

Relazione Generale

Concorso di progettazione per il “progetto di fattibilità tecnica ed economica per la rigenerazione urbana dell’area centrale della città di Vignola”.

Valorizzazione delle identità locali e nuove relazioni urbane



Indice

1. Premessa. La messa in valore delle identità della Città di Vignola

- 1.1 Caratteristiche locali da valorizzare e temi progettuali
- 1.2 Metodologie di intervento e definizione di un'immagine urbana unitaria
- 1.3 Cinque regole per progettare la Città di Vignola

2. Soluzioni e proposte di progetto per la mobilità

2.1 La strategia della città lenta

Definizione di una città a mobilità rallentata con “zone 30” e “zone 20”

2.2 La riconfigurazione degli spostamenti veicolari e della sosta breve

Definizione di un nuovo assetto per la viabilità

2.3 La messa a sistema degli spazi di relazione e dei percorsi di mobilità sostenibile

Realizzazione di una trama di fruizione pedonale e ciclopedonale diffusa

3. Descrizione del progetto e delle proposte per i 6 ambiti di intervento

Analisi delle valutazioni condotte per la definizione scelte

3.1.1 Dati e considerazioni per il progetto della espansione urbana otto-novecentesca

3.1.2 Dati e considerazioni per il progetto del Centro Storico

3.1.3 Dati e considerazioni per il progetto del paesaggio periferiale delle Basse

Descrizione puntuale delle soluzioni di progetto

3.2.1 Lo spazio pubblico “ritrovato”. Tra Centro Storico e tessuti urbani limitrofi

3.2.2 Il cuore del Centro Storico. Via G. Garibaldi ed il nucleo storico ad est

3.2.3 Il cuore del Centro Storico. Via G. Garibaldi ed il nucleo storico ad ovest

3.2.4 La “Porta Ovest” e il Parco delle Mura. Nuovi spazi relazionali per il gioco e l’incontro

3.2.5 La “Porta Sud”. Spazi relazionali di accesso alla Rocca e al parcheggio di via Zenzano

3.2.6 Il parco/parcheggio dei ciliegi. Dalle Basse alla città storica

4. Sostenibilità ambientale delle scelte di progetto

5. Analisi preliminari sulla fattibilità dell'intervento e la disponibilità dei sottoservizi

6. Fasi di attuazione e aspetti economici preliminari

7. Cronoprogramma

1. PREMessa. LA MESSA IN VALORE DELLE IDENTITÀ DELLA CITTÀ DI VIGNOLA

1.1 Caratteristiche locali da valorizzare e temi progettuali

Il progetto prende avvio dal quadro conoscitivo generale e dalle immagini identitarie e senza tempo che Vignola offre ad ogni suo osservatore: la città fortificata, la città dei viali e dei portici, la città delle Alte e delle Basse, la città perfluviale e dei ciliegi.

L'obiettivo è quello di avanzare proposte che dal **recupero dei valori del luogo**, quelli in cui ogni cittadino direttamente o indirettamente vi si riconosce, diano vita a **nuove centralità urbane** e a spazi relazionali di qualità.

In questo modo, il muro, i portici, i salti di quota tra Le Alte e Le Basse e a ridosso della Rocca, la pietra, il cotto o il ciottolo di fiume diventano linee guida per il disegno dello spazio architettonico e imprescindibili valori locali per intrecciare e reinterpretare le eredità culturali del contesto storico in cui il progetto stesso si inserisce con le nuove necessità dell'epoca: il sostegno della rete del commercio, la fruizione dei servizi collettivi, la complessa mobilità delle persone.

In particolare, per dare risposta in maniera coerente ed unitaria a tutti i 6 obiettivi/ambiti di progetto del bando, lo studio si concentra sulle aree di intervento individuate dalla tavola di inquadramento catastale e, a partire da una lettura approfondita dei caratteri contraddistintivi quali la struttura insediativa di impianto medievale del Centro Storico, il sedime murario, i viali dell'espansione ottonecentesca e la "frattura" generata dal sistema viabilistico di Corso Italia, propone e affronta lo sviluppo di **3 macro temi progettuali**:

- 1) La definizione di un nuovo **sistema di mobilità lenta** e di fruizione pedonale e ciclopedonale diffusa, realizzata mediante puntuali interventi sulle sezioni stradali e l'uso dei materiali per l'individuazione di una sequenza di spazi e percorsi.
- 2) La **riconfigurazione delle relazioni urbane tra il Centro Storico ed i tessuti circostanti**, ottenuta mediante alcune modifiche dell'assetto viabilistico e il completo ridisegno degli spazi pubblici sui fronti di Corso Italia.
- 3) La **valorizzazione delle principali porte di accesso al Centro Storico**: da Nord in asse con via G. Garibaldi con un progetto di estensione dell'area pedonale di via G. Mazzini; da Ovest con un progetto di valorizzazione del fossato e con l'estensione della città storica su via Portello e la sua riconnessione ciclopedonale al centro nuoto; da Sud con un progetto di riconfigurazione dello spazio pubblico di accesso alla Rocca congegnato sia a livello della provinciale che alla quota del sottopasso di via Ponte Muratori; e da est con la proposta di un nuovo sistema per la sosta immerso nel verde delle Basse eventualmente da collegarsi in quota con un ascensore panoramico.

1.2 Metodologie di intervento e definizione di un'immagine urbana unitaria

In conformità alle linee guida contenute nel DIP ed agli obiettivi di rigenerazione urbana declinati nei macro-temi sopra esposti, il progetto è costruito attorno alcune determinate e chiare azioni di intervento, appositamente pensate e congegnate su **due livelli di lavoro** per fornire all'Amministrazione Comunale metodi di intervento attuabili anche in parte o per stralci. Il primo livello è imperniato attorno alla ricerca di una **nuova configurazione della viabilità** ed all'uso di pavimentazioni e arredo urbano per la ridefinizione degli spazi relazionali esistenti, mentre il secondo si concentra sulla realizzazione di **nuovi poli attrattori** delle relazioni cittadine nei punti notevoli di ingresso al Centro Storico.

La volontà è comunque unica e inequivocabile: valorizzare quell'immagine della Vignola massimamente dinamica e vivace degli eventi cittadini (festa della fioritura, bambinopoli, ecc.) e proporre per essa un vero progetto di riqualificazione urbana che, con **pochi e mirati segni architettonici, scelte materiche e idee forti**, sia in grado di trasformare la strada e i vuoti in spazi sociali per l'incontro cittadino, rendendoli accessibili in ogni momento del giorno e dell'anno e strutturati per una migliore fruizione dei servizi, delle attività commerciali e delle occasioni turistiche e culturali della città.

1.3 Cinque regole per progettare la Città di Vignola

Considerata la dimensione urbana dell'intervento e l'evidente esigenza di trovare un metodo di lavoro attuabile per parti ed in diverse fasi temporali seguendo le priorità di volta in volta fissate dall'Amministrazione e le risorse economiche a disposizione, lo studio del luogo, stimolato dalle raccomandazioni finali del progetto partecipativo dell'Agorà di Via Cantelli, ha portato a formulare **alcune "regole" di intervento senza tempo e universalmente valide**, prendendo in parte a modello quelle che propose Luigi Snozzi per la stesura del piano regolatore di Monte Carasso. Regole alle quali il progetto prova a rispondere puntualmente, sia con azioni di intervento immediatamente realizzabili all'interno della cornice del concorso che con azioni di visione futura. In questo senso, l'occasione della seconda fase di concorso diventa il momento non solo per meglio sistematizzare le proposte di progetto già avanzate verificando fattibilità, costi e coerenza rispetto a normative e vincoli, ma anche il momento per fornire un **modus operandi ed indicare quali tra le scelte portate avanti si debbano ritenere essenziali**.

Regola n°1

“La valorizzazione della mobilità lenta e sostenibile deve essere il motore del nuovo sviluppo urbano e deve consentire di vivere Vignola percorrendola completamente attraverso una “promenade” pubblica che vada a lambire ogni rilevanza architettonica e i punti d'interesse, dalla ferrovia fino al fiume Panaro.”

Risposta progettuale: (a) modifica alla viabilità e valorizzazione dei sensi unici; (b) realizzazione di zone 30 e zone 20; (c) realizzazione di un anello di percorrenza ciclopedonale urbano e di percorsi cicloturistici verso il Panaro.

Regola n° 2

“Gli spazi antistanti le attività commerciali ed i pubblici esercizi devono essere separati dal traffico veicolare e comodamente accessibili in ogni momento del giorno per trasformarsi in nuovi ambiti di socializzazione ed incontro. Alle attività può essere data la possibilità di ampliarsi con arredi e/o dehors con progetti coordinati al contesto da sottoporre alla CQAP.”

Risposta progettuale: (a) estensione dello spazio pubblico “parterre” lungo i fronti urbani di Corso Italia e v.le Trento Trieste per la qualificazione degli spazi dedicati alle attività commerciali e l’incontro; (b) progettazione coordinata delle pavimentazioni; (c) suggestioni urbane per la configurazione dei dehors privati.

Regola n° 3

“Nella città storica devono essere valorizzati i punti di accesso ed i punti di contatto tra ambiti pubblici e privati mediante caratteri architettonici riconoscibili in grado di identificare gli assi di percorrenza ed i luoghi di scambio culturale. Ed a questo obiettivo concorrono anche la segnaletica, l’arredo urbano e la pubblica illuminazione.”

Risposta progettuale: (a) identificazione architettonica delle principali porte di accesso al Centro Storico; (b) realizzazione di elementi di strutturazione dello spazio mediante l’evocazione delle arcate porticate per la ricucitura dei luoghi iconici; (c) introduzione di arredo urbano e segnaletica coordinata per l’identificazione dei luoghi e delle aree sosta di socializzazione.

Regola n° 4

“Le rilevanze storiche non devono più svolgere la sola funzione tradizionalmente definita di “sponda” urbana, ma devono entrare a far parte dello spazio pubblico ed essere accessibili continuativamente a prescindere dalla funzione specifica, come propri salotti urbani.”

Risposta progettuale: (a) valorizzazione delle mura mediante nuovo parco urbano e riconnessione dell’ingresso alla città storica da via Portello (Porta Ovest); (b) valorizzazione dell’accesso alla Rocca fuori le mura (Porta Sud); (c) realizzazione di nuovi salotti urbani nel Centro Storico e identificazione degli spazi antistanti la casa Muratori e le emergenze di via Cantelli.

Regola n° 5

“Le caratteristiche orografiche del territorio, delle Alte e delle Basse, devono essere esaltate mediante una valorizzazione di interazione visuale reciproca. L’aspetto ambientale e paesaggistico deve essere tutelato allo stesso modo delle tutele riservate alle rilevanze architettoniche.”

Risposta progettuale: (a) tutela e reinterpretazione della coltivazione delle ciliegie nelle Basse per la realizzazione della nuova area parcheggio a servizio della città; (b) ipotesi di realizzazione di un percorso pedonale con parco pubblico sotto le mura, da via Portello al Percorso Sole.

2. SOLUZIONI E PROPOSTE DI PROGETTO PER LA MOBILITÀ

2.1 La strategia della città lenta

Definizione di una città a mobilità rallentata con “zone 30” e “zone 20”

A partire dall’obiettivo di ricucire il nucleo storico di impianto medievale con la prima espansione di stampo otto-novecentesco, la prima strategia di progetto è quella rivolta a definire una città a mobilità lenta con la trasformazione delle strade e degli isolati urbani racchiusi tra via C. Battisti, via G. B. Bellucci e via A. Plessi in “zone 30” (area che poi si suggerisce di estendere anche a tutto il sistema urbano di via C. Plessi escluso dall’area di bando) e con il rafforzamento della ZTL e la trasformazione delle strade del Centro Storico in “zone 20” a precedenza pedonale.

L’intento primario è quello di **“restituire la strada alle persone”**, passando dal paradigma della città delle automobili e della mobilità intesa solo come trasferimento/spostamento di corpi da un punto all’altro, al paradigma della città delle persone e della mobilità intesa come veicolo della società e delle relazioni umane. In tale logica, sia le strade del Centro Storico che quelle della prima espansione fuori le mura sono riprogettate con il sistema della città lenta, ossia ponendo gli spostamenti a piedi o in bici sempre in posizione privilegiata.

Come si può vedere nella progettazione in scala 1:1000, infatti, diversi sono gli espedienti che permeano il progetto per la messa in valore dello spazio pubblico e dei percorsi pedonali e/o ciclopedonali. Si passa dalla ridefinizione della sezione stradale con la **valorizzazione dei sensi unici** e l’**allargamento di marciapiedi e isole pedonali**, come per gli interventi proposti su via Corso Italia e v.le Trento Trieste, alla completa **eliminazione dell’asfalto nel Centro Storico** con pavimentazioni finalizzate sia a ridurre velocità e frequenza dei passaggi veicolari, sia a qualificare il passeggio e la vita cittadina.

Definite e puntuali azioni progettuali, che, ora con l’uso della materia ora con la ricerca di assialità e inquadrature portanti, non solo individuano le emergenze e gli elementi di valore, ma costruiscono anche una **relazione di continuità e contiguità tra la città dentro e fuori le mura**, trasformando l’intero centro di Vignola in una sequenza di salotti urbani con locali, bar, caffetterie, negozi e servizi pubblici.

Come emerge, infatti, dalle **sezioni stradali in scala 1:200**, e perfettamente in linea con quanto poi emerso dagli esiti della **Agorà della Cultura** a dimostrazione della bontà delle proposte, il primo tema di progetto che viene approfondito **nella seconda fase di concorso** consiste nella ridefinizione delle scelte spaziali e materiche per la limitazione dei flussi veicolari sul Centro Storico e Corso Italia, quale primo passo strategico **“verso la pedonalizzazione del centro urbano”**. Scelte come l’introduzione dei varchi elettronici, che, pur non ambendo a tale obiettivo *hic et nunc*, possono diventare campo di sperimentazione di un nuovo modo di vivere la città ed innescare un processo di graduale riqualificazione urbana esclusivamente rivolto agli spostamenti sostenibili.

Diversamente, dunque, da quanto previsto dal Piano Urbano del Traffico del 2004 che sul nodo di Corso Italia ipotizzava la realizzazione di tre rotatorie con flussi a doppio senso sull’intersezioni dell’asse con

via N. Tavoni/M. Pellegrini, con via A. Plessi e, più a est, con via C. Battisti/Ponte Muratori, il presente progetto, dopo numerosi rilievi in loco e la valutazione positiva del disegno lapideo dell'elemento spartitraffico sull'incrocio di via C. Battisti/Ponte Muratori, **propone un diverso assetto viario e la qualificazione di tale elemento stradale attraverso la valorizzazione del senso unico.**

Le mutate sensibilità rispetto le questioni di mobilità e le trasformazioni urbane intervenute dal 2004 ad oggi, infatti, portano a proporre un nuovo indirizzo strategico, che, come detto, si riassume nella riduzione del traffico veicolare in corrispondenza dell'ingresso al Centro Storico a favore dello spazio pubblico e della valorizzazione della strada storica. Un nuovo asset coraggioso e di lungo periodo che, sebbene non sia strettamente ambito di concorso, può essere suggerimento per aggiornare le analisi urbane di studio del traffico. Due le azioni su cui si apre la riflessione qui condotta: (1) la rinuncia all'intersezione a rotatoria sui due nodi principali ricompresi su Corso Italia (o almeno su quello di intersezione via C. Battisti/Ponte Muratori) a favore dell'istituzione del senso unico e del restringimento della sezione stradale di via Corso Italia e (2) lo spostamento dei flussi veicolari della Provinciale 569 su via G. B. Bellucci e, forse in futuro, sulle vie Panaro e Zenzano; assi stradali questi che, attraverso un progetto di completa riconfigurazione nel paesaggio delle Basse, potrebbero trasformarsi in utile bypass dei flussi veicolari della provinciale per la fruizione del parcheggio di via Zenzano e del nuovo parcheggio in progetto nelle Basse.

Gli schemi presentati rendono immediatamente evidente il ragionamento e possono costituire un primo input per l'aggiornamento del PUT e del quadro diagnostico per la strategia della Città Pubblica del PUG.

2.2 La riconfigurazione degli spostamenti veicolari e della sosta breve

Definizione di un nuovo assetto per la viabilità

La strategia della città lenta e l'obiettivo primario di ricucire l'espansione urbana a nord con la città storica sono realizzati in primo luogo mediante la definizione di un nuovo assetto per la viabilità veicolare e con la riconfigurazione delle aree dedicate alla sosta che si trovano all'interno delle aree di progetto.

Le principali azioni progettuali, come meglio narrate nei paragrafi descrittivi, sono le seguenti.

