

ANALISI DEL TERRITORIO

Un ambito territoriale in rapida evoluzione

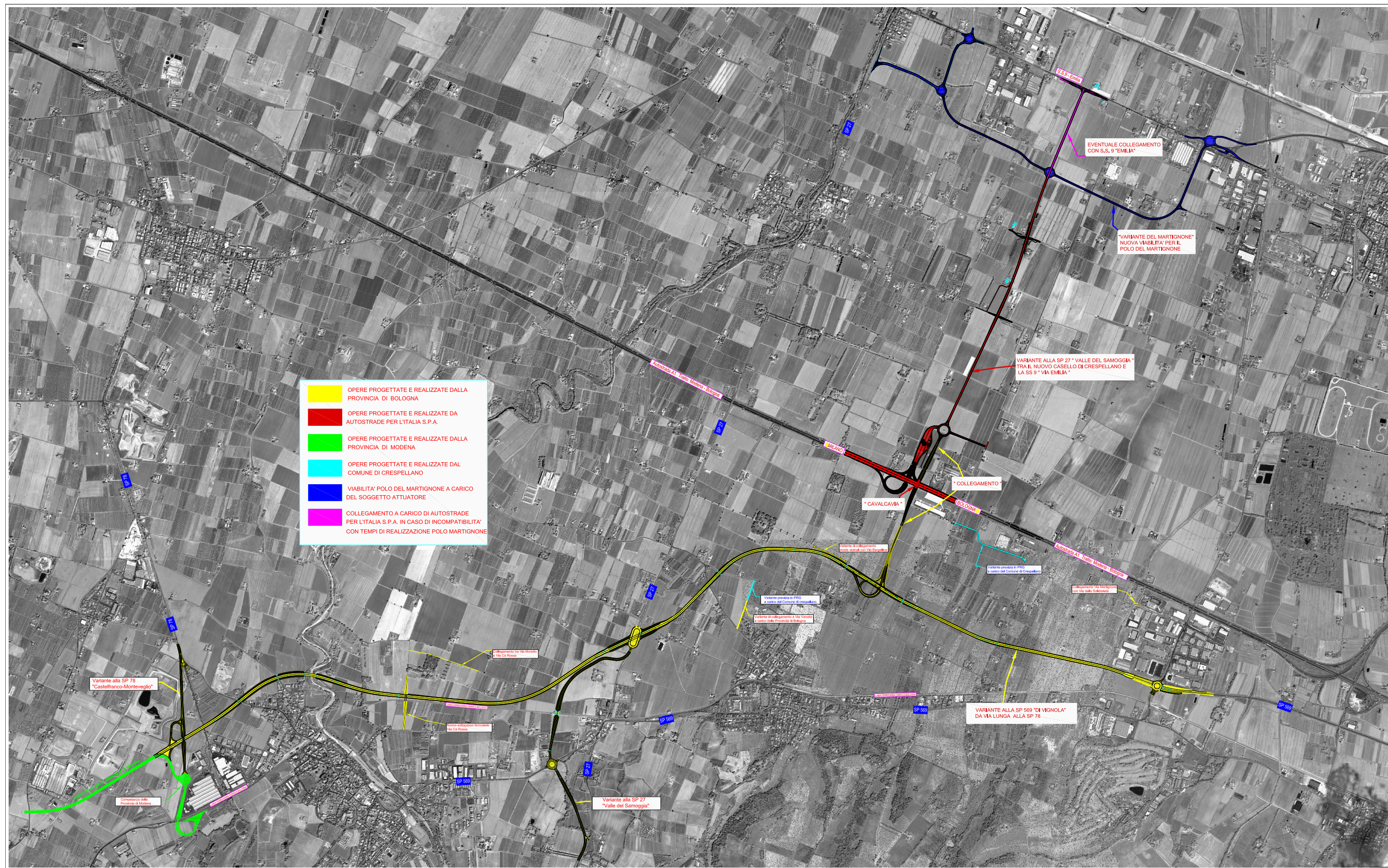
L’ambito territoriale in esame occupa il settore sud-occidentale dell’area metropolitana bolognese, sino al confine con la provincia di Modena, e riguarda la porzione di alta pianura compresa tra il fiume Reno (a est), il torrente Samoggia (a ovest), la SS 9 Via Emilia (a nord) e la SP 569 di Vignola (a sud), tradizionalmente nota come “Bazzanese”, che costituisce una sorta di linea di demarcazione tra la pianura dei conoidi e le prime pendici collinari. Ha una superficie complessiva di circa 7.300 ettari e ricade all’interno dei comuni di Bologna, Casalecchio di Reno, Anzola dell’Emilia, Zola Predosa, Crespellano e Bazzano; comprende, inoltre, una piccola porzione del territorio comunale di Castelfranco dell’Emilia, in provincia di Modena, singolarmente situata sulla destra idrografica del Samoggia (che per un tratto segna il confine tra le due province). L’area, che rappresenta un’importante zona di transizione tra gli ecosistemi collinari e quelli della pianura consolidata, è attraversato da una serie di corsi d’acqua (torrenti Lavino, Ghironda, Martignone), con andamenti nord-sud pressoché paralleli e sponde in alveo o arginate segnate da fasce più o meno sviluppate di vegetazione perfluviale, che insieme a Reno e Samoggia svolgono un indispensabile ruolo di connessione tra collina e pianura. Nel complesso si configura come una vasta porzione di campagna caratterizzata da un elevato grado di artificializzazione, ma che conserva ancora valori paesaggistici ben percepibili, con numerosi insediamenti residenziali, produttivi e terziari localizzati in prevalenza sui margini, lungo i due storici assi stradali della via Emilia e della “Bazzanese”, e importanti infrastrutture viarie e ferroviarie che la attraversano in direzione est-ovest (l’autostrada A1, con il suo braccio di collegamento verso l’A14, la nuova “Bazzanese”, che si sviluppa un poco più a nord quasi parallela alla vecchia, e la ferrovia suburbana Bologna-Vignola, riattivata in anni recenti). Sull’area esistono previsioni a breve e