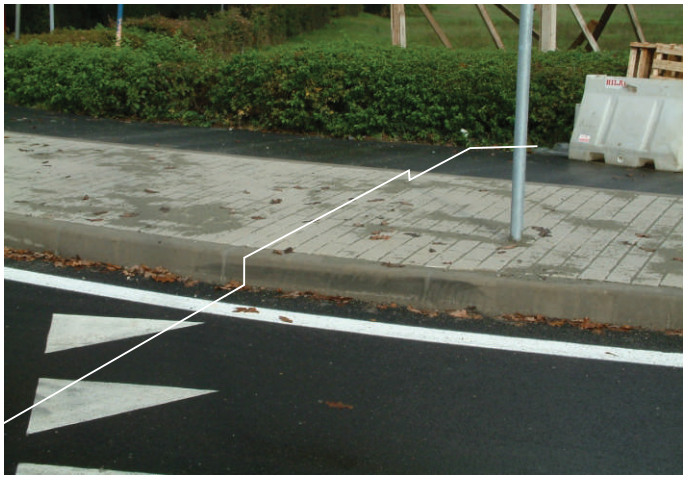
carreggiata: asfalto, ghiaia stabilizzata

pavimentazioni: terra battuta, ghiaia stabilizzata

DETTAGLI - Dettagli di "agganci" lineari tra la carreggiata stradale e l'intorno. manca un elemento di separazione



ESEMPI DI INTERVENTI INCOERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

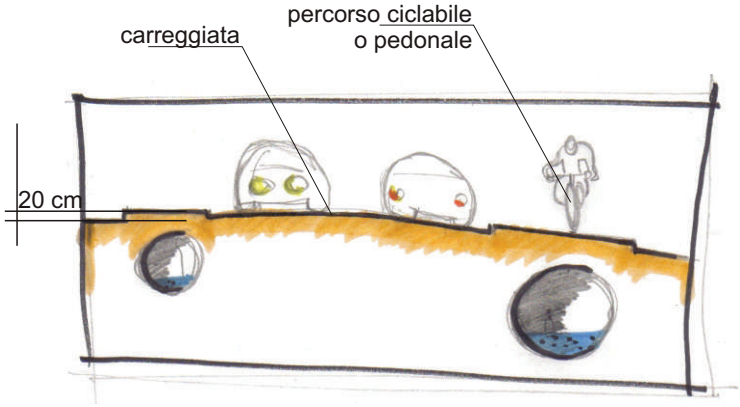


GLI INTERVENTI IMPROPRI

I cordoli sono un elemento ampiamente abusato nelle opere stradali, così come nelle pertinenze degli interventi di nuova edificazione. Sono considerati come elementi indispensabili di finitura e in quanto tali ogni passaggio di materiale o inserimento di nuove pavimentazioni, viene delimitato da cordoli rigorosamente in calcestruzzo e rigorosamente in elevazione rispetto al piano di campagna.

Tali elementi vengono posti anche a margine della carreggiata stradale, a delimitare i percorsi pedonali o ciclabili, che vengono rialzati di circa 20 cm. Questo "piccolo" inserimento stravolge la sezione stradale di cui si è già ampiamente parlato nella scheda n. 1. L'intervento peggiora ulteriormente a seguito dell'utilizzo di materiali estranei al contesto, ma tipici dell'ambito urbano (autobloccanti, porfido, ecc).

Nei casi più estremi, i cordoli vengono impiegati come elementi in elevazione a delimitare aree verdi a raso con la strada (vedi dettaglio sottostante).



ELEMENTI DIMENSIONALI

Inserimento cordoli in rilievo tra diversi percorsi (ciclabili, pedonali e automobilistici)

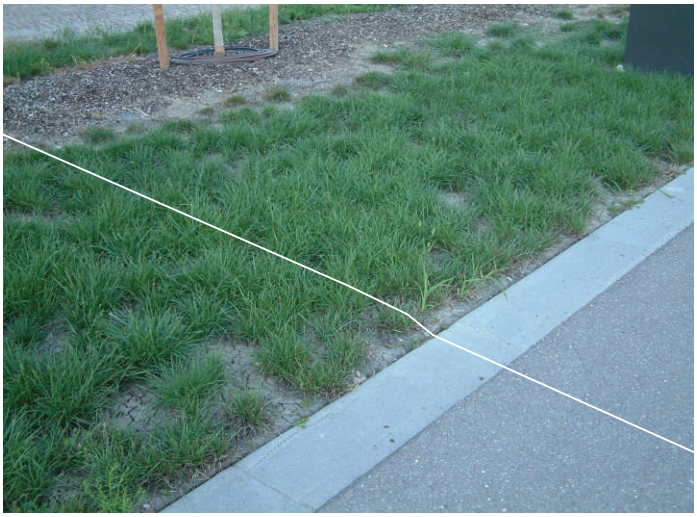
Elevazione: 15-20 cm

Materiale: blocchi in cls prefabbricati

Cordolo in elevazione a delimitare la strada

Cordolo, marciapiede in cemento e guard rail

LINEE GUIDA DI INTERVENTO COERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO



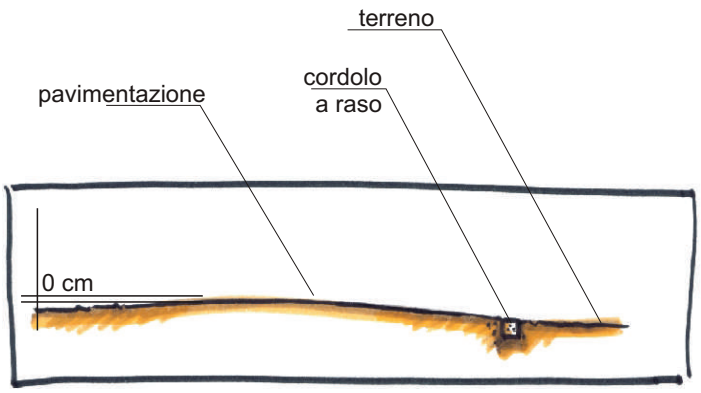
LINEE GUIDA DI INTERVENTO

Nella maggior parte dei casi, la necessità di mettere in opera cordoli per delimitare diversi tipi di pavimentazioni, oppure per separare la pavimentazione dal terreno non è dovuta a ragioni tecniche. Molte pavimentazioni possono essere realizzate senza guide e senza casseforme. La grande diffusione dei cordoli, specie rialzati, è dovuta alla percezione che è l'oggetto che attribuisce ad un intervento un "ordine", un senso di "finito".

Si tratta invece di un elemento ad alto impatto percettivo, che modifica sostanzialmente l'immagine dei luoghi: 20 cm di rialzo del marciapiede sono in grado di trasformare una strada di campagna in una via urbana.

Se il cordolo è elemento richiesto nella progettazione, è opportuno prevedere in ambito agricolo cordoli a raso con il terreno o con le pavimentazioni circostanti.

La scelta progettuale migliore ravvisa l'utilizzo di materiali più lievi, quali cordolini metallici o lignei. In caso di cordoli in cls, è assolutamente da evitare il rialzo.



ELEMENTI DIMENSIONALI

H = 0

Ampiezza = varie. Da pochi millimetri (cordoli metallici) a diversi centimetri (cordoli in cls)

DETTAGLI: cordolo a raso, in un intervento recente, tra il terreno e la pavimentazione in ghiaino

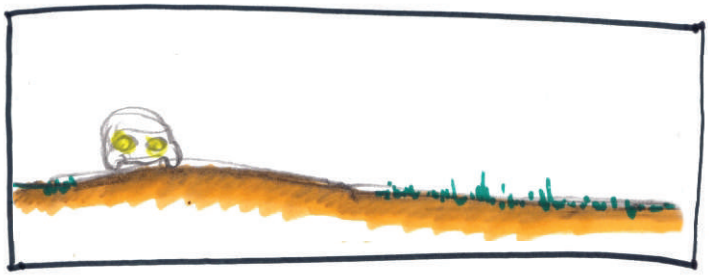
I CARATTERI DEL PAESAGGIO

IL PAESAGGIO

Il paesaggio agrario, in particolar modo se percepito in movimento percorrendo la viabilità storica, presenta una omogeneità negli elementi accessori ed una grande "pulizia" dei segni: non sono presenti, infatti, elementi che invece caratterizzano fortemente la viabilità urbana o di collegamento (es. segnaletica stradale e di indicazione, cartellonistica pubblicitaria oppure manufatti accessori alla viabilità quali guard rails, barriere acustiche o altro).

La strada si configura come un tracciato all'interno di un territorio che è matrice continua al di qua e al di là di essa. Non sono presenti sbarramenti o salti linguistici tra l'una e l'altro. Non sono presenti oggetti e manufatti a "disturbare" la visione della matrice.

Nel paesaggio agrario, anche di valore storico, sono subentrati elementi funzionali al traffico automobilistico. I guard-rails, in particolare, sono comparsi in tempi relativamente recenti nei paesaggi della quotidianità, in conseguenza dell'aumentare della velocità degli spostamenti.



ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

Assenza di elementi accessori tipici dell'ambiente urbano.