Nella città della prima espansione urbana otto-novecentesca

- 1) Riconfigurazione di Corso Italia con istituzione di senso unico a percorrenza da ovest a est, integrale eliminazione delle uscite da v.le Trento Trieste e completo ridisegno della sezione stradale.
- 2) Riorganizzazione della sosta e dello spazio pubblico su Corso Italia per realizzazione "parterre" in fronte alle attività commerciali e nuovi percorsi di mobilità sostenibile a prosecuzione visiva e spaziale di via G. Mazzini e di p.zza Braglia.
- 3) Ripavimentazione in pietra e porfido di v.le Trento Trieste lato ovest per realizzazione "parterre" ad uso attività commerciali e riorganizzazione della sosta e dello spazio pubblico

nel tratto terminale sud della stessa via.

- 4) Inversione del senso unico del tratto terminale est di via P. Minghelli, con istituzione di percorribilità in senso antiorario sui tratti stradali di via C. Battisti, via G. B. Bellucci e v.le Trento Trieste.
- 5) Ripavimentazione in pietra e porfido di via P. Minghelli nel tratto ricompreso tra via G. Mazzini e v.le Trento Trieste, con disegno replicabile anche sul tratto tra via A. Plessi e via G. Mazzini per futura pedonalizzazione a prosecuzione del sistema già realizzato in fronte al Teatro E. Fabbri.
- 6) Modifica delle fermate BUS e loro riconfigurazione su strada Corso Italia (tratto provinciale 569) mediante stallo su strada per fermata in direzione ovest-est e semi golfo in direzione est-ovest.
- 7) Ridefinizione della sezione stradale di A. Plessi nel tratto compreso tra via G. B. Bellucci e G. Bruno con regolarizzazione della sosta e prosecuzione del percorso ciclopedonale proveniente da via G. B. Bellucci e da via A. Plessi, dove è già in corso l'introduzione di un ciclopedonale in sede propria.
- 8) Ridefinizione della sezione stradale di via G. B. Bellucci, con riqualificazione del marciapiede fronte uffici comunali e mercato ortofrutticolo.

Nel Centro Storico

- 1) Rafforzamento della ZTL con introduzione di varchi elettronici su ingresso da via Portello e via L. A. Muratori per sperimentazioni sulla ciclopedonalità e definizione di un anello di percorrenza a strade 20 e sensi unici in sistema orario su parte di via J. Cantelli, via G. Soli, via Fontana, via F. Selmi, via P. A. Bernardoni e via V. Bonesi.
- 2) Realizzazione di un percorso di mobilità sostenibile continuo e riconoscibile mediante identificazione materica e segnaletica coordinata lungo il fronte storico di Corso Italia, via N. Tavoni, via Portello, via J. Barozzi, via L. A. Muratori e via F. Selmi e attraverso i due nuovi poli attrattori di progetto nella città storica: il Parco delle Mura presso il fossato antistante la Torre Moreni e la Torre Galvani e la nuova piazza urbana a sud-est della Rocca.
- 3) Ridisegno materico delle vie J. Barozzi e L. A. Muratori e limitazione del transito veicolare per individuazione di asse ciclopedonale e per riconnessione urbana tra i nuclei storici del Castelvechio e Castelnuovo.
- 4) Ridisegno con materiali lapidei degli spazi di sosta breve di p.za G. Carducci con ingresso da via Ponte Muratori ed uscita su via P. A. Bernardoni mediante percorrenza a senso unico su via F. Selmi ed introduzione di varco elettronico e segnaletica bianca e blu per l'assegnazione degli stalli ai soli residenti nelle ore serali/notturne.
- 5) Riqualificazione e ridisegno delle pavimentazioni di via J. Cantelli; manutenzione straordinaria di via G. Soli, via V. Bonesi con restauro delle superfici e introduzione di nuova illuminazione

negli spazi sottoportico; e ripavimentazione di via Fontana e via P. A. Bernardoni con stessa logica.

6) Interdizione alla sosta breve in piazza dei Contrari ed individuazione di spazi con sola segnaletica verticale per l'accesso autorizzato ai mezzi di carico-scarico all'ingresso ovest di via J. Barozzi, all'ingresso est di via L. A Muratori, all'intersezione tra via J. Barozzi e via L. A. Muratori e all'ingresso est di via Fontana.

2.3 La messa a sistema degli spazi di relazione e dei percorsi di mobilità sostenibile

Realizzazione di una trama di fruizione pedonale e ciclopedonale diffusa

Il progetto prende avvio dallo studio dei vuoti e dei percorsi pedonali e ciclopedonali che insistono sull'area ed individua per essi alcune chiare azioni architettoniche di intervento. La prima, e più importante, è ottenuta mediante **la riappropriazione dello spazio fisico della strada**, come per la proposta su Corso Italia, e **la riscoperta dei vuoti urbani**, come per le proposte progettuali per il fossato tra le Torri Moreni e Galvani e l'ingresso a sud-est della Rocca. La seconda è ottenuta attraverso **l'utilizzo dei materiali, dell'illuminazione, dell'arredo urbano e di misurati inserti di verde.**

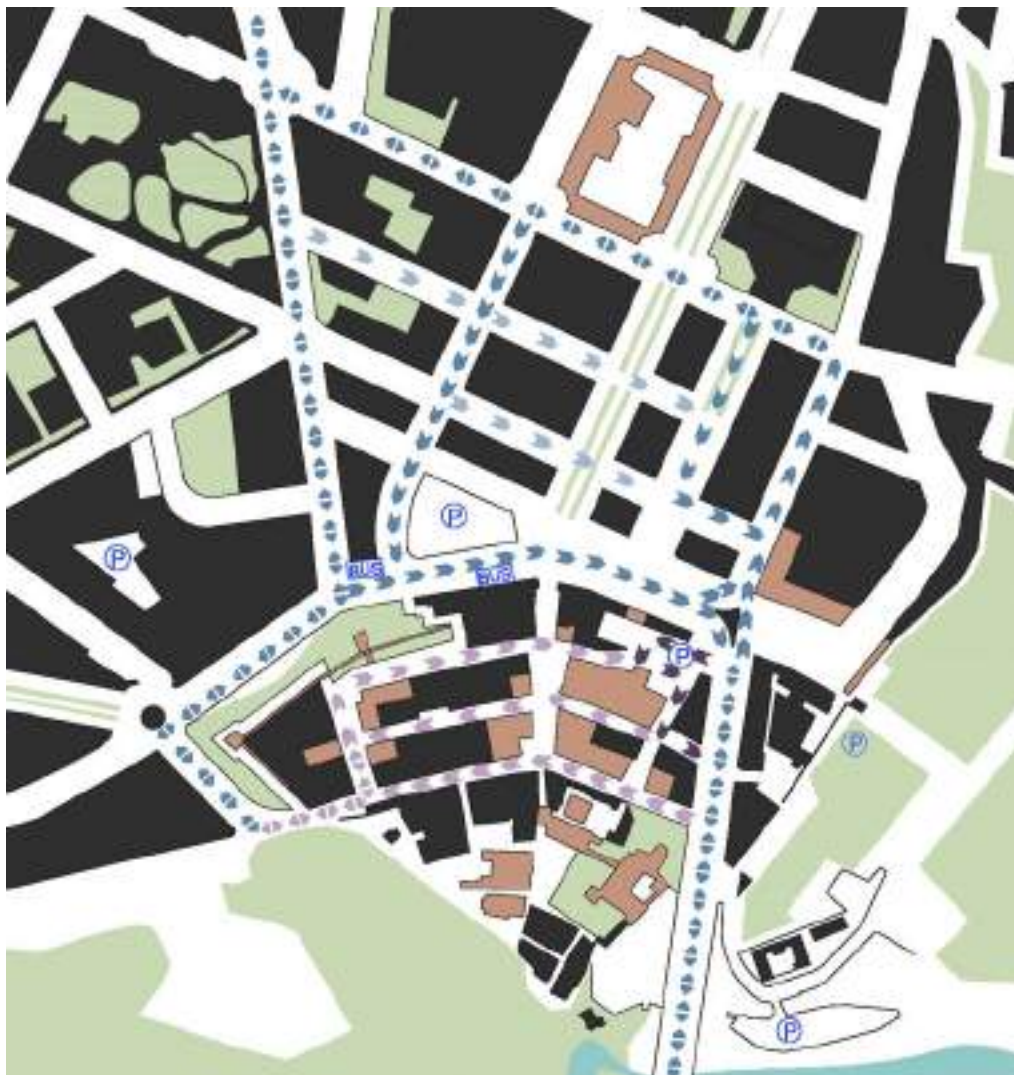
In questo senso, ossia propriamente attraverso tali due strategie, il progetto costruisce una trama di fruizione pedonale e ciclopedonale diffusa capace di integrare e mettere a sistema gli spazi pubblici ed i percorsi di mobilità sostenibile esistenti con nuovi percorsi, nuove piazze urbane, e nuovi parchi in una rinnovata e serrata sequenza relazionale.

Tre le principali azioni di intervento che definiscono questa progettualità:

- 1) Il ridisegno e l'estensione dello spazio pubblico su Corso Italia, con il prolungamento ideale e materico della asse pedonale di via G. Mazzini entro il Centro Storico e di p.zza Braglia.
- 2) La realizzazione di una rete di percorsi di mobilità sostenibile mista con tracciati segnati e non segnati a completamento dell'anello esistente su v.le Trento Trieste e via G. B. Bellucci lungo via A. Plessi ed i portici di Corso Italia, e, altresì la costruzione di un nuovo anello a mobilità dolce per la fruizione del Centro Storico con ingresso da via Corso Italia lato Bar Acquerello e da via Portello, attraverso le vie J. Barozzi e L. A. Muratori e attraverso lo spazio a sud-est della Rocca sino al Percorso Sole.
- 3) La creazione di due nuovi spazi urbani di forte valenza iconica per la vita pubblica: un nuovo parco con gioco bimbi accessibile da rampe ciclopedonali nel fossato lato via N. Tavoni ed una nuova piazza a diverse quote per l'ingresso alla Rocca dal via Ponte Muratori e dal sottopasso.

Il risultato atteso è quello che nella recente letteratura urbanistica si chiama "la città dei 15 minuti": una città basata sul concetto di prossimità dove lo spazio è concepito in maniera tale da soddisfare le principali esigenze degli abitanti con spostamenti a piedi o in bicicletta di "al massimo" un quarto d'ora. Seguendo, infatti, **la regola n° 1 per la città di Vignola**, il progetto è strutturato sugli assi portanti della rete ciclabile esistente o attualmente in costruzione e propone una **"promenade" pubblica** capace di

riconnettere le qualità del centro urbano sino al fiume Panaro, quale elemento naturalistico di maggiore rilievo. In questa prospettiva, la seconda fase di concorso, oltre che per lo studio delle pavimentazioni e delle sezioni stradali di mobilità sostenibile, è stata anche ottima occasione per affinare una **migliore proposta di valorizzazione del paesaggio fluviale**. Sia nella qualificazione del parco/parcheggio nelle Basse, che, diversamente dalla prima fase si è ritenuto meglio integrare nel sistema a filare del ciliegio a favore della vista anche dall'alto, sia mediante la suggestione (esclusa dai confini del bando e dunque non quantificata) di un percorso pedonale panoramico che da via Portello, attraverso il parco delle piscine ai piedi delle mura ovest del Castelvecchio, sia in grado di riconnettere il Percorso Sole verso il Panaro, diventando nuovo spazio per eventi culturali e attività all'aria aperta.



Progetto della viabilità veicolare e sosta breve

- ↔ ↔ ↔ Velocità 30 doppio senso
- ← ← ← Velocità 30 senso unico
- ← ← ← Velocità 30 senso unico ZTL
- ↔ ↔ ↔ Velocità 20 doppio senso ZTL
- ← ← ← Velocità 20 senso unico
- ← ← ← Velocità 20 senso unico ZTL
- Ⓟ Area sosta
- BUS Fermata autobus

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO E DELLE PROPOSTE PER I 6 AMBITI DI INTERVENTO

Il progetto affronta puntualmente lo studio dei 6 ambiti d'intervento individuati dal bando, proponendo per essi sia soluzioni agli interventi prioritari richiesti che nuovi suggerimenti o suggestioni progettuali. Alle volte tali proposte si discostano dai budget e dai costi delle opere preventivati dal DIP, ma in questa fase preliminare si è ritenuto fondamentale, almeno su alcuni punti nodali del progetto, fornire all'Amministrazione Comunale idee ed indicazioni di riconfigurazione dello spazio pubblico di più ampio respiro, anche perché eventualmente attuabili in fase successiva e senza nulla togliere alle scelte fondanti del presente progetto. L'eventuale seconda fase di progettazione, mediante il progetto di fattibilità tecnica ed economica vero e proprio, svilupperà e specificherà gli interventi nel rispetto dei vincoli normativi ed economici, e potrà approfondire in toto o in parte gli spunti progettuali di questa proposta a seconda degli ambiti d'interesse dell'Amministrazione.

Analisi delle valutazioni condotte per la definizione scelte

3.1.1 Dati e considerazioni per il progetto della espansione urbana otto-novecentesca

Le considerazioni condotte per la definizione della proposta individuata per questo ambito prendono avvio dalla valutazione negativa generata dall'osservazione dei flussi veicolari che insistono su via Corso Italia. La quantità e qualità dei passaggi veicolari giornalieri che conta anche la presenza di mezzi pesanti, infatti, rendono l'asse viario particolarmente trafficato, e, nonostante l'impianto semaforizzato per la messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale, la fruizione pedonale e ciclopedonale è oggi fortemente penalizzata. La strada, così concepita, genera un'insanabile cesura tra il Centro Storico e la città otto-novecentesca, e tradisce la sua classificazione urbanistica di viabilità storica e panoramica. La qualità spaziale dei fronti lungo la via è poi particolarmente disordinata, tanto che anche le attività a cui è stata concessa l'installazione di dehors o l'allestimento degli spazi antistanti sono costrette a convivere con auto in sosta e senza una idonea separazione fisica dalla strada. Perfino l'installazione di strutture temporanee o gonfiabili nei giorni festivi è limitata e richiede comunque l'introduzione di transennature metalliche di sicurezza.

Fatte salve, pertanto, le adeguate premesse e gli obiettivi di (1) ristrutturare/ampliare lo spazio pubblico, (2) regolarizzare/riordinare la sosta in favore delle attività insediate e (3) separare fisicamente la strada possibilmente senza l'utilizzo di dissuasori come paletti o fittoni stradali, fin da subito il progetto ha ipotizzato l'istituzione del senso unico quale sola vera azione indirizzata a ridurre la frequenza dei passaggi veicolari.

Dall'analisi del PUT, si sarebbe potuto anche proporre una rotatoria all'intersezione C. Battisti/Ponte Muratori consentendo la percorrenza in direzione contraria ai soli mezzi del TPL, ma questo avrebbe impedito il riordino dei posti auto sul fronte nord. Allo stesso modo, si sarebbe potuto prevedere il mantenimento dell'uscita da v.le Trento Trieste nella direzione del senso unico, ma questo, oltre a ridurre notevolmente lo spazio pubblico ed il numero dei posti auto a disposizione, avrebbe impedito il

cannocchiale visivo verso il Municipio e la generale riqualificazione intrapresa.

Come meglio sotto descritto, pertanto, la scelta è ricaduta sulla idea più forte e coraggiosa di eliminazione totale dei flussi in direzione est-ovest, quale unica azione in grado di garantire un reale ripensamento del disegno dello spazio pubblico, nonostante le criticità da risolvere come le fermate BUS o TAXI.

La seconda fase di concorso, in tal senso, è stata buona occasione per il perfezionamento della proposta e per la definizione di un disegno più efficace delle sezioni stradali, delle pavimentazioni in pietra, del verde e dell'arredo urbano, oltre che per l'individuazione di idonee soluzioni per lo stazionamento delle fermate BUS in entrambi i sensi. (vedi regola n° 2)

3.1.2 Dati e considerazioni per il progetto del Centro Storico

Le considerazioni effettuate per la riprogettazione del Centro Storico derivano dall'analisi puntuale degli interventi prioritari individuati dal DIP e seguono pedissequamente lo studio dei vincoli di tutela della zona omogenea A. Il progetto, come ampiamente descritto, si limita, infatti, a pochi e mirati interventi di rifacimento di pavimentazioni, di introduzione di nuovo arredo urbano per sedute, segnaletica e rastrelliere bici e di inserimento di verde, con l'obiettivo generale di definire nuove logiche di mobilità nel Centro Storico e, al tempo stesso, di valorizzare le rilevanze storiche e il sistema dei portici.

In specifico, per quanto concerne il nucleo storico di est, in linea con i suggerimenti ricavati dall'Agorà della Cultura, il progetto si concentra sulla riqualificazione del parcheggio di p.zza Carducci, ma, diversamente da quanto ipotizzato dall'Agorà, dopo avere valutato impercorribile, per scarsa visibilità e difficoltà della svolta a sinistra, l'utilizzo dell'attuale ingresso al parcheggio anche come uscita, ipotizza il mantenimento della percorrenza obbligatoria in senso unico con uscita da via P.A. Bernardoni.