medio termine di ulteriori, importanti sviluppi infrastrutturali, destinati a modificare in maniera significativa l’assetto territoriale di alcuni settori, con riflessi significativi anche sul paesaggio e sulla mobilità a livello locale. In particolare è in fase esecutiva la realizzazione del nuovo casello dell’autostrada A1, nel territorio comunale di Crespellano, e della variante alla SP 27 della Valle Samoggia che dovrebbe collegare il casello alla via Emilia; tale variante andrà a innestarsi in realtà su un’ulteriore variante, questa volta della via Emilia, della quale è previsto sempre a breve termine l’avvio dei lavori nell’ambito di un progetto, il Polo del Martignone, che prevede l’espansione di un’area artigianale situata lungo la via Emilia in località Martignone, nei pressi del rio omonimo. È già stato definito sulla carta anche il prolungamento della nuova “Bazzanese”, che dovrebbe proseguire attraverso la campagna oltre l’attuale svincolo di via Lunga sino a Bazzano, ma non sono ancora stati fissati i tempi per l’inizio dei lavori. Un ultimo progetto che coinvolge l’area nel suo settore più orientale riguarda, infine, la realizzazione del cosiddetto Passante Nord di Bologna, una variante all’attuale ramo di collegamento verso l’autostrada A14 che dovrebbe aggirare la città passando nella pianura a nord del capoluogo. Il progetto, in discussione da anni, è però ancora in attesa di riscontri e non se ne prevede la realizzazione nel breve periodo. In questo ambito del territorio provinciale risulta, in ogni caso, evidente la competizione tra gli usi residenziali, terziari e artigianali-industriali e quelli più legati all’utilizzazione agricola, al punto che la realizzazione delle nuove infrastrutture e l’urbanizzazione crescente, in assenza di una gestione coordinata delle dinamiche ipotizzabili, che del resto accomunano gran parte dei territori rurali della Pianura Padana prossimi alle città, rappresentano ormai visibilmente un fattore in grado di intaccare pesantemente e persino di scardinare in maniera irreversibile le caratteristiche paesaggistiche dell’area, che ancora conservano aspetti

