

11 Crespellano est/Don Minzoni

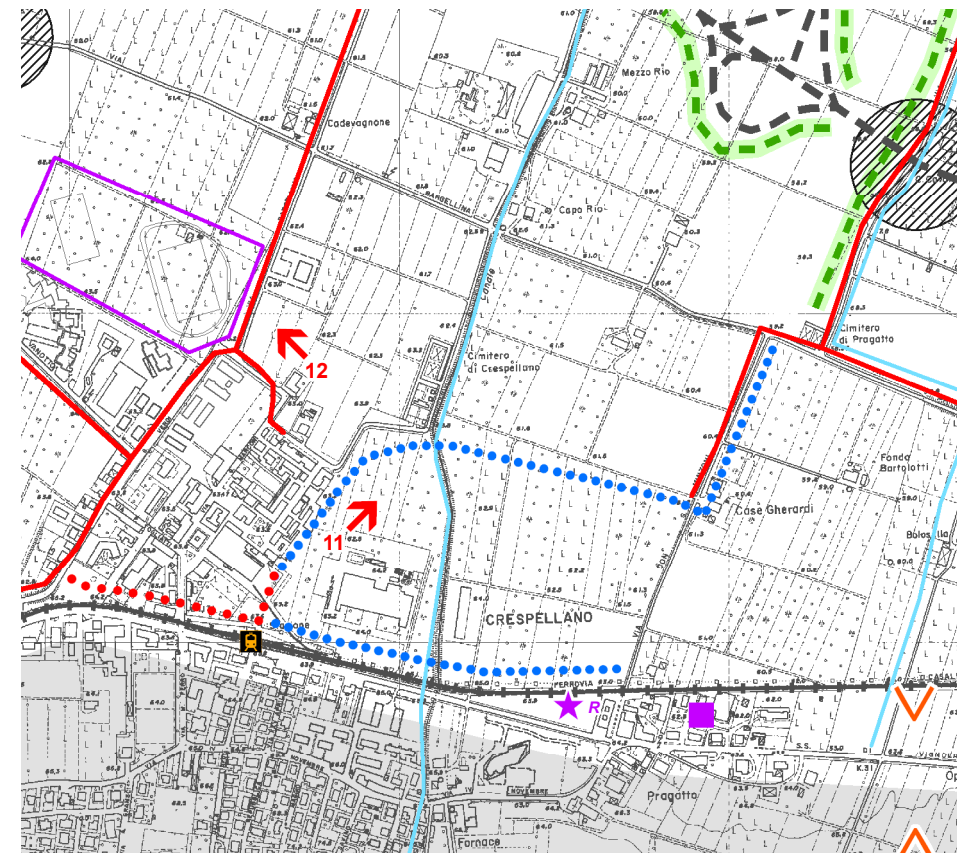
Descrizione

A Crespellano sono state individuate due porte di accesso preferenziali per connettere il paese alla campagna, entrambe situate verso il confine settentrionale dell'abitato in vista della pianura. La prima è stata individuata a est del centro, dove sono previste una nuova area verde pubblica e una pista ciclabile diretta verso il piccolo cimitero di Pragatto, all'inizio di via Cassoletta (questo primo punto di accesso servirebbe in questo modo anche la frazione di Pragatto). La realizzazione di questa porta potrebbe, dunque, rientrare nella progettazione legata alla nuova urbanizzazione, e in particolare del verde pubblico ad essa connesso, che potrebbe trovare un preciso motivo di caratterizzazione proprio dalla presenza di questa via di accesso verso la campagna. Il percorso di collegamento previsto a partire da questa porta verso il percorso principale e la centralità di Confortino segue dapprima la futura pista ciclabile, da realizzarsi sempre nell'ambito dell'urbanizzazione, e poi via Cassoletta, storica via al momento connessa al centro cittadino tramite via Bargellina. Nel quadro della mobilità locale conseguente alla realizzazione delle nuove importanti infrastrutture previste, la via Cassoletta dovrebbe assumere un ruolo molto marginale per quanto riguarda la viabilità carrabile e potrebbe, invece, rivestire un ruolo di fondamentale importanza per i collegamenti ciclabili verso Calcarà e Anzola dell'Emilia.