Sul nucleo storico di ovest, invece, a partire dalla convinzione che le rilevanze storiche debbano entrare nello spazio pubblico e non essere considerate solo come fondali o sponde della scena urbana, il progetto individua una complessiva riqualificazione di via Cantelli con l'inserimento del cotto al centro strada per incentivare la ciclabilità ed interventi puntuali atti ad inibire la sosta ad enfatizzare l'ingresso al Teatro Cantelli. Diversamente da quanto suggerito dal DIP, inoltre, il progetto, a partire dalla valutazione dello scarso stato conservativo del cotto sottoposto a continui passaggi veicolari, propone la ripavimentazione di via J. Barozzi in linea con la logica, già individuata per L. A. Muratori, di consentire la ciclabilità al centro mediante l'utilizzo di pietra e favetto.

Ampio spazio di studio, invece, viene conferito alla riprogettazione delle porte di ingresso alla città storica ed all'area verde di pregio storico-architettonico costituita dal fossato delle mura. Sull'ingresso da via Portello il progetto propone lo spostamento del box WC e la prosecuzione delle pavimentazioni del percorso di mobilità sostenibile che lambisce il Castelvecchio oltre ad alcune suggestioni con arcate in Corten per la completa rivisitazione dell'arredo urbano e della vista sul paesaggio. Per quanto concerne, invece, l'ingresso sud-est alla Rocca ed il fossato delle Mura, il progetto avanza ipotesi di valorizzazioni che, se pur certamente fuori budget ed anche un po' ardite, hanno l'obiettivo di fornire all'Amministrazione suggestioni utili e concrete per la ricomposizione di quegli spazi iconici nella città

contemporanea nell'ossequioso rispetto dei vincoli ministeriali e accostando sempre l'intervento di restauro scientifico delle superfici storiche a nuovi linguaggi per il ridisegno dello spazio relazionale. **(vedi regole n° 3 e n° 4)**

3.1.3 Dati e considerazioni per il progetto del paesaggio perifluviale

Le considerazioni condotte per la valorizzazione del paesaggio perifluviale prendono avvio dalla lettura dei vincoli di tutela paesaggistica delle Basse e dalla precisa volontà di valorizzare la vista dei ciliegi e delle essenze autoctone anche dall'alto del Centro Storico di Vignola. Diversamente da quanto ipotizzato in prima fase di concorso, infatti, il parco/parcheggio è ripensato con una disposizione degli stalli più dilatata, finalizzata ad integrare i posteggi auto stessi entro una maglia di alberi di ciliegio sistemati a filare come nella restante parte del paesaggio agrario. La soluzione ha comportato una lieve riduzione dei posti auto a disposizione, ma il beneficio sul paesaggio, anche a fini autorizzativi da parte della Soprintendenza, è indubbio. **(vedi regola n° 5)**

Descrizione puntuale delle soluzioni di progetto

3.2.1 Lo spazio pubblico "ritrovato". Tra Centro Storico e tessuti urbani limitrofi

Aree e vie coinvolte: Corso Italia e aree limitrofe, via N. Tavoni, v.le Trento e Trieste, via P. Minghelli (tratto tra via G. Mazzini e v.le Trento Trieste), via A. Paradisi (tratto tra via G. Mazzini e v.le Trento Trieste), via C. Battisti, via G. B. Bellucci, via A. Plessi.

Grazie all'istituzione di un senso unico di percorrenza da ovest a est ed il conseguente restringimento della carreggiata stradale, il progetto costruisce il **completo ridisegno dei fronti urbani di Corso Italia** con la **valorizzazione dei portici** esistenti e la **ripavimentazione dello spazio pubblico in pietra** a continuazione del Centro Storico e di p.zza Braglia.

Sul lato sud vengono eliminati i parcheggi esistenti ed ampliato lo spazio pavimentato da dedicare a dehors e tavoli, anche essi riprogettati in maniera coordinata all'intorno con proposte da avanzare ai privati. Sul lato nord, invece, sono recuperati 21 posti auto di cui due per disabili, anch'essi pavimentati in pietra e separati dallo spazio pubblico con fasce di verde urbano inserite nella trama lapidea che diventa regola per il disegno delle diverse qualità spaziali.

Come si apprende dagli elaborati grafici di questa fase concorsuale, infatti, **l'uso della pietra, con diverse trame, cromie e inclinazioni, è l'espedito per definire lo spazio pubblico:** (1) con posa a correre non sfalsata per identificare i percorsi ciclopedonali a ridosso ed entro il Centro Storico; (2) con corsi sfalsati e alternati per definire gli spazi dello stare; e (3) con inserti erbosi per inquadrare nuove alberature e verde urbano e separare fisicamente la strada senza l'uso di dissuasori stradali.

In asse con la via G. Mazzini viene riprogettato uno spazio pubblico con nuovi arredi e sedute la cui pavimentazione continua anche sulla sede stradale mediante una piattaforma rialzata che funge anche da dissuasore della velocità; mentre in asse con v.le Trento Trieste, sempre per mezzo del disegno a trama lapidea, viene aperto e valorizzato un nuovo cono visivo verso la villa che ospita gli uffici

comunali, e tutte le pavimentazioni riprogettate sono costruite con impercettibili lievi pendenze rivolte ad integrare i portici nello spazio pubblico.

Via P. Minghelli, nel tratto ricompreso tra via G. Mazzini e v.le Trento Trieste, è **ripavimentata in pietra e porfido** con regolarizzazione della sosta ed un intervento di maquillage che si ipotizza possa essere prolungato anche sul restante tratto di via P. Minghelli (non oggetto di bando), in modo da consentire, anche in un secondo momento, la completa pedonalizzazione di tutto l'asse stradale, a prosecuzione dell'area già pedonalizzata del Teatro E. Fabbri.

V.le Trento Trieste, che sul lato est è semplicemente riqualificato e mantenuto, sul lato ovest, viene **riprogettato con pavimentazioni a fasce di pietra ed inserti in cubetti di porfido**, atti a incorniciare, proteggere e valorizzare gli alberi esistenti e fornire spazi qualificati per le attività di ristorazione esistenti e per il ridisegno della sosta.

Le vie G. B. Bellucci e A. Plessi, infine, sono riqualificate con limitate modifiche della sezione stradale, che, come già descritto, hanno il solo obiettivo di meglio definire lo spazio riservato alla strada, alla sosta ed ai percorsi ciclopedonali.

3.2.2 Il cuore del Centro Storico. Via G. Garibaldi ed il nucleo storico ad est

Aree e vie coinvolte: via G. Garibaldi, via L. A. Muratori, via Fontana, p.zza G. Carducci, via P. A. Bernardoni, via F. Selmi.

Il progetto propone la **ripavimentazione delle vie oggi in asfalto**, quale primo passo fondamentale per la valorizzazione del Centro Storico ed il rafforzamento della sua fruizione pedonale e ciclopedonale.

Lungo le vie P. A. Bernardoni e Fontana, il progetto, come continuazione visiva delle vie V. Bonesi e G. Soli, propone l'**utilizzo di inserti in cotto a centro strada rivolto a garantire la fruizione ciclabile e fasce in ciottoli** di fiume con parti smussate a garantire l'accessibilità. Mentre lungo le vie F. Selmi e L. A. Muratori, il progetto propone un **doppio sistema di pavimentazioni**, in favetto (cls architettonico tipo Levofloor) a grana fine e tonalità calde e in listelli di pietra Luserna o Micascisto, per l'individuazione materica di **due diversi temi progettuali**: (1) l'integrazione col contesto storico e (2) l'individuazione di un percorso di mobilità sostenibile di tipo misto che identifichi chiaramente in piano la fruizione ciclopedonale del Centro Storico da via Ponte Muratori, da Corso Italia e da via Portello.

Per quanto invece riguarda p.zza Carducci, il progetto propone la razionalizzazione degli spazi sosta e la **ripavimentazione in pietra** a prosecuzione di p.zza Braglia e dello spazio "ritrovato" su Corso Italia. Completano il progetto alcuni elementi di **arredo urbano per sedute in pietra o cemento** ed una pedana pavimentata entro piatti di Corten per l'individuazione della casa di L. A. Muratori e l'individuazione del "parterre" della caffetteria all'angolo con P. A. Bernardoni.

3.2.3 Il cuore del Centro Storico. Via G. Garibaldi ed il nucleo storico ad ovest

Aree e vie coinvolte: via G. Garibaldi, via J. Barozzi, via J. Cantelli, via G. Soli, via V. Bonesi.

Coerentemente ed in continuità agli interventi proposti sul nucleo storico di est, su questo ambito, il

progetto propone, sulle vie G. Soli e V. Bonesi, la integrale **conservazione** con l'eventuale sola pulizia **delle pavimentazioni a cotto e ciottoli**, mentre, sulle vie J. Cantelli e J. Barozzi, **una riqualificazione più consistente**. Su via J. Cantelli si prevede l'inserimento della fascia centrale in cotto per la fruizione ciclopedonale, il ridisegno con pietra, inserti di verde, e sedute dell'angolo nord-est ad inibire la sosta e l'introduzione di una piccola pedana/podio in Corten con rampa, rivolta ad inquadrare la facciata del Teatro Cantelli e risolvere l'inaccessibilità dal piano strada. Mentre su via J. Barozzi, dato lo scarso stato manutentivo del cotto, si prevede il rifacimento con **la continuazione delle pavimentazioni a favetto e fascia centrale con listelli lapidei per la ciclopedonalità**, già proposte per via L. A. Muratori.

L'intervento più consistente, però, riguarda la scelta prefigurata **per via G. Garibaldi**. Contrariamente da quanto ipotizzato dal DIP che, probabilmente per ragioni di budget e ragioni legate agli iter autorizzativi della Soprintendenza, propone la sola manutenzione straordinaria della pavimentazione in cotto, il presente progetto avanza l'**ipotesi di un integrale rifacimento in pietra** con limitati inserti di favetto dal colore rossastro, usati come tappeti o pedane, ad evidenziare le assialità esistenti. Dal momento, infatti, che il pessimo stato manutentivo del cotto impedirebbe un recupero efficace se non con parti di rifacimento che esporrebbero al rischio di una pavimentazione con appezzamenti di diversa coloritura (per la diversa cottura del laterizio), il progetto propone il radicale ridisegno della pavimentazione con l'uso del materiale lapideo a lastre di micascisto ("gneiss") o a lastre di Luserna. **Due gli obiettivi:** (1) la **garanzia di durabilità** e persistenza nel tempo e soprattutto (2) il **prolungamento materico e spaziale** dal nucleo più antico della città, Piazza dei Contrari, sino all'espansione fuori le mura.

Completano il progetto il sistema di illuminazione (con pali tipo Vibia Palo Alto), la segnaletica in Corten, ed alcuni elementi di arredo urbano in cemento o pietra per la seduta, quali la seduta con rastrelliera bici all'intersezione tra via Muratori e via Barozzi, e la seduta sul sagrato della chiesa che identifica e separa lo "spazio sacro" da via Fontana.

3.2.4 La "Porta Ovest" e il Parco delle Mura. Nuovi spazi relazionali per il gioco e l'incontro

Aree e vie coinvolte: area del fossato delle mura in fronte alla Torre Galvani e alla Torre Moreni, via Portello.

Colte le esigenze di ridisegnare l'ingresso al Centro Storico da ovest su via Portello e di riconnettere lo stesso centro urbano al centro nuoto sul fiume Panaro, in questo ambito, il progetto avanza **due proposte:** (1) la **riconfigurazione spaziale di via Portello** con la realizzazione di un percorso ciclopedonale sul lato ovest del primo tratto stradale con ridisegno dell'ingresso al Centro Storico; (2) la **completa riprogettazione del fossato sul sedime delle mura** antistati la Torre Moreni e la Torre Galvani.

Su via Portello, il progetto approfondisce la proposta della prima fase concorsuale ed ipotizza diverse azioni, quali lo spostamento del box bagno per migliorare l'inquadratura assiale, la prosecuzione del percorso di mobilità sostenibile proveniente da via J. Barozzi e la ricomposizione delle viste sul paesaggio del centro nuoto mediante l'inserimento di un arredo urbano scenografico di archi in Corten

che rievocano gli archi dei portali e del sistema porticato.

Sul **fossato delle mura**, invece, il progetto trasforma il vuoto in un nuovo luogo iconico della città e propone per esso un **sistema di gradoni e rampe ciclopedonali** rivolte a consentire sia la permeabilità di questo spazio, oggi difficilmente accessibile ed escluso dal sistema urbano, sia la modifica della sezione stradale di via N. Tavoni con il ridimensionamento dei marciapiedi.

Vero e proprio **parco urbano a servizio dei vicini istituti scolastici** e per il possibile insediamento di nuovi punti ristoro-caffetterie o **l'organizzazione di eventi temporanei**. I gradoni, infatti, danno vita ad una sorta di cavea all'aperto con vista sulle mura per eventuali proiezioni o videomapping, mentre limitate pavimentazioni in calcestruzzo ed inserti di gomma colata colorata individuano spazi per il gioco bimbi e podi o pedane con arredo urbano e punti luce per l'incontro cittadino.

3.2.5 La "Porta Sud". Spazi relazionali di accesso alla Rocca e al parcheggio di via Zenzano

Aree e vie coinvolte: sottopasso di via Ponte Muratori, parcheggio di via Zenzano, area verde e pedonale a sud-est della Rocca, via Posterla e Piazza dei Contrari.

Considerata l'importanza strategica del parcheggio di via Zenzano per liberare il Centro Storico dalle auto in sosta, su questo ambito, oltre ad alcuni puntuali interventi di manutenzione sul sottopasso, il progetto propone la realizzazione di una nuova piazza urbana con alberature, costruita rimodellando il terrapieno esistente con quote progressivamente digradanti che permettono, già a primo colpo d'occhio, la piena visuale della Rocca.

In questo modo, sia lo spazio di ingresso al sottopasso, oggi angusto e poco illuminato, sia il terrapieno ad est della Rocca, possono **trasformarsi in nuovi spazi relazionali della città accessibili e sicuri e di cornice ideale per eventi temporanei** o attività che sono già tradizione locale come il mercato biologico. **Vero nuovo fulcro o "perno" dell'identità** di Vignola e punto di raccordo tra il parcheggio di via Zenzano, il percorso naturalistico lungo il Panaro, ed il nuovo percorso di mobilità sostenibile attraverso il Centro Storico.

Se poi si potesse immaginare la riapertura, con un portale strombato in Corten, di uno dei tre archi tamponati preesistenti nelle mura della Rocca, da tale sistema si avrebbe anche accesso diretto al fossato della Rocca stessa, e la Rocca diventerebbe parte di un percorso di grande attrattività turistica visitabile, almeno parzialmente, in tutti i momenti dell'anno.

Le **dolci pendenze**, così come le **pavimentazioni in favetto** che consentono di creare raccordi fluidi tra le diverse quote, assicurano la **piena accessibilità** di tutti gli spazi progettati ed il necessario accesso carrabile alle abitazioni ed all'edificio della Burana; mentre le alberature ed i gradoni sul fronte strada, che definiscono il progressivo abbassamento di quota ed il muro di contenimento fungendo da parapetti, assicurano una **separazione fisica e sonora dalla provinciale**.

Completano la progettazione alcune sedute che sembrano emergere dalla pavimentazione, numerosi inserti verdi con alberi per l'ombreggiatura e il progetto dell'illuminazione che continua il "passo luminoso" pensato per il Centro Storico ed in particolare via G. Garibaldi.

Su Piazza dei Contrari, invece, considerato il buono stato manutentivo della pietra esistente, il progetto si limita all'interdizione della sosta con nuova segnaletica coordinata ed all'inserimento di un **arredo urbano a seduta con fontana**, realizzato mediante **elementi di contenimento in Corten e superfici in pietra** che, insieme alla silhouette dei nuovi elementi luminosi, diventano *leitmotiv* per il riallestimento del Centro Storico.

3.2.6 Il parco/parcheggio dei ciliegi. Dalle Basse alla città storica

Aree e vie coinvolte: area rurale a sud-est di p.zza Braglia, via Zenzano.

In risposta alla richiesta del DIP circa nuovi spazi per la sosta nelle Basse di Vignola eventualmente connessi in quota dall'inserimento di un ascensore panoramico, il progetto propone un nuovo sistema verde nel paesaggio agrario che sia non solo un'ampia area parking, ma anche un vero e proprio parco per la fruizione paesaggistica e turistica delle Basse e dei suoi caratteri identitari. Tre gli elementi fondamentali di progetto: (1) l'utilizzo del ciliegio per dare ombreggiatura ai posti auto il più possibile integrato con la geometria degli stalli; (2) l'uso del filare a pioppo per il disegno delle bordature e la misurazione dello spazio, come reminiscenza del modello insediativo del tessuto agrario sull'alveo del Panaro; e (3) la valorizzazione del Canale San Pietro con la derivazione di un elemento d'acqua che, assieme all'introduzione di un pergolato con sedute (con il sistema ad archi già descritto) ed un pannello informativo, diventi un nuovo punto attrattivo delle città, pensato anche per brevi visite scolastiche alla riscoperta dei canali artificiali del fiume che, proprio come per il caso del San Pietro, sono all'origine delle realtà manifatturiere di impianto storico tra Vignola e Modena, come la polveriera e i filatoi di Spilamberto.