Continuità strada-intorno

MATERIALI UTILIZZATI

nel caso di elementi accessori (rari), si usa prevalentemente il legno (vedi pali che reggono i fili elettrici).

ESEMPI DI INTERVENTI INCOERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

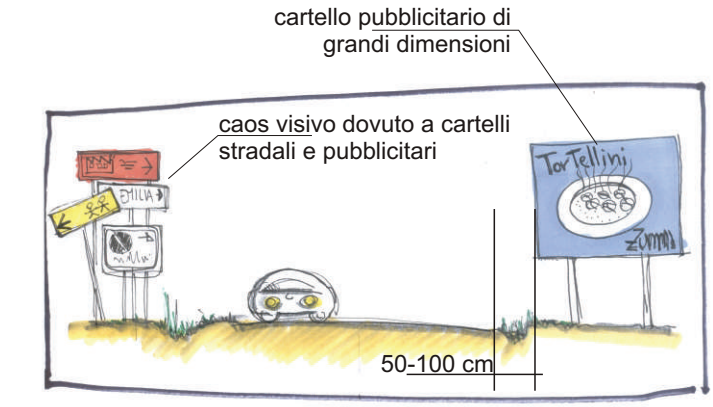
GLI INTERVENTI IMPROPRI

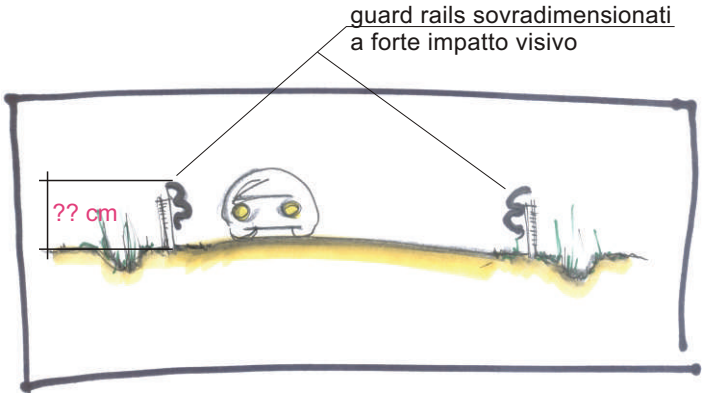
Come accade per i cordoli, anche gli oggetti di arredo stradale sono un elemento molte volte utilizzato impropriamente negli interventi su viabilità esistente.

Le motivazione possono essere molteplici: il codice della strada (che ha come priorità la sicurezza dei guidatori anche indisciplinati) incentiva il proliferare di guard rails di dimensioni sempre maggior, anche su strade di importanza locale e di dimensioni molto ridotte e definisce le caratteristiche standardizzate della segnaletica stradale.

Alla pubblicità è dovuto il moltiplicarsi di cartelli di dimensioni medio grandi (fino a 4-5 metri di larghezza), e di dimensioni minori, eterogenei ed appariscenti sia per quanto riguarda i colori che i materiali.

Tutti questi elementi vengono posizionati nelle immediate vicinanze della viabilità, compromettendo molte volte la percezione del paesaggio storico. Non vengono rispettate particolari distanze dalla carreggiata, nè colori o materiali che si integrino nel contesto. I colori della cartellonistica, anzi, tendono ad avere il massimo risalto possibile sia in termini dimensionali che dei colori impiegati.





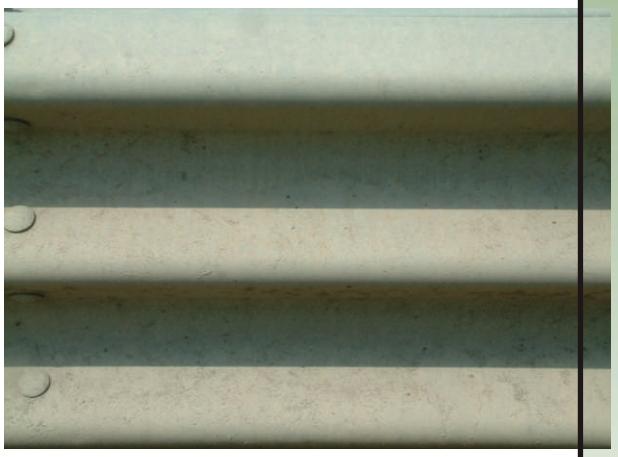
ELEMENTI DIMENSIONALI

Dimensioni guard rail: come definite da codice strada, in rapporto alla gerarchia della viabilità

Materiale: metallo lucido

I cartelli, soprattutto quelli pubblicitari, tendono ad avere dimensioni molto grandi, per avere la massima visibilità. Per la stessa ragione, i colori sono brillanti ed eterogeni.