Problematiche progettuali

Per rendere effettiva l'opportunità costituita dalla via Cassoletta, assecondando la sua prevista evoluzione, è necessario prevedere limitazioni del traffico, rallentatori, un'adeguata segnaletica orizzontale e verticale e qualche segmento di ciclabile in sede propria nel tratto più problematico, coincidente con la zona del futuro casello autostradale. È da segnalare che un'ulteriore porta di accesso a est di Crespellano era stata ipotizzata a breve distanza dal paese in corrispondenza dell'edicola votiva ricostruita di recente che caratterizza l'inizio di via Martignone, un'altra storica strada di accesso alla campagna che corre per un lungo tratto tra i coltivi e il corso del rio omonimo, ma si collega alla vecchia "Bazzanese", dopo avere superato l'autostrada con un sottopasso, in un tratto molto stretto e trafficato. Al momento attuale si tratta di un punto decisamente problematico e inutilizzabile ai fini del progetto, che potrebbe tuttavia ritrovare la sua antica funzione una volta completate le infrastrutture in progetto (in particolare la prosecuzione della nuova "Bazzanese"). Anche senza questa porta specifica la via Martignone è stata comunque inserita tra i percorsi di collegamento strategici per l'avvicinamento al Confortino a partire ancora dalla porta sopra descritta. Al momento è possibile collegarsi a questa via da Crespellano e Pragatto solo percorrendo la più trafficata via Bargellina e superando il ripido cavalcavia autostradale di via papa Giovanni XXIII. In passato era stato, però, ipotizzato dall'Amministrazione comunale di Crespellano un tracciato ciclabile a lato della linea ferroviaria che avrebbe permesso di raggiungere direttamente via Martignone, evitando "Bazzanese" e cavalcavia; riprendere questa soluzione potrebbe risultare molto interessante anche per la mobilità locale (collegamento Crespellano-Anzola dell'Emilia). Insieme al percorso lungo via Cassoletta, inoltre, questo collegamento potrebbe consentire la realizzazione di uno o più circuiti ad anello, analogamente a quanto previsto nei dintorni di Zola Predosa. Per attuare questa importante soluzione aggiuntiva sarebbe necessario prevedere la realizzazione di un chilometro circa di percorso ciclabile su terreni privati, oltre a interventi di contenimento del traffico in via Martignone simili a quelli proposti per via Cassoletta.