I corselli per il passaggio dei veicoli, così come lo stradello dalla via Zenzano, sono pensati in **calcestre stabilizzato**, mentre gli stalli per le auto sono progettati in autobloccante **a inserti verde** (tipo green).

4. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DELLE SCELTE DI PROGETTO

Come meglio definirà l'eventuale Studio di Fattibilità, tutto il progetto è imperniato su i valori della sostenibilità ambientale, sia per quanto concerne l'uso e la ricerca dei materiali, sia per quanto riguarda l'uso del verde per la valorizzazione dell'ombreggiamento nel sistema urbano e per il disegno paesaggistico nelle Basse. Gli interventi ed i materiali sono stati accuratamente determinati, infatti, non solo per il rispetto dei **criteri ambientali minimi**, ma anche seguendo principi di durabilità e ciclo di vita, indirizzati a limitare le produzioni di rifiuto e a fare sì che anche i materiali demoliti possano essere riciclati o riutilizzati. Le schede di autovalutazione DNSH per la verifica del progetto specificheranno meglio le scelte attuate per la minimizzazione degli impatti ambientali.

5. ANALISI PRELIMINARI SULLA FATTIBILITÀ DELL'INTERVENTO E LA DISPONIBILITÀ DEI SOTTOSERVIZI

Come meglio specificato nella relazione tecnica, nonostante l'indisponibilità presso l'Amministrazione Comunale di una mappatura esaustiva delle reti esistenti e dei sottoservizi, le analisi preliminari condotte sia sugli strumenti di pianificazione che mediante analisi visive in loco hanno consentito di orientare le principali scelte architettoniche e tecniche, quali formazioni di pendenze, quote di scavo e sbancamento, impermeabilizzazioni e stratigrafie costruttive, in maniera piuttosto puntuale, sia in termini di effettiva fattibilità che di efficacia delle proposte. Sul Centro Storico, inoltre, dal momento che le analisi preliminari ci riportano carenze infrastrutturali, si potrebbe utilizzare il rifacimento delle sedi stradali in asfalto come buona occasione per l'aggiornamento della rete dei sottoservizi, previa verifica archeologica preventiva.

La seconda fase di progettazione, che ovviamente dovrà avere luogo con un confronto attivo con la Soprintendenza ed il gestore delle reti pubbliche, fornirà tutti gli elementi per l'affinamento della proposta progettuale e l'individuazione delle più idonee soluzioni alla determinazione dei sottoservizi ed alla risoluzione delle eventuali interferenze.

6. FASI DI ATTUAZIONE E ASPETTI ECONOMICI PRELIMINARI

Di seguito, al fine di individuare le linee guida per la definizione degli ambiti che dovranno essere oggetto di studio della progettazione successiva, si propone una **tabella riassuntiva del costo degli interventi valutati mediante stima parametrica**.

L'intento, data la dimensione urbana dell'intervento, è quello di identificare le fasi di attuazione stabilendo l'ordine di grandezza di ogni macro-intervento, in modo da dotare l'Amministrazione della corretta informazione per la determinazione dei propri obiettivi e dei possibili stralci di attuazione. L'intervento, come meglio descritto dal cronoprogramma e dalla nota metodologica sulle modalità di definizione del quadro economico, è **suddiviso in nove stralci attuativi**, appaltabili singolarmente e **individuati con lettere in ordine alfabetico da "A" a "I"**.

I primi 7 stralci da "A" a "G", fatte salve le considerazioni di progetto riportate, rispondono puntualmente agli interventi prioritari richiesti dal bando e rientrano nel costo delle opere stimato dal DIP. Mentre gli stralci "H" e "I", che rispettivamente rappresentano le proposte di progetto per il Parco delle Mura e la nuova piazza urbana di accesso sud-est alla Rocca, sono quantificati a parte.

Le relative progettazioni possono, invece, essere suddivise per 3 macro-gruppi: 1) da "A" a "D" (**progetto del Centro Storico**); 2) da "E" a "G" (**progetto su Corso Italia, via N. Tavoni e le strade della prima espansione urbana otto-novecentesca e progetto sulla nuova area parking nelle Basse**); 3) "H" e "I" (**progetto sul fossato delle mura nord-ovest e sull'area sud-est di accesso alla Rocca**).

Interventi previsti	totale (€)
A. Centro Storico. Inserimento varchi elettronici e segnaletica per realizzazione zona 20, sperimentazioni sulla pedonalizzazione e rafforzamento della ZTL	
A.1 Inserimento 2 varchi elettronici e 1 sistema di videosorveglianza	18.000,00 €
A.2 Segnaletica 0/V per identificazione zona 20	6.431,92 €
totale stralcio A:	24.431,92 €
B. Centro Storico. Riqualificazione del nucleo storico di est	
B.1 Ripaviment. p.zza Carducci con materiali lapidei uso carrabile e pedonale	227.525,00 €
B.2 Ripavimentazione di via Fontana con fasce centrali di listelli in cotto e superfici in ciottolo e ciottolo levigato ad uso carrabile e pedonale	27.600,35 €
B.3 Ripav. di via Bernardoni con fasce centrali in cotto e sup. in ciottolo e ciottolo levigato ad uso carrabile e pedonale, rifacim. pav. portici in cotto (1° tratto), e realizz. sup. in favetto ad uso carrabile (2° tratto)	84.513,49 €
B.4 Ripavimentazione di via Selmi con fascia centrale in materiali lapidei per usi ciclopedonali e superfici in favetto ad uso carrabile e pedonale	56.745,48 €
B.5 Ripavimentazione di via Muratori con fascia centrale in materiali lapidei per usi ciclopedonali; realizzazione sup. in favetto ad uso carrabile e pedonale, e rifacimento pavimentazione portici in cotto	130.283,09 €
B.6 Allestimento di angolo via Bernardoni; pedana per valorizzazione Casa Muratori; valorizzazione con verde e arredo urbano di ingresso via Muratori	133.860,00 €
B.7 Altro arredo urbano (panchine, rastrelliere bici, segnaletica, ecc.)	16.900,00 €
B.8 Risoluzione interferenze, riqualificazione PI, e altre opere a corpo	183.720,00 €
totale stralcio B:	861.147,41 €
C. Centro Storico. Riqualificazione del nucleo storico di ovest e della "Porta Ovest" da via Portello	
C.1 Rifacimento/ripristino pav. via Cantelli con fascia centrale e angolo nord-ovest in cotto e superfici in ciottolo e ciottolo levigato ad uso carrabile e pedonale	117.373,70 €
C.2 Allestimento angolo Cantelli con pavimentazioni, verde e arredo urbano; pedana in pietra e lastre Corten fronte Teatro Cantelli	28.690,00 €
C.3 Restauro di via Soli con pulizia e interventi puntuali delle pavimentazioni in cotto e ciottoli e restauro superfici (pavimenti e tinteggi) dei portici	112.580,00 €
C.4 Restauro di via Bonesi con pulizia e interventi puntuali delle pavimentazioni in cotto e ciottoli e restauro superfici (pavimenti e tinteggi) dei portici	179.230,00 €
C.5 Ripavimentazione di via Barozzi con fascia centrale in materiali lapidei per usi ciclopedonali, realizzazione sup. in favetto ad uso carrabile e pedonale, e restauro sup. (pavimenti e tinteggi) dei portici	133.286,97 €
C.6 Ripavimentazione di via Portello con parte in materiali lapidei per usi ciclopedonali e superfici in favetto ad uso carrabile e pedonale	142.029,44 €
C.7 Allestimento di via Portello con pavimentazione e inserti di verde e scenografia ad archi in Corten	82.800,00 €
C.8 Riqualificazione di via Portello 1° tratto con pavimentazione ciclopedonale rialzata dal piano stradale e cordolo in granito, e ripristino asfalto strale	58.451,01 €
C.9 Altro arredo urbano (panchine, rastrelliere bici, segnaletica, ecc.)	27.912,20 €
C.10 Risoluzione interferenze, riqualificazione PI, e altre opere a corpo	257.850,00 €
totale stralcio C:	1.140.203,32 €
D. Centro Storico. Riqualificazione di via Garibaldi e allestimento di p.zza dei Contrari con arredo urbano e nuovo progetto illuminotecnico	
D.1 Ripavimentazione di via Garibaldi con materiali lapidei per usi pedonali e superfici in favetto per disegno spazio pubblico	248.786,73 €
D.2 Allestimento di angolo via Garibaldi/via Barozzi con pavimentazioni e inserti di verde e allestimento di arredo urbano in p.zza Contrari	43.800,00 €
D.3 Altro arredo urbano (panchine, rastrelliere bici, segnaletica, ecc.)	19.040,00 €
D.4 Risoluzione interferenze, riqualificazione PI, e altre opere a corpo	87.520,00 €
totale stralcio D:	399.146,73 €

E. Prima espansione otto-novecentesca. Corso Italia e via N. Tavoni. Riconfigurazione di Corso Italia a senso unico e ridisegno della sezione stradale, della sosta e dello spazio pubblico	
E.1 Ridisegno di Corso Italia con istituzione senso unico e realizzazione "parterre" in materiali lapidei per usi pedonali e ciclopedonali e pavimentazioni lapidee con inserti di verde urbano	911.119,10 €
E.2 Rifacimento pavimentazione stradale in asfalto di Corso Italia e ridimensionamento sezione stradale di via Tavoni	62.868,52 €
E.3 Altro arredo urbano (panchine, rastrelliere bici, segnaletica, ecc.)	36.994,70 €
E.4 Risoluzione interferenze, riqualificazione PI, e altre opere a corpo	226.800,00 €
totale stralcio E:	1.237.782,32 €
F. Prima espansione otto-novecentesca. Riqualificazione di v.le Trento Trieste, via P. Minghelli, via A. Paradisi, via A. Plessi, via G. B. Bellucci	
F.1 Ridisegno di v.le Trento Trieste con "parterre" in materiali lapidei per usi pedonali e spazi pavimentati fronte attività e ripristino asfalto stradale	171.366,58 €
F.2 Ripavimentazione di via Minghelli con materiali lapidei per usi misti e ridisegno sosta (1° tratto) e ripristino asfalto str. con riqualificazione marciapiedi lato sud (2° tratto)	81.130,63 €
F.3 Riqualificazione di via Bellucci con rinnovo marciapiede lato nord in asfalto e cordolo in granito, e ripristino asfalto stradale	58.319,52 €
F.4 Riqualificazione di via Plessi con realizzazione di ciclopedonale in sede propria in asfalto e cordolo in granito (lato est) e riqualificazione marciapiedi lato ovest, e ripristino asfalto stradale	86.112,07 €
F.5 Altro arredo urbano (panchine, rastrelliere bici, segnaletica, ecc.)	17.046,00 €
F.6 Risoluzione interferenze, riqualificazione PI, e altre opere a corpo	91.500,00 €
totale stralcio F:	505.474,80 €
G. Il parco/parcheggio dei ciliegi.	
G.1 Realizzazione di parcheggio entro parco rurale con pavimentazione pedonale e carrabile in calcestre e grigliato erboso carrabile	115.403,00 €
G.2 Allestimento con pensilina, spazio attrezzato con elemento d'acqua, ascensore e piantumazioni	260.000,00 €
G.3 Risoluzione interferenze, riqualificazione PI, e altre opere a corpo	110.000,00 €
totale stralcio G:	485.403,00 €
TOTALE STRALCI A+B+C+D+E+F+G:	4.653.589,50 €
ONERI DELLA SICUREZZA:	186.143,58 €
H. Il Parco delle Mura. Nuovi spazi relazionali per il gioco e l'incontro	
H.1 Realizzazione di parco urbano (Parco delle Mura) con gradonate che disegnano cavea per eventi espositivi e percorsi ciclopedonali, verde urbano e altre pavimentazione per spazi pubblici attrezzati e gioco bimbi	433.174,78 €
H.2 Allestimento con spazio attrezzato, gioco bimbi, piantumazioni e arredo urbano	63.529,90 €
H.3 Risoluzione interferenze, riqualificazione PI, e altre opere a corpo	79.700,00 €
totale stralcio H:	576.404,68 €
I. La "Porta Sud". Nuovi spazi relazionali di accesso alla Rocca e al parcheggio di via Zenzano	
I.1 Realizzazione di nuovi luoghi relazionali (Porta Sud di ingresso alla Rocca) con gradonate che disegnano piazze, verde urbano e altre pav. atte identificare spazi per l'incontro cittadino ed il mercato biologico	527.383,00 €
I.2 Allestimento con spazi attrezzati, piantumazioni e arredo urbano	53.143,82 €
I.3 Risoluzione interferenze, riqualificazione PI, e altre opere a corpo	88.400,00 €
totale stralcio H:	668.926,82 €
TOTALE STRALCI H+I:	1.245.331,50 €
ONERI DELLA SICUREZZA:	49.813,26 €

Concorso di progettazione per il “progetto di fattibilità tecnica ed economica per la rigenerazione urbana dell’area centrale della città di Vignola”.

Valorizzazione delle identità locali e nuove relazioni urbane



Indice

1. Premessa

2. Quadro conoscitivo generale

2.1 Inquadramento territoriale

2.2 Inquadramento storico-critico degli ambiti di intervento

2.3 Dallo studio di quadro conoscitivo generale al progetto

3. Quadro urbanistico

3.1 Inquadramento urbanistico vigente

3.2 Analisi dei vincoli e tutele

3.3 Analisi dei vincoli di carattere ambientale e paesaggistico

3.4 Dallo studio di quadro urbanistico al progetto

4. Stato di fatto dei luoghi. Ricognizione delle caratteristiche morfologiche, materiche e del verde

5. Analisi preliminari per la definizione della Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico

6. Valutazioni preliminari sulle interferenze e prime indicazioni di progetto

7. Indicazioni per la prosecuzione dell'iter progettuale e realizzativo

8. Nota metodologica e considerazioni per la quantificazione economica degli interventi

1. PREMESSA

La presente relazione tecnica illustra le osservazioni che sono state condotte sullo stato di fatto dei luoghi e sulla letteratura reperita per l'indagine e la ricognizione delle aree di progetto sotto tutti i profili di interesse alla composizione della proposta progettuale.

Conformemente a quanto richiesto dal bando ed in linea con i contenuti già esplicitati nel DIP, l'indagine si è svolta sulla base di **due diversi livelli di approfondimento e studio**. Il primo livello ha riguardato l'analisi accurata di tutta la strumentazione urbanistica comunale e sovraordinata vigente, al fine di individuare, per ogni specifico ambito di progetto, eventuali vincoli storici o paesaggistici e tutele da tenere presente dal punto di vista archeologico, sismico e geotecnico, idraulico e idrogeologico. Il secondo livello di approfondimento, invece, è stato portato avanti mediante diversi sopralluoghi ed accurate analisi visive condotte con rilievi fotografici e geometrici, finalizzate a identificare i caratteri tipologici e morfologici locali da valorizzare, le criticità non risolte e lo stato conservativo dei materiali.

Considerate, inoltre, l'impossibilità di condurre in questa fase rilievi topografici plano-altimetrici e l'indisponibilità presso l'Amministrazione Comunale di una mappatura esaustiva delle reti esistenti e dei sottoservizi, **lo studio si è limitato a verificare la rispondenza del progetto ai sistemi tecnologici esistenti ipotizzabili dall'osservazione in loco**, quali il sistema di raccolta e recupero delle acque piovane meteoriche e per l'irrigazione del verde urbano o il sistema di pubblica illuminazione.

Ad ogni modo, il progetto, in ogni stralcio attuativo ipotizzato, sia per quanto concerne la definizione delle scelte architettoniche e tecniche, quali formazioni di pendenze, quote di scavo e sbancamento, impermeabilizzazioni e stratigrafie costruttive, che per la valutazione economica e la risoluzione delle interferenze, tiene conto delle specificità rilevate e avanza ipotesi sulla base di stime parametriche ottenute con il confronto incrociato tra la lettura dell'ultimo aggiornamento dell'Elenco Prezzi delle Opere Pubbliche della Regione Emilia-Romagna e l'esperienza derivante da realizzazioni comparabili alle opere in oggetto. **La fase successiva** di progettazione, attraverso indagini fisiche specifiche e la verifica con il gestore delle reti pubbliche, **fornirà tutti gli elementi per l'affinamento della proposta progettuale e l'effettiva prova della sua fattibilità**.