DETTAGLIO: materiale guard-rail

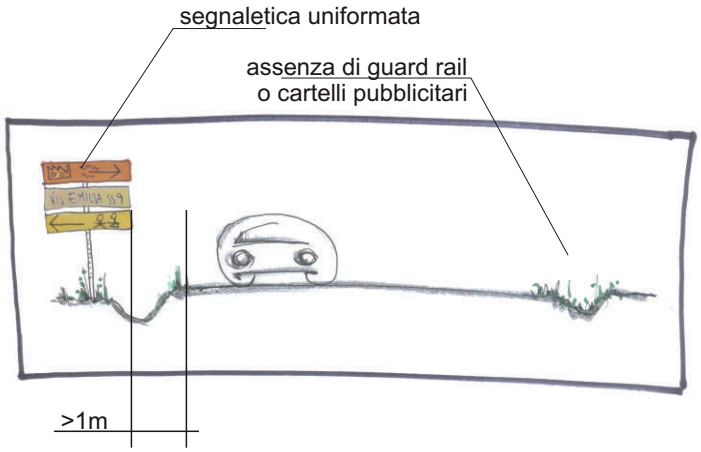


LINEE GUIDA DI INTERVENTO COERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

LINEE GUIDA DI INTERVENTO

Molti degli elementi accessori che sono necessari in ambito urbano o in relazione alla viabilità principale (strade statali e provinciali), all'interno della viabilità con valenza storico-paesaggistica costituiscono elementi di alterazione considerevole.

Per tale ragione, si suggerisce di ridurli al minimo e di studiare di volta in volta modalità di inserimento, posizionamenti e materiali che permettano il loro migliore inserimento paesaggistico.



ELEMENTI DIMENSIONALI

Segnaletica stradale e di indicazione

Dimensioni uniformate sul modello standard codice della strada

Colore uniformato: marrone opaco

Distanza dalla carreggiata= min 1 metro

Cartellonistica

Non ammessa

Guard rail

Non ammessi

DETTAGLI: cromatismi e materiali

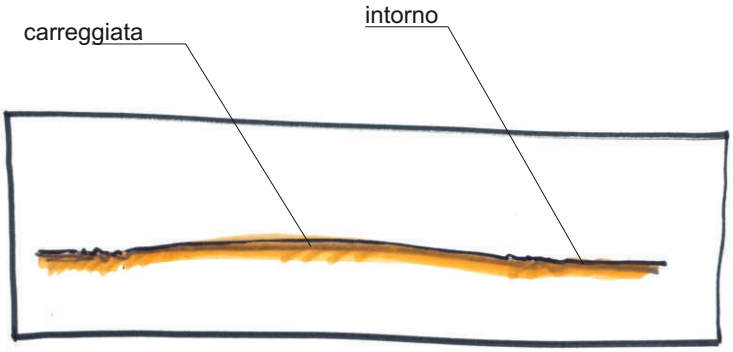
I CARATTERI DEL PAESAGGIO

IL PAESAGGIO

Il "cassonetto dei rifiuti", quale oggetto necessario all'interno del ciclo di raccolta dei rifiuti e del conferimento alle discariche, è relativamente recente.

In passato, i rifiuti prodotti venivano smaltiti all'interno della singola azienda agricola, non essendo presenti materiali non recuperabili attraverso compostaggio o combustione.

I rifiuti non arrivavano quindi alla strada, in quanto il nucleo familiare o l'azienda agricola era un ciclo chiuso ed autosufficiente. Su strada non erano presenti punti di raccolta. Anche questa "non presenza" contribuiva all'immagine di essenzialità e pulizia della viabilità storica.



ELEMENTI DIMENSIONALI E MORFOLOGICI

Assenza di cassonetti per la raccolta dei rifiuti

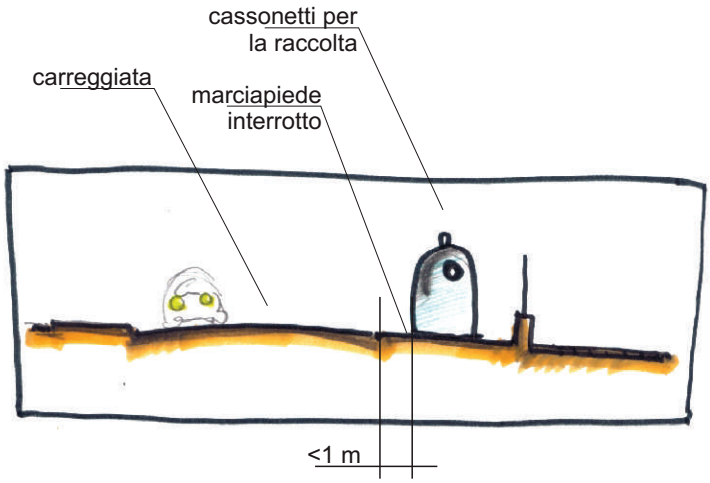
ESEMPI DI INTERVENTI INCOERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