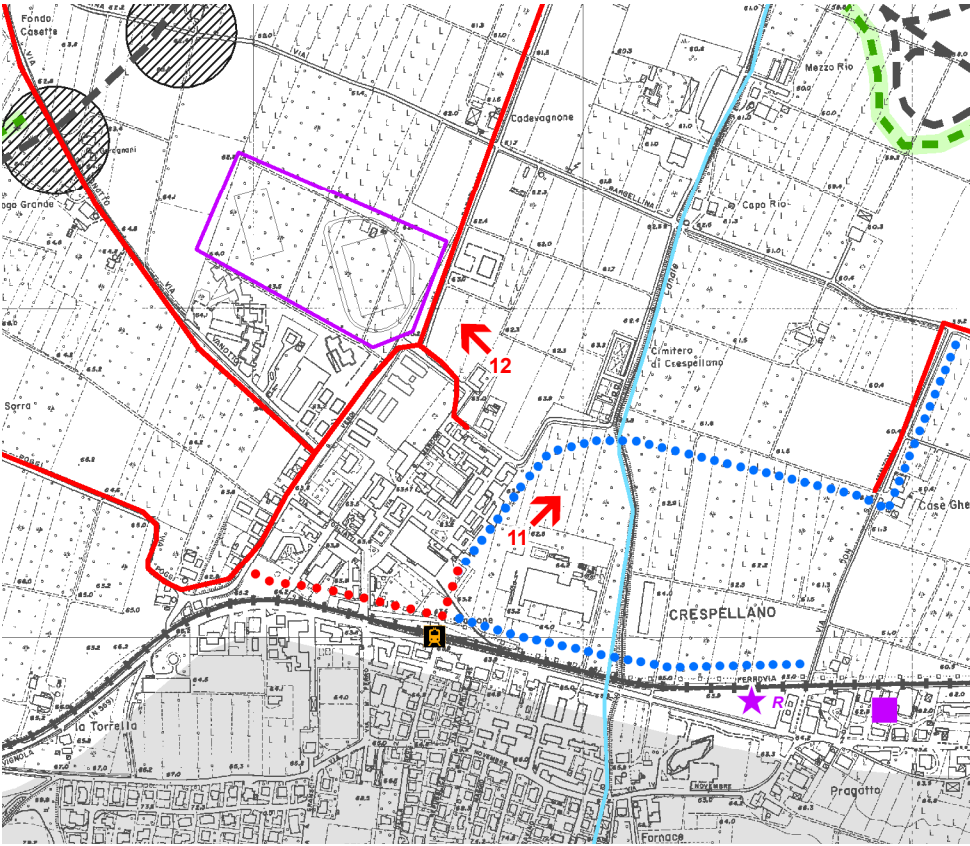
A fianco, un tratto di via Cassoletta fiancheggiato da maestose querce e, sopra, il piccolo cimitero di Pragatto. A destra in alto, la via Bargellina subito a nord di Crespellano e, sotto, il punto problematico dove via Martignone si innesta sulla vecchia Bazzanese.



12 Crespellano ovest/Zona sportiva

Descrizione
La seconda porta di Crespellano è legata alla zona sportiva situata a nord del centro, di cui è prevista l’ulteriore espansione, dalla quale possono partire percorsi di collegamento sia verso Calcara, sia in direzione della campagna alla destra del torrente Samoggia. A questa porta fanno riferimento tre possibili percorsi di collegamento diretti a ovest del paese, che in questo caso non si connettono direttamente al percorso principale, ma ad altre vie di avvicinamento. Essi permettono, tuttavia, di recuperare tratti della viabilità minore locale e di avvicinare angoli di campagna di particolare interesse paesaggistico. Il primo si dirige a nord per via Bargellina, proseguendo verso Villa Aldrovandi, e superata l’autostrada con un sottopasso continua tra i campi per raggiungere via Cassola o in alternativa via Castellaccio, ormai in vista di Calcara. Gli altri due si dirigono, invece, verso ovest, utilizzando le vie Bargellina, Vanotto, Poggi e Galvana; dopo avere attraversato una porzione del Comune di Castelfranco Emilia ricca di frutteti, filari e altri elementi caratteristici del paesaggio rurale, raggiungono il torrente Samoggia, immettendosi nell’omonimo sentiero.

Problematiche progettuali
Per la realizzazione della porta sarebbe opportuno destinare una porzione del verde di corredo agli impianti sportivi a questo scopo e prevedere un allestimento con segnaletica informativa e qualche arredo. Per quanto riguarda i percorsi di collegamento suggeriti, nel primo, oltre a predisporre un attraversamento ben segnalato di via Bargellina, sarebbe necessario definire accordi con le proprietà per l’utilizzo ciclopedonale di strade di accesso private e interpoderali, in passato tradizionalmente aperte, ma oggi non più percorribili. Nei due percorsi che seguono rispettivamente le vie Vanotto e Poggi, interessati in futuro dal prolungamento della nuova “Bazzanese”, che si conclude al momento in corrispondenza di via Lunga, è assolutamente necessario che in corrispondenza degli incroci con il nuovo asso viario vengano progettati e realizzati una serie di adeguati sottopassi. Al momento attuale i punti più problematici coincidono, invece, con i due incroci tra queste vie e la trafficata via Cassola, dove occorre garantire attraversamenti in sicurezza. Sarebbe anche opportuno avviare una riorganizzazione del traffico locale nella quale queste due vie assumano un ruolo sempre più secondario, prevedendo anche l’eventuale istituzione di sensi unici e la realizzazione di interventi puntuali nei tratti stretti o nelle intersezioni.