Infine, premesse le considerazioni già effettuate nella relazione generale di progetto, **di seguito** per ogni livello di studio, dal quadro conoscitivo generale alla ricognizione dei vincoli sino all'analisi dello stato di fatto, **vengono introdotti sommariamente anche i contenuti e gli esiti delle valutazioni che hanno orientato la progettazione**. La volontà è quella di dimostrare quanto il progetto sia informato dallo studio del luogo e quanto i valori del luogo siano alla base dell'azione primaria del progetto: **la messa in valore delle identità della città di Vignola** (la città fortificata, la città dei viali e dei portici, la città delle Alte e delle Basse, la città perfluviale e dei ciliegi).

2. Quadro conoscitivo generale

2.1 Inquadramento territoriale

L'area oggetto di intervento, come meglio identificato dalla perimetrazione sovrapposta all'immagine catastale sotto riportata, fa riferimento al sistema di piazze e strade pubbliche del Centro Storico della città di Vignola ed agli isolati urbani della prima espansione otto-novecentesca racchiusi tra le vie C. Battisti, G. B. Bellucci e A. Plessi, ed interessa, oltre che il sistema viabilistico di Corso Italia che oggi genera un'importante "cesura" tra i due modelli insediativi, anche il sistema paesaggistico perifluviale delle Basse.

L'intervento ha come finalità la rigenerazione urbana dell'intero centro cittadino e **sei sono gli obiettivi/ambiti di progetto** soggetti a riqualificazione entro cui si sviluppa la proposta progettuale:

1) Il nucleo del Centro Storico di est con via G. Garibaldi quale asse centrale

Aree e vie coinvolte: via G. Garibaldi, via L. A. Muratori, via Fontana, p.zza G. Carducci, via P. A. Bernardoni, via F. Selmi.

2) Il nucleo del Centro Storico di ovest con via G. Garibaldi quale asse centrale

Aree e vie coinvolte: via G. Garibaldi, via J. Barozzi, via J. Cantelli, via G. Soli, via V. Bonesi.

3) La linea verde del fossato delle mura e l'asse di via Portello d'ingresso ovest al Centro Storico e al centro nuoto

Aree e vie coinvolte: area del fossato delle mura in fronte alla Torre Galvani e alla Torre Moreni, via Portello.

4) L'ingresso sud-est alla Rocca da via Ponte Muratori e dal sottopasso insieme a p.zza dei Contrari e aree limitrofe

Aree e vie coinvolte: sottopasso di via Ponte Muratori, parcheggio di via Zenzano, area verde e pedonale a sud della Rocca, via Posterla e Piazza dei Contrari.

5) La circonvallazione costituita da Corso Italia e via N. Tavoni ed il sistema dei viali della prima espansione urbana otto-novecentesca

Aree e vie coinvolte: Corso Italia e aree limitrofe, v. Nino Tavoni, v.le Trento e Trieste, via P. Minghelli (tratto tra via G. Mazzini e v.le Trento Trieste), via A. Paradisi (tratto tra via G. Mazzini e v.le Trento Trieste), via C. Battisti, via G. B. Bellucci, via A. Plessi.

Sono invece escluse dal bando in quanto già oggetto di riqualificazione, ma dovranno essere coordinate: via G. Mazzini, via P. Minghelli (tratto tra via A. Plessi e via G. Mazzini), via A. Paradisi (tratto tra via A. Plessi e via G. Mazzini).

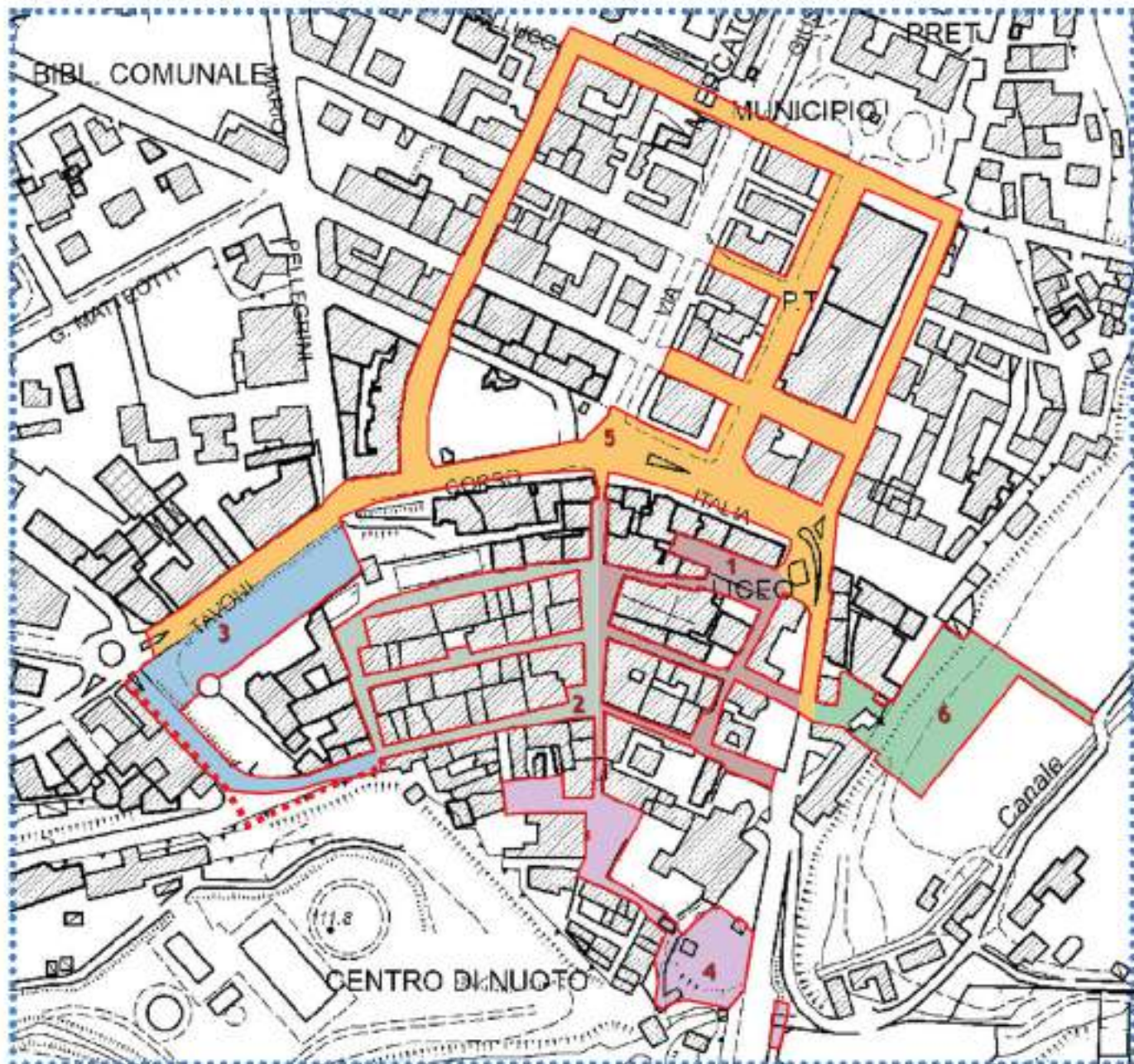
6) L'area rurale delle Basse accessibile da via Zenzano

Aree e vie coinvolte: area rurale a sud-est di p.zza Braglia, via Zenzano.



Individuazione ambiti di progetto su mappa catastale:

- 1) Colore rosso: nucleo del CS di est e via Garibaldi;
- 2) Colore grigio: nucleo del CS di ovest e via Garibaldi;
- 3) Colore azzurro: fossato delle mura e ingresso ovest al CS da via Portello;
- 4) Colore viola: ingresso sud-est da via Ponte Muratori e dal sottopasso e p.zza dei Contrari e aree limitrofe;
- 5) Colore arancione: Corso Italia e via N. Tavoni ed il sistema dei viali della prima espansione urbana otto-novecentesca;
- 6) Colore verde: area rurale delle Basse accessibile da via Zenzano.



2.2 Inquadramento storico-critico degli ambiti di intervento

Dal punto di vista dell'inquadramento storico-critico, che certamente andrà approfondito nella successiva progettazione mediante analisi archivistiche e rilievi specifici, in linea con le nozioni già contenute nel DIP, i **6 ambiti di progetto sopra elencati possono essere riassunti ed individuati per macro-gruppi** seguendo le principali caratteristiche morfologiche e tipologiche che li contraddistinguono, così come di seguito descritto.

Centro Storico (ambiti di progetto n° 1-2-3-4)

Il **Centro Storico**, che ha un disegno di evidente impianto medievale ed una conformazione unitaria racchiusa nel sedime murario, **si contraddistingue per due fasi di espansione** ancora oggi chiaramente rintracciabili nella struttura urbana mediante l'asse stradale identificato, da ovest ad est, da via Portello, via Barozzi e via Muratori che si innesta sulle mura altomedievali e separa i due nuclei insediativi.

Il **nucleo più antico**, quello altomedievale del cosiddetto Castelvechio, è **definito da un primo insediamento fortificato** protetto da una linea di cinta muraria con fossato sui lati nord ed ovest e dal declivio naturale sul fiume Panaro sui lati sud ed est, dove appunto si apriva la storica "Pusterla", porta d'accesso secondario nascosta tra le mura, che ancora oggi si legge nella toponomastica della via. **L'insediamento si sviluppa attorno alla Rocca**, fortino dalle funzioni militari trasformato nel primo quattrocento dalla famiglia Contrari investita del feudo dalla casa d'Este, **e comprende sia i nuclei abitativi** inclusi nelle vie allora denominate del Tufo, Castelvechio, Belvedere e del Buco quale probabile altro ingresso a nord nel sedime murario, **sia le due storiche piazze oggi denominate p.zza dei Contrari e p.zza Boncompagni** su cui si staglia palazzo Barozzi, già E. Contrari e Boncompagni.

Il **nucleo quattrocentesco**, invece, quello del cosiddetto Castelnuovo risalente all'espansione cittadina attuata dalla famiglia Contrari in direzione nord, **si individua nel sistema murario intervallato da torri difensive e fossati** ancora oggi riconoscibile nella forma "a diamante" su strada Corso N. Tavoni/Corso Italia, già strada di Marano/Corso Vittorio Emanuele.

L'insediamento è caratterizzato da isolati compatti a lotto medievale, con tipi edilizi di 3-4 piani fuori terra e botteghe/laboratori accessibili da porticati continui, **racchiusi in due nuclei insediativi separati al centro dall'asse nord-sud oggi denominato via Garibaldi**: vera e proprio porta di ingresso nord alla città e spazio pubblico di percorrenza del sistema di piazze urbane che fin dal moderno quattrocento ha definito la fruizione delle principali emergenze di interesse cittadino del Centro Storico, come la chiesa e la Torre dell'Orologio. Il nucleo di ovest si innesta tra le attuali vie J. Barozzi, J. Cantelli già via Monache, G. Soli e via V. Bonesi, mentre il nucleo di est è definito dagli isolati urbani tra le vie L. A. Muratori, Fontana, P. A. Bernardoni e via F. Selmi già via Ospedale.

Tra le emergenze da valorizzare, per la cui narrazione (per ragioni di tempo e di spazio) si rimanda alle note contenute nel DIP ed alle eventuali indagini storico-archivistiche che definiranno la seconda fase

di progettazione, oltre alla Rocca, il palazzo Barozzi e la cinta muraria nord-ovest con le Torri Moreni e Galvani tutelati da vincoli ministeriali, si citano la Casa di L. A. Muratori in via Selmi già via Ospedale anch'essa sottoposta a restauro scientifico, la Torre dell'Orologio, la Parrocchia dei SS. Nazario e Celso ed il Teatro Cantelli in via Cantelli già via Monache.

Di grande interesse per lo sviluppo progettuale sono, invece, (1) lo spazio del fossato fuori dalla linea delle mura tra le torri Moreni e Galvani con l'ingresso ovest al Centro Storico da via Portello ed (2) il terrapieno verdeggiante, sempre fuori le mura, d'ingresso sud-est alla Rocca. Veri e propri sistemi della città da valorizzare quali spazi verdi di alto valore architettonico e porte di ingresso alla città storica come si echeggia anche nella toponomastica delle stesse vie: "Via Portello" da nord-ovest e "Via Pusterla" da sud-est.

Come emerge, infatti, anche dal piano di ricostruzione postbellica progettato nel 1952 dall'ingegner M. A. Pucci ed attuato solo parzialmente, le due aree rappresentano spazi dal grande potenziale iconico per la valorizzazione del Centro Storico. La prima, quale spazio ideale proprio per la realizzazione di un parco pubblico finalizzato a rendere il fossato delle mura un luogo vivo della città e non uno spazio indecoroso e abbandonato. Mentre la seconda come spazio da reinserire nel sistema urbano mediante una rimodellazione del terreno a "dolce declivio" che sia tale da consentire una migliore visuale della rocca vignolesca da chi percorre via Ponte Muratori e dunque che sia tale, come ricorda lo stesso Pucci, da "valorizzare in modo degno l'insigne monumento".

Foto storiche
Si osserva il valore storico delle mura ed il potenziale dello spazio a sud-est della Rocca per una sua migliore inquadratura da via Ponte Muratori.



Catasto post-unitario del 1886-1888, Comune di Vignola, ASMO, foglio 24 e allegato 001.

Dall'analisi si comprendono gli insediamenti di impianto storico ed anche la prima espansione urbana oltre le mura.

Inoltre, per certe strade (quelle non rinominate in fase post-unitaria) è possibile osservare la originaria toponomastica, che chiaramente indica già nel nome gli antichi accessi alla città storica tra le mura: via "Portello", via "Pusterla", via "del Buco".



Corso Italia, via N. Tavoni e la prima esp. urb. otto-novecentesca (ambito di progetto n° 5)

Come chiaramente individuato dalla ricognizione sul DIP e dal catasto post-unitario di fine Ottocento qui riportato, la prima espansione urbana fuori le mura ha inizio con la realizzazione del Foro Boario e lo stradone dell'attuale via G. Mazzini e con l'introduzione delle linee infrastrutturali della tramway Bologna-Vignola sull'asse parallelo all'attuale Corso Italia e successivamente più a nord della ferrovia Modena-Vignola. Nuovi centri di interesse che hanno determinato la costruzione di **nuovi assi stradali** mediante la **progressiva trasformazione dei poderi e dei parchi delle ville rurali fuori le mura in isolati urbani costruiti**.

Dalla lettura del quadrante urbano compreso tra la provinciale e le attuali vie G. Bellucci e C. Battisti si percepisce chiaramente questo sistema, così come si leggono le trasformazioni successive di primo e secondo dopoguerra che, con i vari piani di recupero ed espansione, hanno determinato **l'attuale struttura urbana ad isolati ortogonali** e, conseguentemente, **l'attuale insanabile cesura tra il Centro Storico e la prima espansione urbana di stampo otto-novecentesco** oltre la linea della tramway e lo spazio determinatosi tra il nucleo storico e la città oltre le mura (la cosiddetta "Mezzaluna").

Tra le **emergenze degne di nota**, infine, oltre a quelle che si attestano su via G. B. Bellucci, quali la villa di stampo ottocentesco oggi sede degli uffici comunali, il mercato ortofrutticolo e più a nord la stazione ferroviaria, vanno certamente considerati anche gli edifici porticati prospicienti Corso Italia, quali spazi da valorizzare per il ridisegno dello spazio pubblico ed una migliore attrattività delle attività commerciali insediate. Veri e propri fondali della scena urbana.

Foto storiche e scatto odierno

Si osserva il valore dello spazio di Corso Italia nel dopoguerra e nella odierna situazione di "cesura" tra la città storica e la città otto-novecentesca.





Mappa storica, 1894, ASCV.



Foto storica



Mappa dei periti agrimensori, corso del Panaro, 1815, ASMO, Archivio Austro-Estense, n. 31.

L'area rurale delle Basse accessibile da via Zenzano (ambito di progetto n° 6)

Il sistema paesaggistico delle Basse, definito dai salti di quota tipici dell'orografia pedecollinare della provincia modenese con zone collinari a calanchi (le Alte) e zone pianeggianti rese fertili dal fiume Panaro (le Basse), ha origine dalle operazioni antropiche di bonifica, di geometrizzazione del territorio e di costruzione di canali per la coltivazione delle terre nell'alveo del fiume Panaro.

Come ben dimostrato dalle mappe storiche, il sistema rurale delle Basse vignolesi che si sviluppa ad est dell'edificato storico della città si contraddistingue per la coltivazione del ciliegio. E la coltivazione del ciliegio, così come la geometria del territorio, diventano fondamentali linee guida per il progetto: elementi di alto valore simbolico da tutelare alla pari delle emergenze storiche architettoniche. Basti osservare, come semplice esempio di supporto all'analisi storico-critica, le mappe dei periti agrimensori di fine Ottocento, di cui si riporta un modello redatto proprio sull'area sud-est di Vignola.