interessanti e un certo grado di unitarietà, soprattutto in virtù della dislocazione lungo i margini dei centri abitati. Ma anche i margini settentrionale e meridionale dell’area, che traggono entrambi la loro origine addirittura in epoca romana (e per la “Bazzanese” da un percorso probabilmente ancora più antico) e si sono conservati molto netti sino ai nostri giorni, sono oggi interessati da una serie di trasformazioni che stanno alterando in modo molto significativo le rispettive identità, con profonde conseguenze sull’insieme di questo territorio. Se lungo la via Emilia ci si può interrogare sui tracciati alternativi che si stanno moltiplicando per evitare i centri abitati disposti lungo l’asse viario storico, che non appaiono sempre ben coordinati tra loro, lo sdoppiamento della Bazzanese, solo in parte già realizzato ma in corso di completamento, di fatto modifica sostanzialmente la condizione e con tutta probabilità anche il destino dell’intera fascia di campagna più meridionale dell’area, che si trova chiusa tra nuova e vecchia “Bazzanese” e inevitabilmente coinvolta dentro dinamiche “urbane”.

Sotto, da sinistra verso destra: uno scorcio del Parco Fluviale del Lavino a Zola Predosa; un tratto della nuova “Bazzanese” visto dal cavalcavia di via Prati; la linea suburbana Bologna-Vignola nei pressi della stazione di Casalecchio - Palasport.

In basso, la campagna a lato di via Mazzini nel territorio di Zola Predosa.





Le trasformazioni di via Emilia e “Bazzanese”

Nell’ambito del progetto le trasformazioni in corso dei due storici assi stradali che definiscono due lati del perimetro dell’area sono state analizzate e valutate soprattutto rispetto alle implicazioni che potevano avere per il territorio indagato. Ne sono scaturite una serie di considerazioni più generali, che si intrecciano con altre più legate agli aspetti concreti del progetto e che non esauriscono certamente le problematiche connesse alle due strade, ma possono fornire un contributo alla discussione su questi temi. Sia la via Emilia che la “Bazzanese” sono, come già sottolineato, assi storici lungo i quali si sono avuti i primi fenomeni di inurbamento. Entrambe oggi mostrano un’evoluzione simile, con la tendenza a saldare i nuclei abitativi originari e le aree artigianali sorte successivamente attraverso la progressiva espansione di questi agglomerati; il risultato è una fascia pressoché continua di insediamenti, che certamente riducono sino quasi ad annullarla l’identità dei vari paesi e rendono sempre più uniforme e indistinta la percezione del paesaggio ai lati delle due strade. Per la via Emilia questa tendenza si può considerare un fatto ormai compiuto, con pochissimi punti che mantengono le aperture e le suggestioni di un tempo, mentre per la “Bazzanese” è un processo che si sta sviluppando soprattutto negli ultimi anni e che probabilmente conoscerà una ulteriore intensificazione. Nella prospettiva del presente progetto, ma forse anche tenendo in considerazione più generali obiettivi di equilibrato sviluppo dell’intera zona e di conservazione dei suoi costitutivi segni storici, una preoccupazione importante, per entrambe le strade, dovrebbe essere quella di mantenere aperti i varchi residui, sia a fini paesaggistici sia con funzioni ecologiche, soprattutto quando questi coincidono con la presenza di corridoi acquatici. Nel caso della “Bazzanese” il mantenimento dei varchi in corrispondenza dei corsi d’acqua che scendono dalla collina ha anche fondamentali risvolti di carattere idraulico: la loro chiusura per l’espansione delle aree urbanizzate può infatti esporre a rischi di allagamenti, come è notoriamente avvenuto nei decenni passati ma anche più di recente a Zola Predosa. Lungo la via Emilia la

salvaguardia dei varchi aperti verso sud, a fini sia paesaggistici che ecologici, ha la fondamentale funzione di creare finestre verso la campagna che si intende tutelare e valorizzare e anche verso la linea delle prime colline. Questi varchi assumono ancora maggiore significato, se si considera che nel tratto interessato la visuale verso nord è ormai rimasta libera solo per un breve tratto nei pressi di Ponte Samoggia. Per il resto, infatti, nei pochi tratti dove le aree urbane o artigianali non affollano la via Emilia, sono le infrastrutture presenti (la “tangenziale” di Anzola dell’Emilia con le sue diramazioni, la linea ferroviaria per Milano) a limitare drasticamente l’orizzonte verso la pianura settentrionale. Nel contesto della via Emilia è evidente la necessità di tutelare e valorizzare tutti gli elementi tipici storici o storicizzati per conservarne l’identità. Oltre ai nuclei dei centri abitati e agli edifici di carattere religioso e storico sparsi lungo l’asse (la chiesa a Spirito Santo, Palazzo Battirame, i centri di Lavino di mezzo, Anzola dell’Emilia e Ponte Samoggia, ecc.), ai rari elementi naturali rimasti a connotare il paesaggio (gli storici filari di platani, il macero di Spirito Santo), sono da considerare sicuramente anche i ponti e i primi fabbricati di carattere commerciale (vecchi caseifici, salumifici, trattorie) legati alla storia moderna della “Statale 9”. Purtroppo alcune realizzazioni recenti sembrano andare nella direzione opposta, come dimostrano, ad esempio, lo stato di grado dell’oratorio della Chiesaccia o le discutibili edificazioni in corso di completamento a Lavino di mezzo. Una particolare attenzione dovrebbe essere riservata anche ai punti di incrocio tra la statale e i corsi d’acqua, per valorizzarne la presenza e la continuità ai lati della strada (canale Marciapesce, rio Martignone) e rivedere e riordinare le situazioni più complesse (in particolare dove i corsi d’acqua spariscono sotto la strada, come accade al rio Cavanella). Un ulteriore elemento di riflessione riguarda la nuova viabilità che sta affiancando l’asse storico: la citata “tangenziale” di Anzola dell’Emilia, che si sviluppa a nord della via Emilia, e la prossima variante, ancora da realizzare, legata all’ampliamento del Polo Martignone, che è invece previsto a sud della statale. Particolarmente nodali risultano i punti di incrocio tra la via Emilia e queste varianti in relazione agli attraversamenti pedonali e alla percorribilità ciclabile, di cui