GLI INTERVENTI IMPROPRI

I cassonetti per la raccolta dei rifiuti urbani sono punti di conferimento necessari all'interno dell'attuale sistema di raccolta, e sono di diverso tipo a seconda del materiale da conferire (indifferenziato, carta, plastica, vetro, organico). La loro collocazione non viene studiata in relazione ad un progetto complessivo dello spazio pubblico, ma essi spesso vengono posizionati nei punti in cui più agevole risulta la raccolta da effettuarsi con i mezzi piuttosto ingombranti dell'ente gestore.

Ciò comporta in molti casi che essi vengono semplicemente accostati alle strade principali, mentre la viabilità secondaria, interna agli insediamenti, non viene presa in considerazione perché più disagevoli per i mezzi di raccolta. Il posizionamento dei cassonetti va oltre ogni logica della continuità dei percorsi pedonali: i marciapiedi e i percorsi ciclabili sono spesso luoghi elettivi per la loro localizzazione.

L'oggetto cassonetto deve essere visibile, e a tal fine è caratterizzato da dimensioni notevoli e da colori brillanti.



ELEMENTI DIMENSIONALI

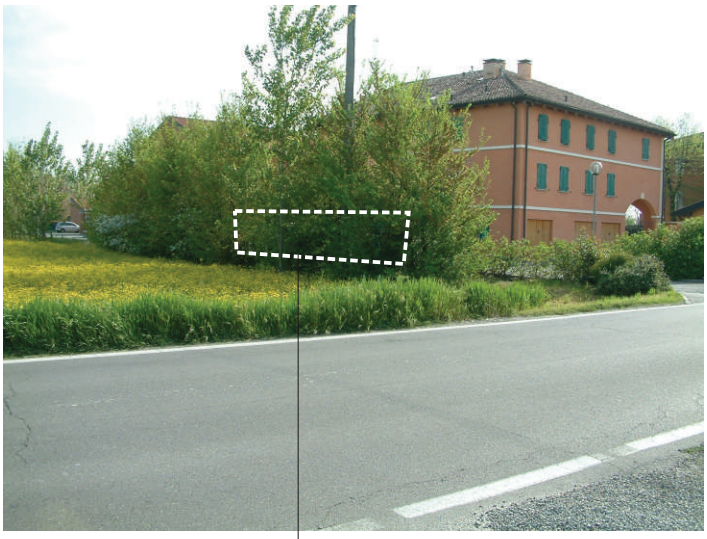
Oggetti metallici di dimensioni notevoli (circa 3x2 metri, per un'altezza variabile da 1,5 a 2 metri)

Cromatismi: vernici lucide di diversi colori, finalizzati alla massima visibilità

Collocazione a margine carreggiata, spesso sul marciapiede.

Distanza dalla strada: inferiore a un metro lineare.

LINEE GUIDA DI INTERVENTO COERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO



localizzazione dei cassonetti all'interno
o in prossimità degli insediamenti,
e comunque distanziata dalla viabilità.
i cassonetti sono inseriti all'interno di una densa
siepe arboreo-arbustiva

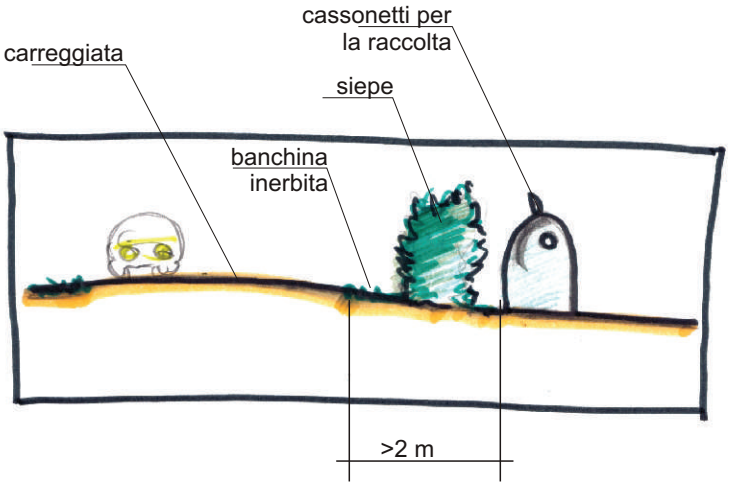
LINEE GUIDA DI INTERVENTO

Esiste la possibilità piuttosto fondata che questa scheda diventi presto inattuale, in conseguenza della trasformazione del sistema di raccolta dei rifiuti: dalla raccolta mediante cassonetto, ad un porta-a-porta spinto, che permetterebbe di razionalizzare il sistema ed eliminare i cassonetti dalle strade.