A fianco, via Vanotto oltre l’incrocio con via Cassola e, sopra, la strada sterrata che privata che conduce a Villa Aldrovandi.
A destra in alto, il tratto di via Poggi che verrà interessato dalla variante alla SP 27 Valle del Samoggia e, sotto, l’incrocio problematico tra le vie Vanotto e Cassola.

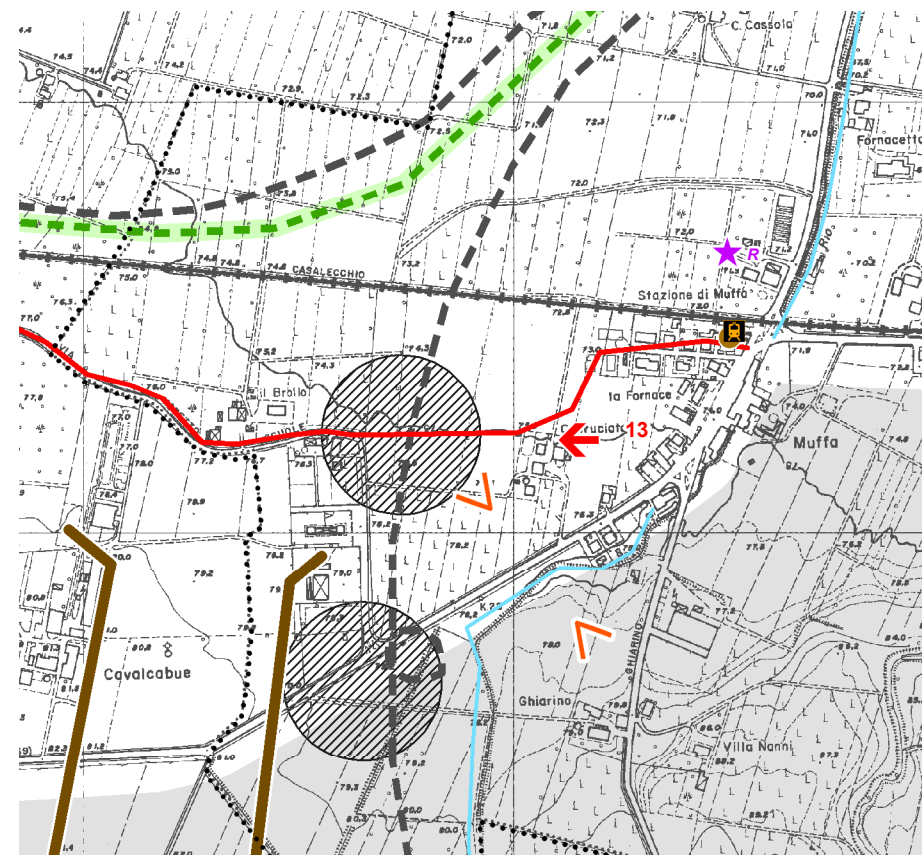
13 Muffa

Descrizione

Un altro punto di accesso nel territorio comunale di Crespellano è stato individuato nella frazione di Muffa, un piccolo agglomerato oggetto di una recente espansione ancora in fase di completamento. La porta potrebbe collocarsi nei pressi della piccola stazione ferroviaria della linea Bologna-Vignola, a lato di un parcheggio pubblico esistente, o a margine dell'altro parcheggio pubblico presente quasi al centro dell'abitato (a lato di via Provinciale). Attraverso la nuova urbanizzazione è possibile collegarsi a una strada secondaria, via Moretto, che si dirige verso Bazzano e il torrente Samoggia; in questo caso, infatti, è almeno per il momento preferibile indirizzarsi verso il Sentiero Samoggia per raggiungere Calcara, piuttosto che affrontare la più diretta ma attualmente trafficata via Cassola.