Per quanto concerne invece il sistema paesaggistico ad ovest del nucleo del Centro Storico, degno di nota è certamente il centro natatorio progettato negli anni '70 dagli architetti C. Leonardi e F. Stagi: Un complesso con volumi costruiti articolati in un parco di essenze autoctone e percorsi entro una trama di traiettorie curvilinee e giochi geometrici.

2.3 Dallo studio di quadro conoscitivo generale al progetto

Il progetto fa proprie le nozioni del quadro conoscitivo generale e prova a proporre per Vignola 5 regole senza tempo. L'analisi storico-critica condotta sul Centro Storico e sulla toponomastica delle vie, infatti, ha portato a valutare come azione prioritaria due questioni fondamentali: (1) la valorizzazione dei punti di accesso alla città storica (si vedano le proposte per via Portello e per l'ingresso alla città dal sottopasso di via Ponte Muratori attraverso la Pusterla) e (2) la valorizzazione di tutte le rilevanze architettoniche da trattarsi non più come sponde della scena urbana, ma come spazi di socializzazione (si vedano le proposte per la casa di Muratori, il Teatro Cantelli, il piazzale della Rocca e il Parco delle Mura).

Ma non solo. L'analisi storico-critica ha portato anche a comprendere l'importante esigenza per Vignola di recupero di altri due valori fondamentali: (1) il rapporto di continuità e contiguità tra la città dentro e fuori le mura progressivamente cancellato dall'edificazione sull'asse della storica tramway (si vedano le proposte per l'attraversamento da via Mazzini a via Garibaldi ed il nuovo "parterre" su Corso Italia) ed (2) il rapporto di interazione visuale reciproca tra le Alte e le Basse (si vedano le proposte per il parcheggio nelle Basse o il percorso pedonale sotto le mura ovest).





3. QUADRO URBANISTICO

3.1 Inquadramento urbanistico vigente

Per quanto attiene il livello della pianificazione comunale, la strumentazione vigente a cui fare riferimento per la determinazione degli indirizzi urbanistici sulle aree oggetto di intervento è quella definita dal Piano Regolatore Generale (PRG) approvato nel 2001 e aggiornato a seguito di numerose varianti. Sebbene, infatti, sia in corso la fase di adeguamento alla nuova disciplina urbanistica regionale LR 24/2017 che prevede l'elaborazione del PUG con l'aggiornamento del Quadro Conoscitivo e degli indirizzi di piano, ad oggi, non vi sono ancora norme operanti e vincolanti approvate, se non quelle di QC riportate al paragrafo successivo sull'analisi vincolistica di recepimento dei vincoli ministeriali.

Dal punto di vista del PRG, l'area del Centro Storico (*ambiti di progetto n° 1-2-3-4*) è inquadrata nella Zona Omogenea A definita all'art.59 delle NTA ed è disciplinata, oltre che dalle dette norme, dalle schede di rilevamento che contengono utili indicazioni e prescrizioni per la conservazione e valorizzazione degli elementi architettonici e decorativi di pregio eventualmente esistenti. L'area della prima espansione urbana otto-novecentesca (*ambito di progetto n° 5*), invece, è inserita per alcuni edifici in Zona Omogenea B.1 (art.61), per altri in Zona Omogenea B.2 (art.62) e per altri casi episodici ancora in Zona Omogenea D.7 (art.72). Per quanto riguarda il sistema delle Basse (*ambito di progetto n° 6*), infine, lo strumento individua le aree a ovest del Centro Storico come Zona Omogenea F.2, "impianti sportivi e parchi di livello urbano e territoriale" (art.82), e le aree ad est come propriamente "di tutela paesaggistica delle Basse e dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua" (art.78).

PRG vigente, stralcio, tavola 2, 2001.



- ⬤⬤⬤ A ⬤⬤⬤ perimetro zona omogenea A
- zona omogenea B.1
- zona omogenea B.2
- zona omogenea D.7
- perimetro bellezze naturali
- ⬤⬤⬤ fascia 150 m da Panaro e canale Marano
- - - viabilità storica
- viabilità panoramica
- impianti sportivi e parchi
- zone agricole E.3 di tutela

3.2 Analisi dei vincoli e tutele

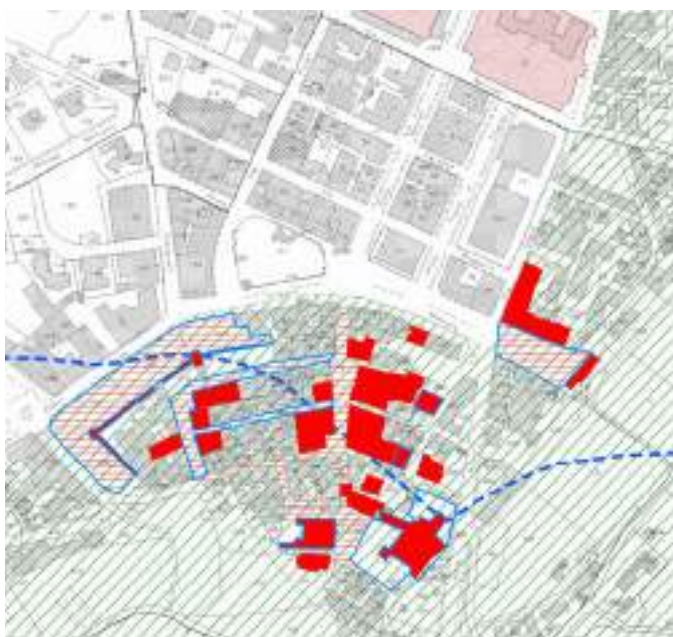
Per quanto concerne l'analisi dei vincoli e delle tutele da considerarsi nella determinazione della proposta progettuale, **oltre agli indirizzi definiti dalle schede di censimento e dal PRG** che, tra l'altro, individua le vie N. Tavoni, Corso Italia, Ponte Muratori, C. Battisti quali "viabilità storica" (art.54) e le vie N. Tavoni, Corso Italia, Ponte Muratori quali anche "viabilità panoramica" (art.55), **occorre prendere in considerazione i vincoli ministeriali** correttamente recepiti dal Quadro Conoscitivo del PTCP e già individuati dalla tavola n. 3 allegata al DIP, che rappresenta un estratto del QC del PUG.

In particolare, come ben chiarito dalla tavola e dagli elenchi dei beni storici del PTCP, oltre agli edifici e spazi pubblici di valore storico architettonico per interesse regionale (nell'immagine edifici in rosso o spazi in rigato rosso), ai fini della valorizzazione degli spazi pubblici antistanti le emergenze oggetto del concorso, sono soprattutto da attenzionare in quanto vincolati ai sensi del D.lgs. 42/2004: la Rocca, il palazzo Boncompagni, la casa natale di Muratori, il muro di cinta con Torre Galvani e Torre Moreni e l'edificio dell'ex Ospedale oggi sede degli uffici dell'Unione.

Molto importanti alla definizione del progetto urbano e delle pavimentazioni di progetto, però, sono anche **i vincoli riservati alle strade**.

Tutte le strade oggetto di intervento, infatti, sono sottoposte a vincolo paesaggistico (art.139 e160 del DL 490/1999), ed in particolare, **le vie del Centro Storico di via J. Cantelli, via G. Soli, via V. Bonesi** sono dichiarate d'interesse storico-artistico ai sensi dell'art.10, comma 1, e 12 del D.lgs. 42/2004, e dunque da tutelare sia per quanto concerne la composizione architettonica che materica.

QC, PUG, stralcio, tavola 3 allegata al DIP.



- confine del Centro Storico
- edifici di valore storico architettonico
- vincolo ministeriale (DL 42/2004)
- ▨ spazi pub. di valore storico architettonico
- - - fascia 150 m di rispetto
- immobili ed aree di pertinenza con vincolo,
- zone di particolare interesse
- paesaggistico ambientale soggette a decreto di tutela

3.3 Analisi dei vincoli di carattere ambientale e paesaggistico

Al fine di consentire una prima valutazione degli aspetti storico-archeologici, geologici, geotecnici, idraulici, idrogeologici, di seguito si propone una disamina delle più importanti cartografie di rappresentazione dei vincoli e delle tutele di carattere ambientale e paesaggistico che definiscono l'area di intervento. L'analisi è stata condotta consultando gli strumenti di pianificazione vigenti a tutti i livelli, dal Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) e al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), sino al **Piano Territoriale di coordinamento Provinciale (PTCP)**, che dal momento che dettaglia e recepisce tutti i contenuti regionali, diventa qui il principale strumento di studio e confronto per la definizione del progetto.

Come si può osservare dalla carta della “Tutela delle risorse paesistiche e storico-culturali” (**tav.1.1.8-PTCP**), l'ambito di interesse si inserisce negli insediamenti urbani storici e strutture insediative storiche non urbane. Inoltre, come già anche evidenziato nei documenti sopra richiamati, l'area, per buona parte rientra nelle **zone di particolare interesse paesaggistico e ambientale** soggette al D.lgs. 42/2004, art. 143 (vincolo ex lege 1497/39) ed anche nella fascia di 150 m di rispetto dal Panaro e canale di Marano (vincolo ex lege 431/1985). Le strade principali che lambiscono le aree soggette ad interventi sono inquadrare in parte come “viabilità storica” e “viabilità panoramica” e per esse, al fine di un progetto di rigenerazione urbana coerente, molto importante è lo studio delle sezioni tipologiche, degli elementi di arredo e delle essenze autoctone esistenti. Mentre per quanto concerne le Basse sono esclusivamente da accettarsi progetti di tutela, recupero e valorizzazione.

Come parallelamente, inoltre, si può osservare dalla carta della “Tutela delle risorse naturali, forestali e della biodiversità del territorio” (**tav.1.2.8-PTCP**), nonostante la vicinanza al corridoio ecologico primario del Panaro ed al connettivo ecologico diffuso delle Basse, l'ambito di intervento è classificato nel territorio insediato con infrastrutture esistenti.

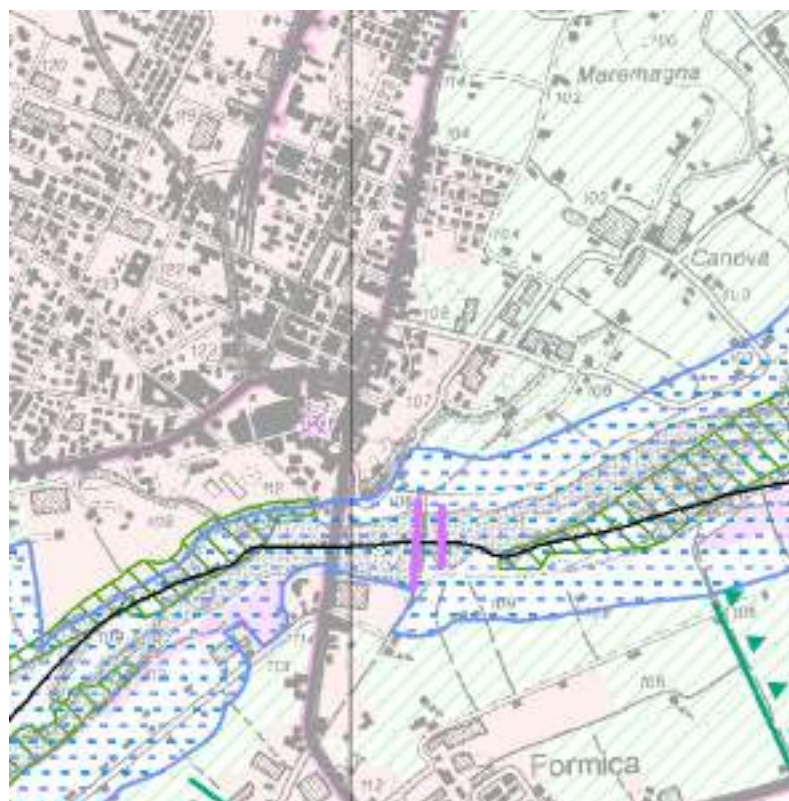
Per quanto infine riguarda la sicurezza del territorio e le eventuali attenzioni da includere nel progetto sotto il profilo del rischio idrogeologico, sismico ed idraulico, le rispettive cartografie del PTCP dimostrano che l'area di Vignola per gli ambiti interessati (1) relativamente al rischio idrogeologico, è **esclusa dalle aree a rischio** elevato e molto elevato e non è interessata da frane attive, quiescenti o instabili; (2) relativamente al rischio sismico (**tav.2.2a.5-PTCP**), è definita come **area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche** (microzonazione sismica - approfondimenti di II livello); e (3) relativamente al rischio idraulico (**tav.2.3.2-PTCP**), è compresa all'interno del **limite delle aree soggette a criticità idraulica**, per le quali si devono prevedere interventi e progetti rivolti all'applicazione del principio di invarianza idraulica o di attenuazione del rischio.



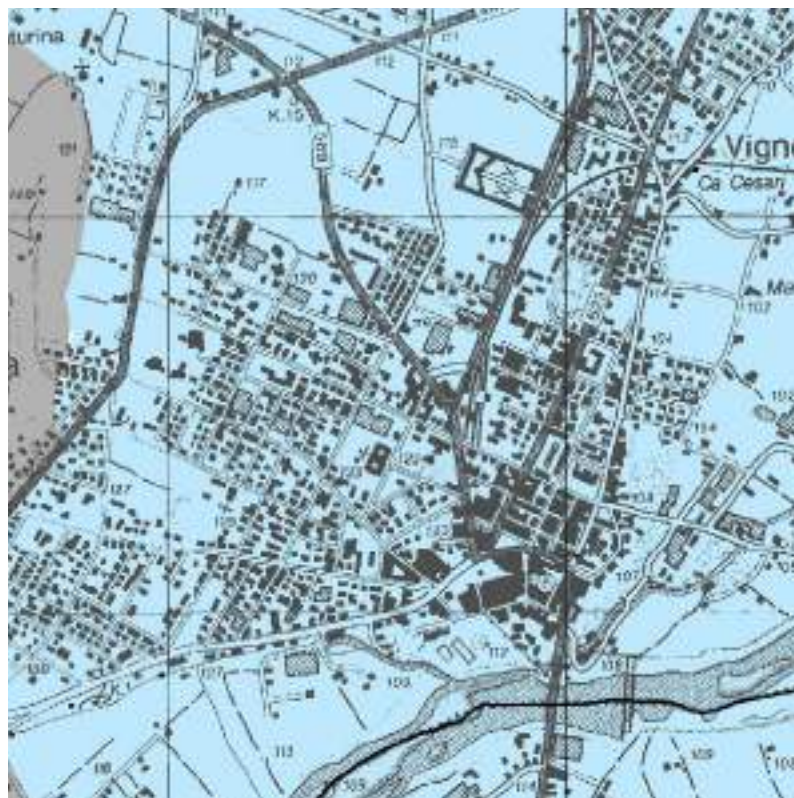
Rete idrografica e risorse idriche superficiali e sotterranee	
	Invasi ed avari di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 10)
Rete ecologica provinciale - sistema delle aree protette	
Progetti di tutela, recupero e valorizzazione a "Area Strada" (Art. 32)	
	Progetti di tutela, recupero e valorizzazione (Art. 32, comma 5)
Struttura del paesaggio e tutela del paesaggio identitario	
Principali assetti di paesaggio (Art. 34)	
	Ambiti fluviali di alta pianura (Art. 34, comma 4)
Ambiti ed elementi territoriali di interesse paesaggistico ambientale	
	Zone di particolare interesse paesaggistico e ambientale soggette a decreto di tutela
Ambiti ed elementi territoriali di interesse storico culturale - sistema delle risorse archeologiche	
	Insediamenti urbani storici o strutture inedite storiche non urbane (Art. 42)
	Vallate storiche (Art. 44A)
	Vallate panoramiche (Art. 44B)
	Canali storici (Art. 44C)

PTCP, tav.1.2.8, 2009, Carta delle Tutele, "Tutela delle risorse naturali, forestali e della biodiversità del territorio"

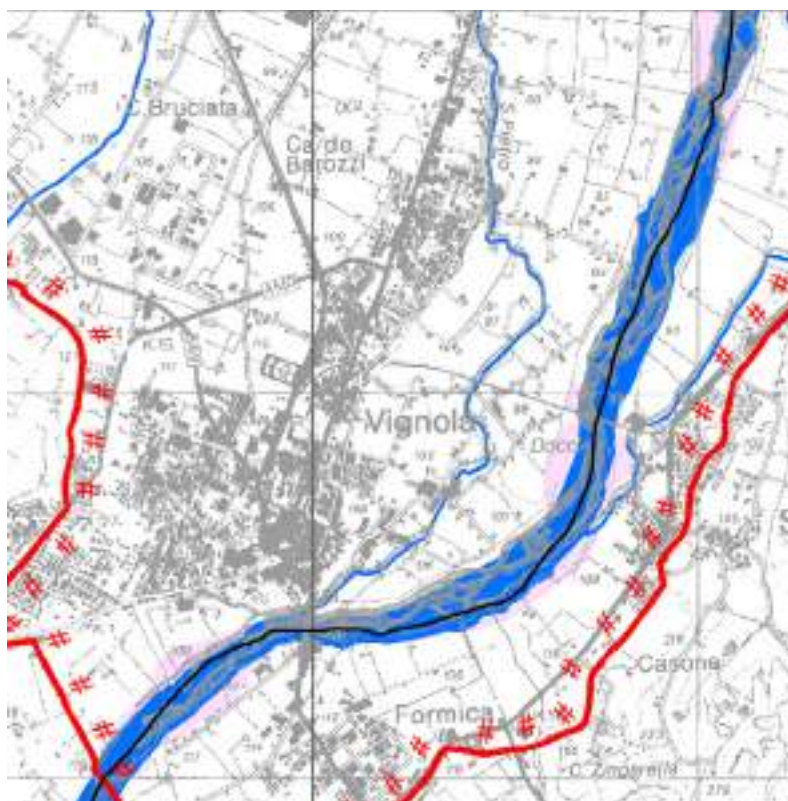
PTCP, tav.1.1.8, 2009, Carta delle Tutele, "Tutela delle risorse paesistiche e storico-culturali"



Elementi funzionali della rete ecologica provinciale	
	Corridoi ecologici primari (Art.28)
	Corridoi ecologici diffusi (Art.28)
Principali fenomeni di frammentazione della rete ecologica	
Insediamenti	
	Territorio insediato a 2006
Infrastrutture della mobilità	
	Infrastrutture viarie esistenti
	Infrastrutture ferroviarie esistenti



PTCP, tav. 2.2a.5, 2009, Carta delle Sicurezze,
"Rischio sismico: carta delle aree suscettibili di
effetti locali - pianura"



PTCP, tav. 2.2a.5, 2009, Carta delle Sicurezze,
"Rischio idraulico: carta della pericolosità e
della criticità idraulica"

3.4 Dallo studio di quadro urbanistico al progetto

La progettazione segue gli indirizzi urbanistici e l'analisi vincolistica sopra esposta, tanto che sia le tutele riservate al paesaggio delle Basse che quelle riguardanti le emergenze architettoniche vincolate ai sensi del D.lgs. 42/2004, sono la base delle principali scelte del progetto.