è previsto il potenziamento lungo tutto il tratto interessato. La presenza di queste varianti dovrebbe portare a una riqualificazione effettiva dei tratti liberati dal traffico veicolare, con la possibilità di studiare soluzioni idonee per la “mobilità dolce” e interventi di miglioramento del paesaggio, come ad esempio il ripristino dei tratti mancanti dei caratteristici filari di platani ai lati della via, che trova ostacolo oggi nel codice della strada, ma potrebbe invece essere possibile in una visione più urbana della strada. La trasformazione di lunghi tratti della via Emilia in strade pressoché urbane, attraverso la costruzione di nuovi tratti della statale esterni agli abitati, è un’opportunità che può tuttavia rivelarsi anche un pericolo per l’identità di questa storica strada, che rischia di perdere del tutto i suoi connotati storici. Nella definizione dei punti e delle vie di accesso verso la campagna interessata dalla proposta progettuale sarebbe importante che nei margini delle aree urbane e artigianali e nelle aree verdi collegate che si affacciano verso sud prevalesse l’attenzione per le relazioni con il territorio e il paesaggio rurale. La realizzazione della nuova “Bazzanese” stimola riflessioni ancora più ampie, dal momento che il tracciato della nuova infrastruttura si sta configurando come nuovo limite dello sviluppo costruttivo per i comuni sorti lungo la vecchia strada e sta di fatto creando una fascia di territorio tra la vecchia e la nuova strada che non è più campagna e non è ancora area urbana. In qualche caso, a Casalecchio di Reno (nella zona del Palazzo dello Sport) e a Zola Predosa (nel comparto C4 - area ex Officine Maccaferri), gli spazi sono stati ormai saturati, mentre in altri settori la situazione pare sospesa in attesa di futuri sviluppi (ma sono già certamente in atto tutte le dinamiche tipiche di queste ambiti). La nuova realtà creata dalla strada rende ancora più urgente la necessità di perseguire con decisione la tutela dei varchi residui. Anche su questo fronte, peraltro, la presenza della nuova strada dovrebbe portare a un “declassamento” della vecchia “Bazzanese”, e rappresenta un’opportunità per definire un’efficace rete al servizio della “mobilità dolce” locale (in parte già prevista dai vari comuni, ma in maniera limitata e discontinua) e valorizzazione la tradizionale presenza lungo la strada di una serie di aziende agricole con vendita al dettaglio.

Il tracciato della nuova “Bazzanese” nella campagna di Zola Predosa.





Dall'alto in basso: la via Emilia ad Anzola; il discutibile edificio in costruzione lungo la via Emilia nel cuore del borgo storico di Lavino di mezzo; la chiesa di Spirito Santo lungo la via Emilia alle porte di Bologna.

Dall'alto in basso: il ponte della vecchia "Bazzanese" sul torrente Lavino a Zola Predosa; l'oratorio di Villa Laura lungo la vecchia "Bazzanese" a Riale; la grande rotonda sulla vecchia "Bazzanese", nei pressi della fabbrica Viro, dalla quale prende avvio via Rigosa.

Dall'alto in basso: la vecchia "Bazzanese a Zola Predosa, un tratto di via Emilia ombreggiato dai platani ad Anzola Emilia, una nuova rotonda lungo la via Emilia a Lavino di mezzo.