Problematiche progettuali

Il percorso di collegamento lungo questa stretta via ha oggi soprattutto esigenza di messa in sicurezza del tracciato, attraverso la segnaletica e gli interventi sulla mobilità locale già evidenziati per le altre strade che compongono la viabilità minore storica. In futuro, però, la strada verrà intercettata dalla variante alla SP27 Valle del Samoggia, che dovrebbe staccarsi dalla nuova "Bazzanese" e connettersi all'attuale tracciato della strada per Monteveglio. Anche in questo caso sarà necessario prevedere adeguati sottopassi ciclo-pedonali per garantire la percorribilità del tracciato, che può risultare particolarmente funzionale anche agli spostamenti dei residenti locali tra Muffa e Bazzano.



A fianco, la caratteristica stazione del Servizio Ferroviario Metropolitano e, in basso, un tratto di via Moretto.



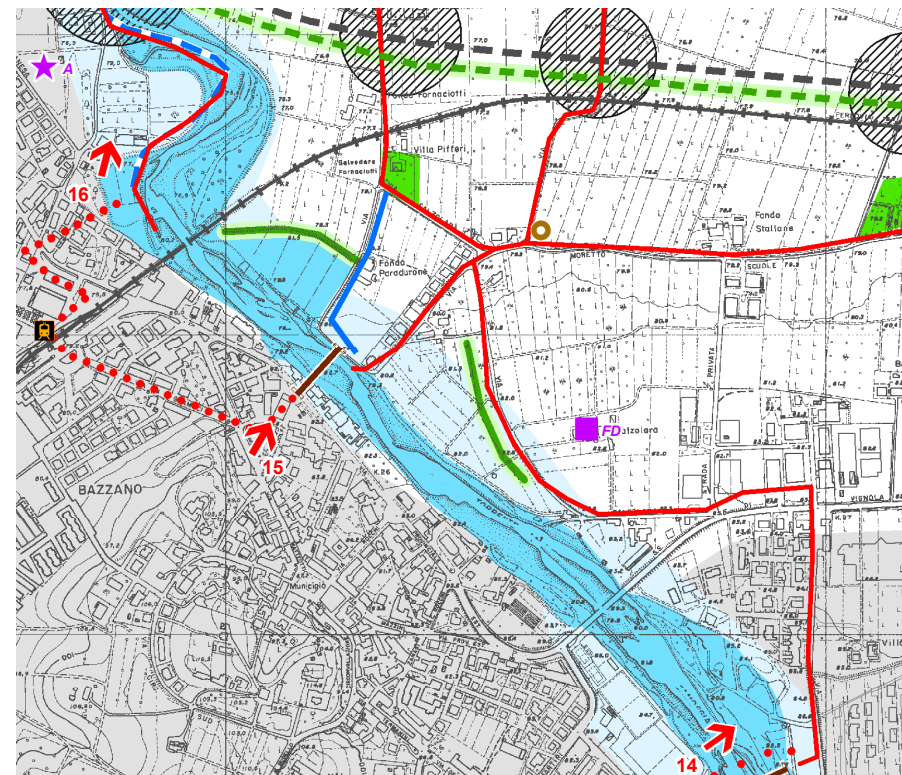
14 Bazzano Stella, 15 Bazzano Centro e 16 Bazzano Samoggia

Descrizione

A Bazzano sono state previste tre possibili porte di accesso alla campagna: la più orientale (14) può essere di riferimento per tutta la nuova zona residenziale in località Stella e indirizza verso via Calzolaro, che si addentra nella campagna a est del Samoggia; la seconda (15) è di riferimento diretto per il centro cittadino e utilizza la nuova passerella ciclo-pedonale che, di fronte a viale Gandolfi, supera il Samoggia e permette di raggiungere la stessa via Calzolaro; la terza (16) coincide con l'inizio del tratto di Sentiero Samoggia che percorre l'argine sinistro del torrente, conducendo da Bazzano a Calcara. Dalle tre porte partono dei percorsi di collegamento che hanno tutti come obiettivo principale la connessione con Calcara attraverso il Sentiero Samoggia. Il prolungamento del sentiero da Bazzano in direzione sud, in parte ancora da realizzare, sarebbe anche la via di collegamento preferenziale con il Parco Regionale dell'Abbazia di Monteveglio e il SIC corrispondente. Come per la via Emilia, i tratti ciclabili esistenti e previsti dai vari comuni lungo la vecchia "Bazzanese" possono funzionare come elementi di raccordo, soprattutto tra i nuclei abitati più ridotti e isolati e i principali punti di accesso individuati.