Come si può osservare dagli elaborati di studio in scala 1:200, infatti, oltre all'attenzione rivolta ai temi ambientali e archeologici che hanno indotto a limitare al massimo le quote di profondità di scavo e a preservare l'invarianza idraulica, è stato il vincolo sulle vie J. Cantelli, G. Soli, V. Bonesi a determinare la conservazione materica di dette vie, e, al contempo, la scelta compositiva di prolungamento della loggia in cotto e ciottoli sulle vie Fontana e P.A. Bernardoni, tanto che fanno eccezione solamente gli interventi previsti per la riconfigurazione di via Cantelli che, se pure non sono meramente conservativi, mantengono comunque l'uso del cotto e ciottoli ed hanno il chiaro obiettivo di meglio integrare le emergenze architettoniche e consentire la ciclabilità al centro.

Per quanto concerne, invece, le vie G. Garibaldi, F. Selmi, L. A. Muratori, J. Barozzi e Portello che non sono soggette a vincolo diretto, il progetto, come descritto dagli elaborati grafici, propone un intervento più consistente di cambio materico in pietra e favetto. E non è pertanto un caso che sia proprio su queste vie la proposta più importante di riqualificazione del Centro Storico.

Il successivo necessario confronto con la Soprintendenza detterà gli orientamenti per l'affinamento progettuale delle proposte.



4. STATO DI FATTO DEI LUOGHI. RICOGNIZIONE DELLE CARATTERISTICHE MORFOLOGICHE, MATERICHE E DEL VERDE

In relazione alle valutazioni contenute nel DIP, di seguito, per ogni ambito di progetto individuato sono riassunte schematicamente le principali analisi morfologiche, materiche, dello stato conservativo, e sul sistema del verde che sono state condotte per la ricognizione approfondita dello stato dei luoghi.

Inoltre, al fine di rendere più chiara la comprensione delle scelte effettuate, così come meglio descritto nella relazione generale, nelle valutazioni economiche, nel cronoprogramma delle fasi attuative e nelle tavole grafiche, per ogni ambito viene sintetizzata anche la corrispondente proposta progettuale.

Ambiti di progetto n° 1-2-3-4 (rif.stralci attuativi A-B-C-D-H-I)		
	<i>stato di fatto</i>	<i>proposta progettuale</i>
p.zza Carducci (rif. fase B.1)		
<i>caratteristiche</i>	Parcheggio a raso con viabilità a senso unico.	Ripav., ridisegno e razionalizzazione della sosta con introduzione di nuova segnaletica per uso serale dedicato a residenti.
<i>materiali</i>	Asfalto (stato discreto).	Pietra di Luserna e corsi di pietra d'Istria.
<i>verde</i>	Non presente (Cedrus Libani in area limitrofa).	Non presente (Cedrus Libani in area limitrofa).
via Fontana (rif. fase B.2)		
<i>caratteristiche</i>	Strada ad unica corsia e senso unico.	Trasformazione in strada 20 km/h ZTL a senso unico e ripavimentazione con disegno materico.
<i>materiali</i>	Asfalto (stato discreto).	Listelli di cotto a fasce e ciottoli/ciottoli levigati
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.
via P. A. Bernardoni (rif. fasi B.3-6)		
<i>caratteristiche</i>	Strada ad unica corsia e senso unico. Portico a pavimentazioni miste.	Trasformazione in strada 20 km/h ZTL a senso unico e ripavimentazione con disegno materico. Ripavimentazione portico.
<i>materiali</i>	Asfalto e portico in pietra calcarea (stato discreto/scarso).	Listelli di cotto e ciottoli/ciottoli levigati. Cotto a pose diverse per ridisegno portico.
<i>verde</i>	Fioriere lato portico; albero di Magnolia angolo via Selmi.	Riqualificazione ang. verde via Selmi con Magnolia e arredo urbano ¹ .
via F. Selmi (rif. fasi B.4-6)		
<i>caratteristiche</i>	Strada ad unica corsia e senso unico chiusa.	(1° tr.) Trasformazione in strada 20 km/h ZTL a senso unico con cicloped. centrale. (2° tr.) Ridis. materico con pedana arredo.
<i>materiali</i>	Asfalto (stato discreto).	Pietra di Luserna e cls arch. favetto. Pietra e lastre Corten per disegno pedana arredo.
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.

via L. A. Muratori (rif. fasi B.5-6)

<i>caratteristiche</i>	Strada ad unica corsia e senso unico e parti con marciapiede laterale. Portico a pavimentazioni miste.	Trasformazione in strada 20 km/h ZTL a senso unico con ciclopedonale centrale. Ripavimentazione portico.
<i>materiali</i>	Asfalto (stato discreto).	Pietra di Luserna e cls arch. favetto. Cotto a pose diverse per ridisegno portico.
<i>verde</i>	Fioriere lato portico.	Riqualificazione ang. verde ingresso via con due Lecci e arredo urbano ¹ .

via J. Cantelli (rif. fase C.1-2)

<i>caratteristiche</i>	Strada ad unica corsia e senso unico con marciapiedi laterali e parcheggio in linea.	Trasformazione in strada 20 km/h ZTL e parziale ridisegno materico con pedane e tappeti pavimentati; interdi. alla sosta.
<i>materiali</i>	Listelli di cotto e ciottoli/ciottoli levigati (stato buono).	Listelli di cotto e ciottoli/ciottoli levigati. Pietra e lastre Corten per pedana arredo.
<i>verde</i>	Fioriere.	Realizzazione ang. verde via Soli con un Leccio e arredo urbano ¹ .

via G. Soli (rif. fase C.3)

<i>caratteristiche</i>	Strada ad unica corsia e senso unico. Portico in ammattonato.	Trasformazione in strada 20 km/h ZTL a senso unico e <u>restauro conservativo</u> . Restauro superfici (muri e pav) portico.
<i>materiali</i>	Listelli di cotto e ciottoli/ciottoli levigati (stato buono).	Listelli di cotto e ciottoli/ciottoli levigati. Cotto a pose diverse sotto-portico.
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.

via V. Bonesi (rif. fase C.4)

<i>caratteristiche</i>	Strada ad unica corsia e senso unico. Portico in ammattonato.	Trasformazione in strada 20 km/h ZTL a senso unico e <u>restauro conservativo</u> . Restauro superfici (muri e pav) portico.
<i>materiali</i>	Listelli di cotto e ciottoli/ciottoli levigati (stato buono).	Listelli di cotto e ciottoli/ciottoli levigati. Cotto a pose diverse per portico.
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.

via J. Barozzi (rif. fase C.5)

<i>caratteristiche</i>	Strada ad unica corsia e senso unico. Portico in ammattonato.	Trasformazione in strada 20 km/h ZTL a senso unico con ciclopedonale centrale. Restauro superfici (muri e pav) portico.
<i>materiali</i>	Listelli di cotto (stato discreto/scarso) e ciottoli/ciottoli levigati (stato buono).	Pietra di Luserna e cls arch. favetto. Cotto a pose diverse sotto-portico.
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.

via Portello 1° tratto (rif. fase C.8)

<i>caratteristiche</i>	Strada a doppio senso con marciapiede laterale (lato ovest).	Trasformazione in strada 30 km/h ZTL a doppio senso con ciclopedonale in sede propria.
<i>materiali</i>	Asfalto e autobloccante (stato discreto).	Asfalto stradale. Ciclopedonale in asfalto con cordolo granito.
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.

via Portello 2° tratto (rif. fasi C.6-7)

<i>caratteristiche</i>	Strada a doppio senso con marciapiedi laterali.	Trasformazione in strada 20 km/h ZTL a doppio senso e ripavimentazione con disegno materico ed inserti di verde.
<i>materiali</i>	Asfalto e cemento (stato discreto/scarso).	Pietra di Luserna e cls arch. favetto. Spazio ciclopeditale in pietra e lastre Corten.
<i>verde</i>	Non presente.	Realizzazione ang. verde con scenografia ad archi, segnaletica in Corten e arredo ¹ .

via G. Garibaldi e allestimento p.zza dei Contrari (rif. fasi D.1-2)

<i>caratteristiche</i>	Strada in parte pedonalizzata.	Trasformazione in strada in parte pedonalizzata e parte 20 km/h ZTL e ripavimentazione con disegno materico.
<i>materiali</i>	Listelli di cotto (stato pessimo).	Pietra di Luserna o gneiss e cls arch. favetto. Spazi arredati con tappeti lapidei.
<i>verde</i>	Fioriere.	Realizzazione ang. verde via Barozzi con un Leccio , segnaletica in Corten e arredo ¹ .

Linea verde fossato delle mura tra torri Galvani e Moreni (rif. fasi H.1-2)

<i>caratteristiche</i>	Fossato verde fronte mura storiche vincolate con percorso pedonale scarsamente utilizzato.	Realizzazione di parco urbano con gradonate, percorsi ciclopeditali, verde, spazi pubblici attrezzati e gioco bimbi.
<i>materiali</i>	Scalinate in pietra e percorsi ghiaia (stato discreto/scarso).	Gradonate in cls; spazi in calcestruzzo, gomma colata (consiglio: restauro scientif. mura).
<i>verde</i>	Prato in erba e essenze diverse.	Verde riprogettato con arbusti e essenze autoctone , e arredo urbano ¹ .

Terrapieno a sud-est della Rocca (rif. fasi I.1-2)

<i>caratteristiche</i>	Terrapieno in terra con recinzioni e manufatti in stato di abbandono	Rimod. terreno per nuovi luoghi relazionali con gradonate, verde e altri spazi per l'incontro cittadino ed il mercato biologico
<i>materiali</i>	Terra battuta e ghiaia (stato discreto/scarso).	Gradonate in cls; Pietra di e inserti di verde e cls arch. Favetto.
<i>verde</i>	Macchia incolta.	Verde riprogettato con arbusti e essenze autoctone , e arredo urbano ¹ .

Ambito di progetto n° 5 (rif. stralci attuativi E-F)*stato di fatto**proposta progettuale***Corso Italia (rif. fasi E.1-2)**

<i>caratteristiche</i>	Strada a doppio senso con tre corsie e marciapiedi laterali.	Trasformazione in strada 30 km/h a senso unico con disegno materico spazi "parterre" a pavimentazioni diverse e inserti di verde.
<i>materiali</i>	Asfalto e marciapiedi in gneiss (stato buono/discreto).	Pietra di Luserna o gneiss e pietra con inserti erbosi. Asfalto stradale.
<i>verde</i>	Alberature entro pavimentazioni (Celtis Australis e Occidentalis).	Conservazione e riqualificazione verde con essenze autoctone , e arredo urbano ¹ .

via N. Tavoni (rif. fase E.2)

<i>caratteristiche</i>	Strada a doppio senso con tre corsie e marciapiedi laterali.	Trasformazione in strada 30 km/h a doppio senso e ridimensionamento sezione stradale per riqualificazione marciapiedi.
<i>materiali</i>	Asfalto stradale e cls e porfido per marciapiedi (stato discreto).	Asfalto stradale. Pietra per marciapiedi lato sud e asfalto e cord. granito per lato nord.
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.

v.le Trento Trieste (rif. fase F.1)

<i>caratteristiche</i>	Strada a senso unico con parcheggi a pettine su due lati, cicloped. in asfalto (lato est) e parti di marciapiede (lato ovest).	Trasformazione in strada 30 km/h a senso unico e ripav. lato ovest con disegno mat. per usi ped. e spazi "parterre" f. attività.
<i>materiali</i>	Asfalto stradale e materiali diversi per marciapiedi (stato discreto/scarso).	Asfalto stradale. Pietra di Luserna o gneiss e porfido per "parterre".
<i>verde</i>	Lati stradali alberati con Celtis Australis su asfalto.	Inquadratura Celtis Australis esistenti entro aiuole di protezione su pav. Lapidee ¹ .

via P. Minghelli tratto tra via G. Mazzini e v.le Trento Trieste (rif. fase F.2)

<i>caratteristiche</i>	Strada a senso unico con marciapiedi laterali e parcheggi a pettine.	Trasformazione in strada 30 km/h a senso unico, ripavimentazione per usi pedonali e carrabili e razionalizzazione sosta.
<i>materiali</i>	Asfalto stradale e materiali diversi per marciapiedi (stato discreto).	Pietra di Luserna o gneiss e porfido.
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.

via P. Minghelli tratto v.le Trento Trieste e via C. Battisti (rif. fase F.2)

<i>caratteristiche</i>	Strada a senso unico (da est a ovest) con marciapiedi laterali e parcheggi a pettine.	Trasformazione in strada 30 km/h a senso unico (da ovest a est) e ridisegno marciapiede lato sud con sosta taxi.
<i>materiali</i>	Asfalto stradale e materiali diversi per marciapiedi (stato discreto).	Asfalto stradale. Pietra di Luserna o gneiss e porfido per marciapiede lato sud.
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.

via G. B. Bellucci (rif. fase F.3)

<i>caratteristiche</i>	Strada a doppio senso con marciapiedi laterali.	Trasformazione in strada 30 km/h a doppio senso e ridimensionamento sezione str. per riqualificazione marciapiede lato nord.
<i>materiali</i>	Asfalto stradale e cls e autobloccante per marciapiedi (stato discreto).	Asfalto stradale. Petra per marciapiedi lato nord e autobloccante per lato sud.
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.

via A. Plessi (rif. fase F.4)

<i>caratteristiche</i>	Strada a due corsie a senso unico con parcheggi laterali non regolamentati e marciapiedi laterali.	Trasformazione in strada 30 km/h a corsia e senso unico. Rif. marciapiede l. ovest e realiz. ciclopedonale l. est. Razional. sosta.
<i>materiali</i>	Asfalto stradale e materiali diversi per marciapiedi (stato discreto).	Asfalto stradale. Ciclopedonale e marciapiede in asfalto con cordolo granito.
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.

via C. Battisti

<i>caratteristiche</i>	Strada a due corsie a senso unico con parcheggi laterali a pettine e marciiede lato est.	Trasformazione in strada 30 km/h a due corsie a senso unico e conservazione/MS stato esistente.
<i>materiali</i>	Asfalto stradale e materiali diversi per marciapiedi (stato discreto).	Asfalto stradale e materiali diversi per marciapiedi.
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.

via A. Paradisi tratto tra via G. Mazzini e v.le Trento Trieste

<i>caratteristiche</i>	Strada a una corsia e senso unico con parcheggi a spina e marciapiedi laterali.	Trasformazione in strada 30 km/h a una corsia e senso unico e conservazione/MS stato esistente.
<i>materiali</i>	Asfalto stradale e cls e pietra per marciapiedi (stato buono/discreto).	Asfalto stradale e cls e pietra per marciapiedi (stato buono/discreto).
<i>verde</i>	Non presente.	Non presente.