Fino a quel momento, è importante ribaltare il concetto attuale e condizionare la localizzazione dei cassonetti ad un progetto complessivo dello spazio pubblico, ad un'analisi della percezione ed alla continuità dei percorsi pedonali.

Le esigenze dei mezzi per la raccolta devono essere valutate, ma non possono restare l'unica priorità esistente.

I cassonetti verranno posizionati di preferenza all'interno degli insediamenti o dei parcheggi, e comunque non direttamente sulla strada. Sarà garantito il mantenimento di una fascia di rispetto di almeno due metri, che verrà attrezzata con un diaframma vegetale (siepe).



ELEMENTI DIMENSIONALI

Diaframmi frapposti tra la strada e i cassonetti (es. siepe di altezza minima 3 metri)

Distanza minima = 2 metri

DETTAGLI: ...

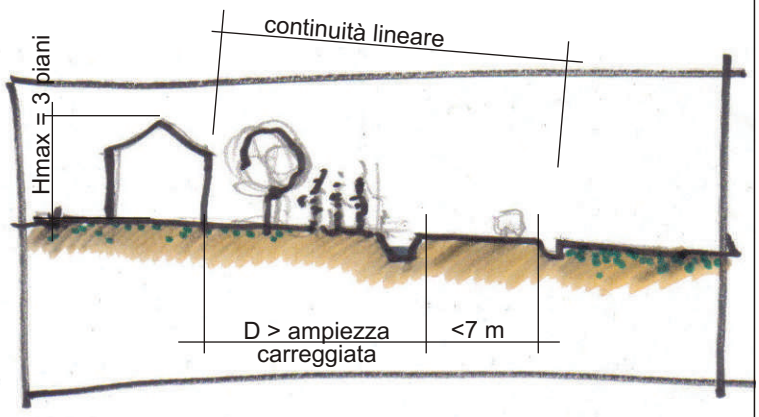
I CARATTERI DEL PAESAGGIO

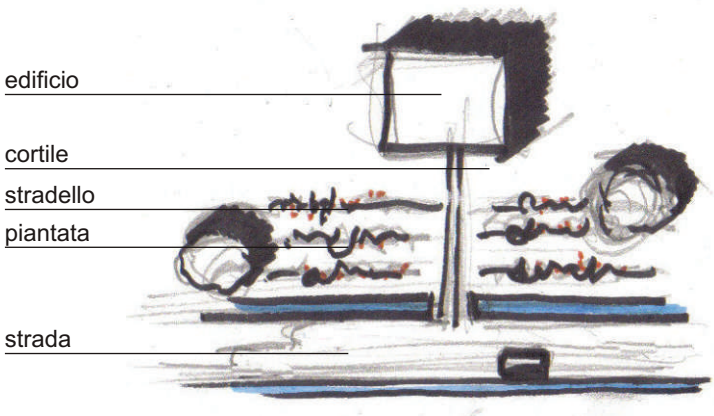
CARATTERI DEL PAESAGGIO

Il rapporto tra la strada e gli edifici determina il ritmo della percorrenza (pieni/vuoti, elementi naturali/oggetti costruiti), ed ha quindi una parte notevole nel definire i caratteri percettivi del paesaggio attraversato.

Nell'area oggetto di studio, questo rapporto si struttura in modo dilatato: gli edifici presenti sono molto rarefatti e isolati l'uno dall'altro. L'insediamento-tipo è ancora l'edificio isolato di pianura o la corte con due-tre edifici accostati, piuttosto che l'aggregazione a "borgo" che caratterizza maggiormente la collina.

Rispetto alla strada, gli edifici mantengono una notevole distanza, che si articola come un percorso visivo di "avvicinamento" all'edificio stesso: la successione strada-stradello di accesso-cortile si ripete nella maggior parte degli edifici storici presenti. E questa distanza, che viene sotto schematizzata, definisce il ritmo largo e lento con cui si osserva l'intorno della strada.