Problematiche progettuali

La prima porta (14) potrebbe trovare collocazione presso gli impianti sportivi sulla riva sinistra del Samoggia, collegati alla zona Stella da una passerella ciclo-pedonale, o in un'area verde pubblica interna al quartiere. La seconda (15) andrebbe realizzata a margine del parcheggio dal quale si accede al ponte ciclo-pedonale. La terza (16) coincide con il tratto di argine sulla riva sinistra del Samoggia dal quale prende avvio l'omonimo sentiero escursionistico. In tutti i casi è necessario creare limitati allestimenti con arredi ed elementi segnaletici che diano riconoscibilità al percorso e possono essere anche l'occasione per migliorare la situazione esistente. Il percorso di collegamento che si avvia dalla zona Stella ha come punti più problematici l'attraversamento della strada provinciale, che è da valutare se far coincidere con l'incrocio regolato da semaforo, e il tratto da percorrere lungo la provinciale prima dell'immissione in via Calzolaro (da segnalare e proteggere in maniera adeguata). Rispetto agli altri due percorsi indicati, oltre a quanto già suggerito più in generale per gli altri tratti di viabilità minore, sarebbe utile consolidare il guado esistente sul Samoggia in fondo a via Zoppo, per permettere un collegamento più diretto dal centro di Bazzano con il Sentiero Samoggia, che si sviluppa sulla riva sinistra del torrente, evitando in questo modo un tratto trafficato di strada provinciale. Il previsto prolungamento della nuova "Bazzanese" intercetta anche questi percorsi e nei punti di intersezione (evidenziati nella *Tavola 2*) andranno previsti adeguati sottopassi ciclo-pedonali. Nel caso del torrente Samoggia, infine, è fondamentale che la nuova infrastruttura viaria superi il corso d'acqua in maniera tale da non precludere il passaggio lungo gli argini di entrambe le sponde del percorso escursionistico esistente.



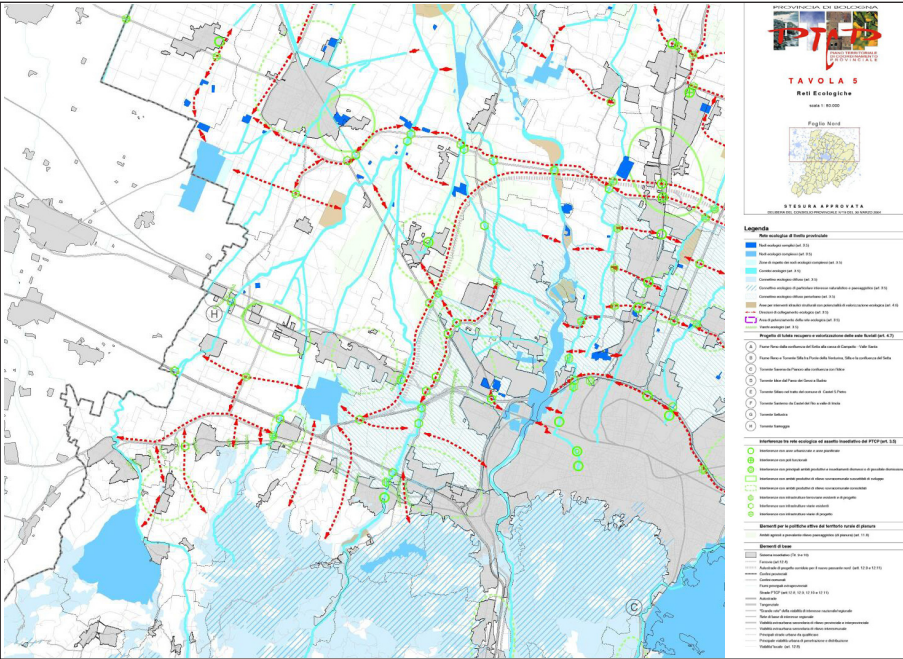
Dall'alto in basso, due scorci della passerella sul Samoggia a Bazzano, che potrebbe diventare la principale porta di accesso dal centro cittadino verso la campagna alla destra del torrente, l'incrocio tra le vie Paradurone e Zoppo segnato da una bella quercia e il tratto di via Paradurone che verrà intercettato dal prolungamento della nuova "Bazzanese".

Arricchimenti ambientali e paesaggistici

Il consolidamento delle aree di maggiore pregio naturale e paesaggistico del territorio e l’individuazione di possibili collegamenti tra di esse sono obiettivi funzionali all’insieme del progetto, che possono essere conseguiti attraverso una serie di possibili arricchimenti in grado di contribuire al miglioramento del paesaggio e all’incremento delle dotazioni ecologiche del territorio, potenziando di conseguenza in qualche misura anche la rete ecologica locale.

Gli interventi suggeriti, così come illustrati nella *Tavola 3 - Arricchimenti ambientali e paesaggistici*, si basano su una serie di valutazioni e riflessioni scaturite dalle indagini cartografiche, dall’interpretazione delle foto aeree e dai sopralluoghi compiuti. L’analisi del territorio a scala più ampia ha evidenziato, in primo luogo, in maniera particolare come l’ex Polveriera di Madonna dei Prati e la tenuta Orsi Mangelli rappresentino nell’insieme un nucleo di valore strategico all’interno della Rete Natura 2000. L’area è posta, infatti, in una fascia di territorio dove non sono presenti SIC e ZPS (i più vicini sono situati già in ambito collinare o in contesti di bassa pianura a una notevole distanza). Pur considerando le inevitabili conseguenze che l’opera di bonifica avviata all’interno dell’ex Polveriera per lo smaltimento del materiale bellico accumulato potrà produrre sulla componente vegetale e faunistica presente, l’area rappresenta, in virtù del suo valore potenziale, un’occasione probabilmente irripetibile per ricostruire un ecosistema boscato di estensione significativa in grado di fungere da serbatoio di biodiversità per tutto il territorio. È pertanto fondamentale non soltanto ribadire le tutele già individuate per questo contesto, ma avviare un percorso tra gli enti interessati che prefiguri nel prossimo futuro il suo inserimento all’interno del sistema della Rete Natura 2000 nell’ambito della Provincia di Bologna. I terreni dell’ex Polveriera, una volta bonificati e trasferiti ai comuni, potrebbero formare il nucleo più naturale della nuova area nel quale, pur mantenendo la possibilità di un percorso ciclo-pedonale che recuperi la viabilità perimetrale esistente, avviare uno sviluppo orientato della vegetazione allo scopo di favorire il rinnovo delle specie autoctone e in particolare delle grandi farnie tutelate che si trovano nelle vicinanze.

Un altro punto a nostro avviso fondamentale è il mantenimento e potenziamento dei corridoi e dei varchi ecologici esistenti tra collina e pianura. Le infrastrutture viarie e ferroviarie presenti in senso est-ovest oltre a frazionare il territorio creano barriere più o meno permeabili che in molti casi impediscono ai corsi d’acqua minori di svolgere il loro ruolo potenziale di corridoi ecologici, riducendo le possibilità di connessioni tra collina e pianura. Molti dei rii che scendono dalla collina, pur presentando



in differenti tratti del loro corso un discreto grado di naturalità, finiscono con lo scontrarsi con insediamenti abitativi o artigianali consistenti, che superano solo con percorsi completamente coperti anche di una certa lunghezza (lo stesso torrente Ghironda scompare per un certo tratto nel centro di Ponte Ronca) o vengono costretti in angusti varchi cementati su ogni lato nel caso delle maggiori infrastrutture viarie. In queste situazioni non è immaginabile che rii e torrenti minori possano mantenere una reale continuità ecologica e in qualche caso gli stessi corsi principali (è il caso del Lavino in corrispondenza dell’intersezione con l’autostrada nei pressi di via Rigosa) faticano a svolgere la loro funzione di corridoi ecologici.