ELEMENTI DIMENSIONALI

D (distanza strada-edificio) è articolata in una successione di diaframmi che si ripetono: strada - siepe (o fosso) - stradello di accesso - piantata (o vigna) - cortile - casa

D > ampiezza carreggiata

H max edificio = 3 piani

Stradello di accesso in ghiaia stabilizzata

ESEMPI DI INTERVENTI INCOERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

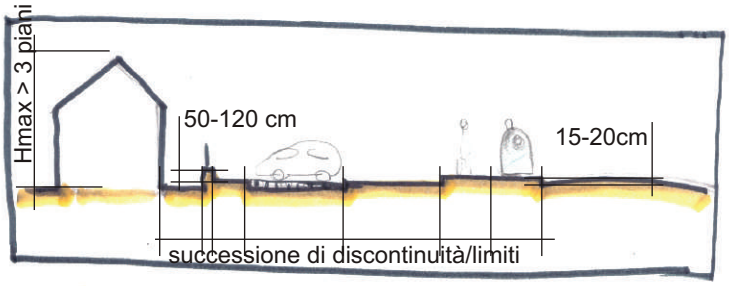
INTERVENTI INCOERENTI

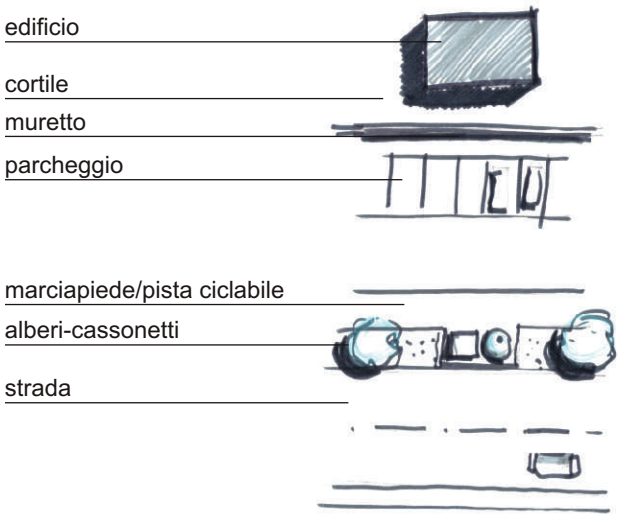
Gli edifici di nuova realizzazione spesso mantengono, in osservanza delle prescrizioni urbanistiche e da codice civile, distanze anche notevoli dalla carreggiata.

Il problema risiede nel "come" viene gestita tale distanza: questa viene infatti saturata con l'inserimento di diversi tipi di percorsi (pedonali, ciclabili, parcheggi) e di recinzioni, che comportano la realizzazione di una serie di dislivelli (cordoli, muretti, siepi di recinzione) e di limiti fisici e percettivi, che spezzano più volte la continuità lineare, stravolgendo il rapporto dell'edificio con la strada.

Talvolta, viene realizzato un elemento di chiusura (recinzione o muro) a filo strada, creando un nuovo paesaggio, di tipo urbano, in cui la percorrenza è conclusa e limitata all'interno dei limiti angusti della strada.

In entrambi i casi si può parlare di trasformazione radicale del paesaggio: scomparsa del paesaggio agrario; costruzione di un nuovo paesaggio urbano, in cui i valori percettivi sono completamente modificati rispetto al passato.





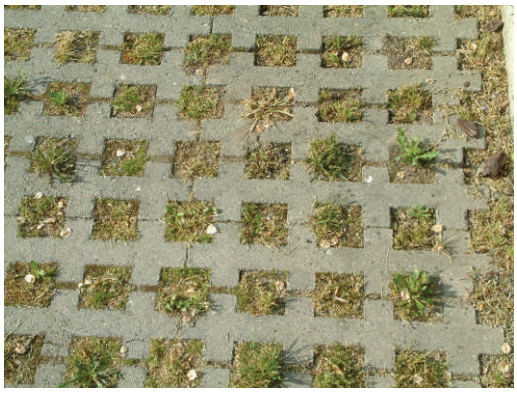
ELEMENTI DIMENSIONALI

presenza di numerosi dislivelli e limiti fisici e percettivi (cordoli, muretti, siepi sempreverdi)

impermeabilizzazione del suolo

materiali: asfalto, autobloccanti (pavimentazioni); cemento (muri e cordoli), recinzioni metalliche o plastiche

DETTAGLI - autobloccanti: materiale abusato nelle pavimentazioni da esterni



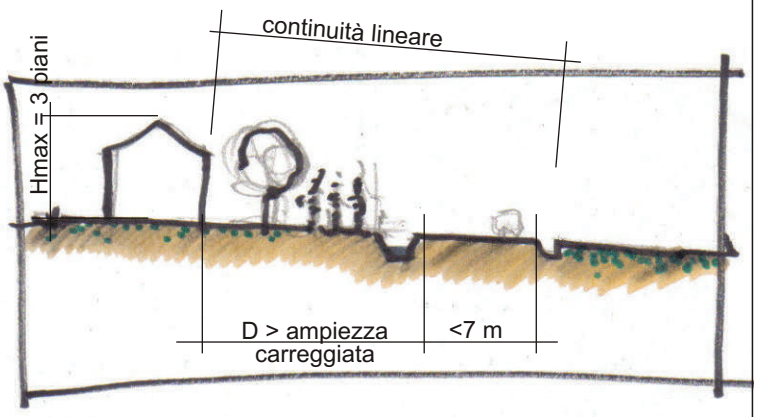
LINEE GUIDA DI INTERVENTO COERENTI CON I CARATTERI DEL PAESAGGIO

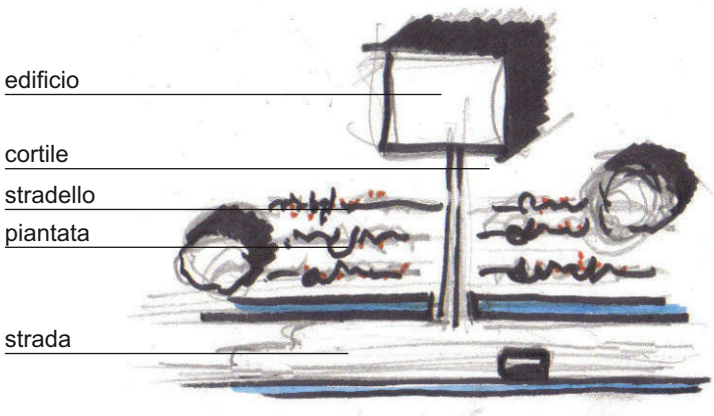
L'inserimento di nuovi edifici all'interno del paesaggio agrario, in una scelta consapevole di salvaguardia del paesaggio stesso, deve essere fatta con grande attenzione e rispetto per i rapporti tra i due ambiti (spazio pubblico e spazio privato).

Lo spazio tra l'edificio e la strada (di dimensioni consistenti, superiori all'ampiezza stradale) deve essere pensato in funzione della transizione tra i due e di un avvicinamento percettivo all'edificio (così come avviene negli esempi già presentati che caratterizzano il paesaggio storico).

La successione di diaframmi verdi "permeabili" (siepi e filari e prati), l'inserimento di recinzioni poco percettibili, il mantenimento della continuità percettiva tra la strada e l'intorno e il distanziamento dalla carreggiata di tutti gli elementi di "disturbo" sono scelte progettuali determinanti ai fini di un corretto inserimento paesaggistico.

Nella scelta dei materiali e delle specie impiegate è opportuno riferirsi alle schede precedenti del presente manuale.





ELEMENTI DIMENSIONALI

D (distanza strada-edificio) è articolata in una successione di diaframmi che si ripetono: strada - siepe (o fosso) - stradello di accesso - piantata (o vigna) - cortile - casa

D > ampiezza carreggiata

H max edificio = 3 piani

PROPOSTA PER L'ORGANIZZAZIONE DEI CANTIERI EDILI

I cantieri edilizi e stradali rappresentano situazioni in cui spesso vengono arrecati danni notevoli e a volte permanenti al paesaggio. E' perciò necessario stabilire una serie di norme che si occupino di regolare l'installazione e l'organizzazione del cantiere, al fine di causare la minor quantità di effetti negativi possibili sull'intorno.

Avremmo compiuto un consistente passo avanti se, contestualmente alla domanda di concessione edilizia, fosse obbligatorio presentare anche un piano di cantiere, da organizzare tenendo conto delle seguenti prescrizioni:

- non abbattere o mutilare siepi e alberature, anche se di "disturbo" per le attività di cantiere, ma perimetrare delle aree di rispetto attorno alle stesse;

- conservare il reticolo delle acque di superficie, sia per la sua fondamentale funzione nel drenaggio delle precipitazioni, che come elemento paesaggistico;

- non danneggiare o modificare gli argini e le rive dei canali e dei torrenti esistenti;

- evitare di ricoprire di inerti e costipare tutta l'area di cantiere, compresa quella che a lavori ultimati sarà "superficie permeabile";

- limitare al massimo la superficie impermeabilizzata;

- evitare la dispersione di materiali inquinanti che, in un contesto di falda molto superficiale, entrano immediatamente nel circuito delle acque sotterranee, senza poter subire processi di filtraggio;

- una volta terminati i lavori, ripristinare il preesistente stato dei luoghi.

Al fine di avere un reale rispetto di queste elementari regole di comportamento (che sono peraltro già incluse all'interno del Regolamento del verde del Comune di Reggio Emilia), sarebbe necessario un puntuale e costante controllo su un campione significativo dei cantieri attivi.