In questo contesto si è scelto di puntare in maniera specifica al potenziamento del varco corrispondente ai due corsi d’acqua Podice e Casella, ritenuto strategico per realizzare un corridoio sufficientemente ampio tra la collina e il nodo complesso dell’ex Polveriera. Oltre all’ampliamento della zona di rispetto già prevista intorno a tutto il nodo, si è ipotizzato di concentrare nelle porzioni agricole tra il torrente Podice e il rio Casella una serie di interventi di arricchimento con l’inserimento di macchie boscate e siepi arborate. Per ridurre almeno in parte l’impatto delle maggiori interferenze lungo questa direttrice (“Bazzanese”, autostrada, ferrovia) si dovrebbero inoltre prevedere, dove possibile, degli interventi misurati di ampliamento dei sottopassi esistenti o l’inserimento puntuale di elementi naturali (come un sottile strato di ciottoli cementati o di pietre su parte del fondo dei manufatti in cemento) nei tratti con maggiore artificialità, tenendo sempre naturalmente conto delle necessità di deflusso delle acque. Per gli altri varchi individuati nella *Tavola 3* non sono stati ipotizzati interventi di arricchimento, ma con la loro segnalazione si intende ribadire l’esigenza prioritaria di mantenere varchi il più possibile ampi tra collina e pianura, a partire dalle aste dei corsi d’acqua, evitando la definitiva fusione degli insediamenti urbani e artigianali dislocati lungo la vecchia “Bazzanese”.

Il terzo tema sul quale si è puntato è la realizzazione di una fascia verde trasversale tra il Reno e il Samoggia con andamento est-ovest. Questa esigenza di collegamento, in parte sottolineata dal PTCP, trova appoggio nella proposta di maggiore tutela e attenzione per il territorio rurale compreso tra l’autostrada e la via Emilia, dove peraltro si colloca il percorso principale individuato dal progetto. Il collegamento ecologico non presuppone necessariamente la rinaturalizzazione in senso stretto del territorio, ma comporta l’attenta e coerente tutela degli spazi aperti residui e degli elementi di interesse ambientale esistenti (esemplari arborei isolati, siepi, filari, ecc.), la promozione di un’agricoltura poco intensiva e particolarmente rispettosa dell’ambiente e la volontà di procedere, dove possibile, ad arricchimenti vegetali in chiave ecologica e paesaggistica. In questa ottica i contesti delle centralità e la rete dei percorsi individuati sono stati considerati i principali riferimenti per l’incremento di elementi ambientali e paesaggistici funzionali anche alla rete ecologica (piccole macchie di bosco, siepi, filari, ecc.). I tracciati sia del percorso principale che dei percorsi di collegamento sono stati utilizzati, in particolare, come linee preferenziali per la ricostruzione del paesaggio agrario mediante l’introduzione di filari e siepi alberate.

Un’ulteriore serie di possibili arricchimenti individuati e segnalati sono quelli in parte già previsti a corredo della nuova viabilità. In particolare sono state valutate con attenzione le possibili aree adatte a ospitare fasce di vegetazione sia ai lati del previsto collegamento tra il nuovo casello autostradale e il Polo Martignone, sia lungo il tracciato della prolungamento della nuova “Bazzanese”. Gli interventi suggeriti in questi casi intendono soprattutto segnalare la necessità di uno studio attento degli inserimenti vegetali nel contesto paesaggistico locale, che preveda l’impiego di essenze adeguate e il mantenimento di visuali aperte verso gli elementi di maggior pregio della campagna.

A sinistra, Tavola delle reti ecologiche del PTCP.

A destra, dall’alto in basso: la vegetazione ripariale lungo il torrente Lavino; il corso del rio Martignone; una cavedagna fiancheggiata da un filare di salici capitozzati.