Ambito di progetto n° 6 (rif.stralcio attuativo G)*stato di fatto**proposta progettuale***parco/parcheggio area Basse**

<i>caratteristiche</i>	Area rurale di rilievo paesaggistico entro sistema colturale contraddistinto dalla presenza del ciliegio.	Realizzazione di parcheggio entro parco rurale con arredi e piantumazioni per la valorizzazione del paesaggio delle Basse.
<i>materiali</i>	Terreno vegetale.	Calcestre, grigliato erboso carrabile e terreno vegetale inerbatto.
<i>verde</i>	Terreno in parte incolto e in parte con essenze varie.	Verde riprogettato con Filari di Ciliegio, Pioppi e arbusti misti¹ .

¹ NOTA:

Per quanto riguarda **lo studio delle essenze e la riprogettazione del verde**, il progetto ipotizza, in primo luogo, la conservazione dell'esistente e, in secondo, l'integrazione e la riqualificazione con nuove piantumazioni autoctone, scelte e disposte a seconda del contesto di inserimento.

In dettaglio:

- 1) Per quanto riguarda le nuove aiuole e gli angoli di verde riprogettati all'interno del Centro Storico, la scelta, oltre che su arbusti bassi, è ricaduta sulla **valorizzazione della Magnolia esistente** (*Magnolia Grandiflora*) e sull'**introduzione del Leccio** (*Quercus Ilex*) come albero ornamentale, ma di dimensioni contenute.

2) Per quanto riguarda il sistema di spazi pubblici e “parterre” fronte attività di Corso Italia e v.le Trento Trieste, oltre alla **conservazione del Bagolaro** esistente (*Celtis Australis*), la scelta è ricaduta sull'**introduzione del Carpino Bianco** (*Carpinus Betulus*), **dell’Acero** (*Acer Campestre*) e **del Ginkgo Biloba** già utilizzato su p.zza Braglia.

3) Per quanto riguarda la progettazione dei nuovi spazi relazionali della città (il Parco delle Mura, la piazza a sud-est della Rocca ed il nuovo percorso pedonale da via Portello lato centro-nuoto), il progetta ipotizza di rinforzare la dotazione arborea per dare maggiore consistenza alla componente vegetale e valorizzare i percorsi e gli spazi pubblici. Le specie arboree da utilizzarsi saranno quelle tipiche del bosco planiziale con l’aggiunta di specie particolarmente resistenti in contesti urbani (*Quercus Robur*, *Carpinus Betulus*, *Tilia Plathyfillos*, *Acer Campestre*, *Liquidambar Styraciflua*), mentre le macchie arbustive saranno plurispecifiche con specie distribuite a gruppi monospecifici per dare ritmo (*Rosmarinus officinalis*, *Perovskia atriplicifolia*, *Lavandula angustifolia*, *Pennisetum orientale*, *Gaura Lindheimeri*, *Verbena bonariensis*, *Phillyrea angustifolia*, *Stipa tenuissima*).

4) Per quanto, infine, riguarda il parcheggio nel sistema paesaggistico delle Basse, la proposta prospetta l'**utilizzo della piantata a ciliegio** (*Prunus Avium*) per il parcheggio vero e proprio e l'**utilizzo della piantata a pioppo** (*Populus Nigra*) per la valorizzazione dei bordi perimetrali a memoria delle tradizioni agricole locali e delle naturali barriere frangivento.

Dettagli: stato conservativo di via Barozzi / via Portello



Dettagli: stato conservativo di via Garibaldi (cotto e pietra)

5. ANALISI PRELIMINARI PER LA DEFINIZIONE DELLA VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO

L'Archeologia Preventiva si configura come strumento essenziale per la valutazione delle interferenze tra progetto ed eventuale presenza di evidenze archeologiche, al fine di predisporre possibili opere mitigatrici che consentano sia la realizzazione dell'opera, sia la tutela del patrimonio archeologico dello Stato.

La normativa di riferimento è l'art. 25, D.Lgs. 50/2016 (e le Linee Guida ex D.P.C.M. 14 febbraio 2022) e, a partire dal 1° luglio 2023, l'allegato I.8 ex D.Lgs. 36/2023.

Più in specifico, la Verifica Preventiva dell'interesse Archeologico è suddivisa in due fasi.

La prima (ex art. 25, c. 1 D. Lgs. 50/2016 o ex Allegato I.8, art. 1, c. 2 D. Lgs. 36/2023) consiste nella redazione di una relazione per verificare l'assoggettabilità dell'opera alla "Procedura di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico" e prevede:

- l'analisi del progetto;
- l'analisi della documentazione d'archivio;
- l'analisi della documentazione bibliografica edita;
- la lettura della geomorfologia del territorio;
- la consultazione cartografia storica;
- la fotointerpretazione;
- la ricognizione nell'area oggetto di indagine;
- la redazione della carta archeologica di dettaglio;
- la redazione della carta del potenziale archeologico assoluto;
- la redazione della carta del rischio archeologico relativo (inteso come interferenza tra il progetto specifico e la potenzialità archeologica del territorio).

Mentre la seconda, che è avviata dalla Soprintendenza competente alla luce di quanto desunto dalla redazione del documento relazionale ed è la vera e propria "Procedura di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico" (ex art. 25, c. 8, D. Lgs. 50/2016; ex Allegato I.8, art. 1, c. 7, D. Lgs. 36/2023), consiste in una serie di indagini sul terreno, quali:

- esecuzione di carotaggi;
- prospezioni geofisiche e geochimiche;
- saggi archeologici e, ove necessario, esecuzione di sondaggi e di scavi, anche in estensione tali da assicurare una sufficiente campionatura dell'area interessata dai lavori.

Il contributo dell'archeologia preventiva al progetto prevede la redazione di una relazione che valuti il potenziale archeologico dell'area oggetto di intervento e giudichi quanto il progetto rischi di interferire con eventuali depositi archeologici sepolti. La valutazione del potenziale è il risultato della raccolta di tutta la documentazione edita ed inedita riguardante i siti archeologici e le notizie su ritrovamenti di

materiale, anche sporadico; mentre la conseguente definizione del rischio deriva dal reale pericolo di interferenza delle opere con i siti noti.

La Relazione Archeologica sarà composta da una relazione descrittiva, corredata dalle Schede-Sito e dalle schede di ricognizione estrapolate dal progetto GIS sulla base del Template del MIC (D.P.C.M. del 14 febbraio 2022), dalla Carta Archeologica, dalla Carta del Potenziale e dalla Carta del Rischio.

Per quanto attiene al progetto di riqualificazione oggetto della presente relazione, le principali considerazioni, condotte da archeologo iscritto agli elenchi professionali del Ministero, circa i possibili esiti della **Verifica Preventiva dell'interesse Archeologico che interesserà la seconda fase**, sono quelle di seguito descritte.

La città modenese di Vignola, parte della “Unione Terre dei Castelli”, conserva tutt’ora testimonianze architettoniche di epoca medievale, come la Rocca sita al margine sud del suo impianto urbano e le mura con le torri Galvani e Moreni in corrispondenza del fossato ancora ben visibile lungo via Tavoni. L’impianto architettonico e urbanistico, per quanto soggetto alla naturale e continua evoluzione abitativa, si sviluppa perciò intorno ad un primo nucleo di inequivocabile interesse storico-archeologico-architettonico, compreso tra via Zenzano, in corrispondenza della Rocca, l’odierno Corso Italia ed il suo prolungamento in via Tavoni. Inoltre, poiché nell’ambito di una ricerca sulla storia occupazionale di qualunque sito non si può prescindere dal porre l’attenzione sull’orizzonte ambientale nel quale esso è inserito, grande interesse deve essere riservato alla principale componente storico-ambientale che definisce la città di Vignola, ossia quella dell’importante valle fluviale del fiume Panaro, che lambisce a sud la città e determina il paesaggio delle Basse.

Dal momento che, poi, il progetto di riqualificazione concentra il proprio intervento nella zona più antica di Vignola, tra via Zenzano, l’odierno Corso Italia ed il suo prolungamento in via Tavoni e si estende agli isolati urbani contenuti tra via A. Plessi, via G.B. Bellucci, via C. Battisti sino alle Basse a sud-est di via Borgo Vecchio, **è indubbio come possa essere elevato il potenziale di interferenza dell’intervento con i possibili depositi archeologici dell’area.**

La stessa “Carta delle potenzialità archeologiche” del Quadro Conoscitivo del PTCP (tav.8.2-PTCP), infatti, già individua le aree di intervento come aree di possibili “*depositi archeologici post-antichi (da medievali a moderni)*” (area B) ed aree di possibili “*depositi archeologici dall’età romana all’epoca moderna o all’età del ferro*” (area E).

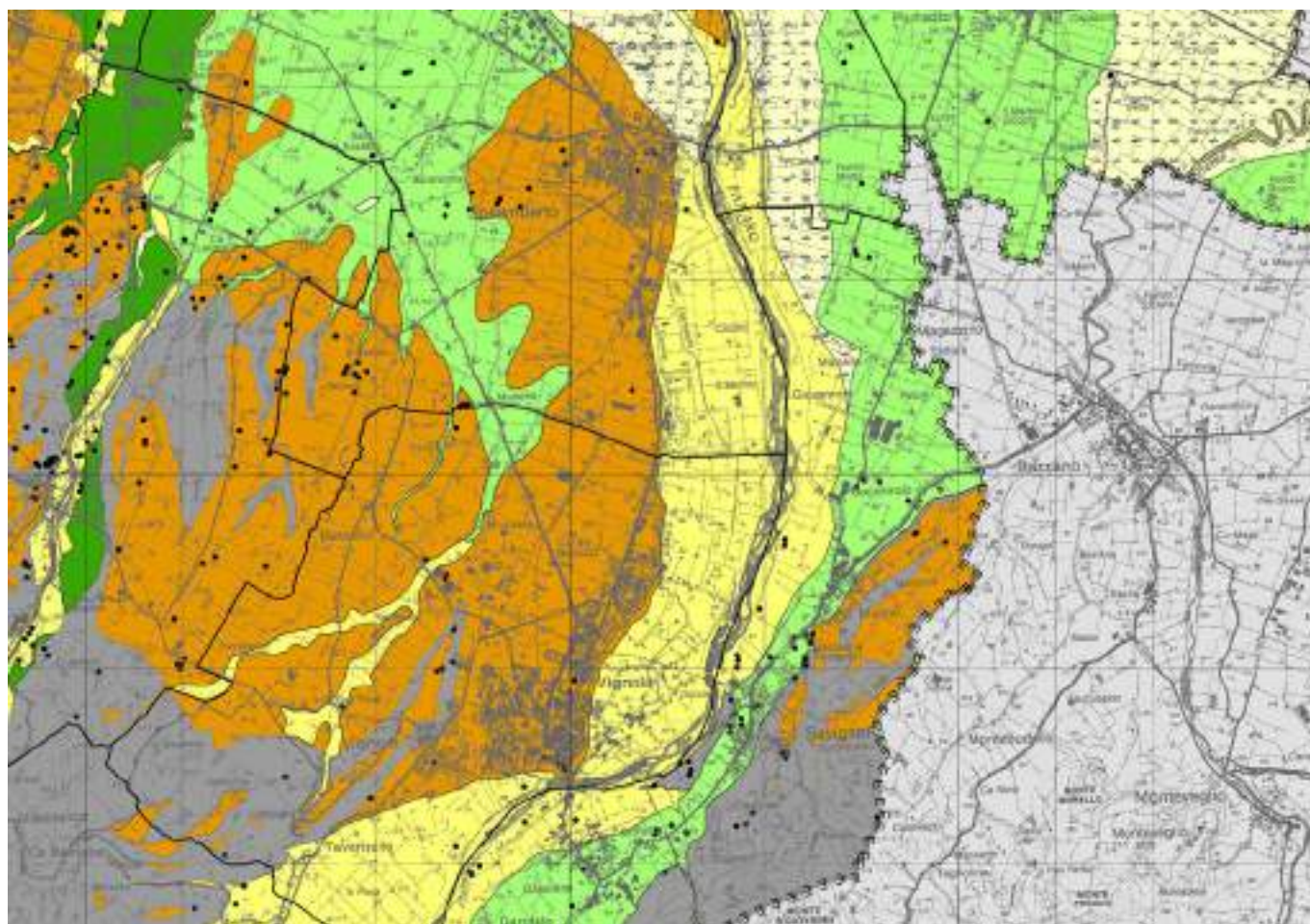
Per quanto attiene agli interventi, invece, si tratta comunque di **interventi poco invasivi e con scavi molto ridotti**. Gli interventi che andranno ad incidere il sottosuolo sono, infatti, esclusivamente finalizzati alla ripavimentazione delle principali strade all’interno dei quartieri del Centro Storico e di quelli immediatamente adiacenti. Mentre scavi leggermente più importanti sono volti alla sistemazione

del terreno presso il fossato lungo via Tavoni e presso l'argine che collega la Rocca con il parco sul fiume Panaro, per la creazione di nuovi spazi pubblici e verdi di fruizione urbana.

In conclusione, nonostante i lavori non prevedano interventi a profondità elevate, l'intervento in oggetto si inserisce in un panorama di innegabile interesse storico-archeologico, ove la **Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico** avrà un ruolo fondamentale nello stabilire rischio di interferenze con eventuali siti sepolti nell'ambito del progetto previsto.

PTCP, Q.C., tav.8.2, 2009,
Carta delle potenzialità
archeologiche: area di
pianura e del margine
collinare

B	Depositi archeologici post-antichi (da medievali a moderni) affioranti o sepolti a profondità limitata con grado di conservazione modesto, limitatamente agli alzati, per possibili danneggiamenti a causa di attività erosiva dei corsi d'acqua principali.
	Depositi archeologici antichi (da preistorici a romani) erosi o sepolti a profondità superiori a 2 m con grado di conservazione variabile, dipendente dalla profondità dell'attività erosiva dei corsi d'acqua principali e dalla frequenza di strutture sottoscavate e quindi solo in parte sottoposte a possibili danneggiamenti.
E	Depositi archeologici dall'età romana all'epoca moderna affioranti o sepolti a profondità limitata con grado di conservazione modesto, limitatamente agli alzati, per possibili danneggiamenti a causa di attività antropica recente e di fenomeni di erosione superficiale del suolo.
	Depositi archeologici dall'età preistorica all'età del ferro affioranti o sepolti a profondità limitata con grado di conservazione variabile, dipendente dalla frequenza di strutture sottoscavate e quindi solo in parte sottoposte a possibili danneggiamenti a causa di attività antropica recente e di fenomeni di erosione superficiale del suolo.



6. VALUTAZIONI PRELIMINARI SULLE INTERFERENZE E PRIME INDICAZIONI DI PROGETTO

Dal momento che, come specificato in premessa, l'Amministrazione Comunale non è in possesso di una mappatura esaustiva delle reti esistenti e dei sottoservizi, in questa fase, per quanto concerne l'infrastrutturazione delle reti luce, acqua, gas, energia elettrica e connettività, il progetto si è limitato alla definizione di ipotesi preliminari, con il solo obiettivo di andare ad individuare, mediante stima parametrica, il costo di incidenza delle opere di risoluzione interferenze per ogni stralcio attuativo. E tale valutazione è stata condotta mediante l'individuazione di costi parametrici dettati da recenti esperienze o voci da prezziari accreditati moltiplicati e/o distribuiti sullo sviluppo delle vie o l'estensione delle aree.

Più accurato, invece, è stato lo studio del progetto circa il sistema di raccolta e recupero delle acque piovane meteoriche ed il sistema di pubblica illuminazione.

Per quanto concerne il sistema di deflusso acque, dopo alcuni rilievi e la quantificazione spanno-metrica degli attuali sistemi di smaltimento acque bianche, il progetto si è concentrato sulla **definizione delle inclinazioni e degli accorgimenti necessari al corretto funzionamento di piazze e strade** in base ai fattori dimensionali, alle scelte materiche ed ai vincoli noti, tanto che ogni stratigrafia di progetto, se pur di studio preliminare, tiene conto dei punti di recapito e degli spessori necessari alla formazione di idonee pendenze.

Per quanto concerne, invece, il sistema di Pubblica Illuminazione, che ovviamente non può svincolarsi dal calcolo illuminotecnico nel rispetto normativo su ogni funzione di progetto (strada, percorso ciclopedonale, spazio pubblico) che in questa fase non è percorribile, la proposta presentata, a partire dall'analisi dell'esistente, individua per ogni ambito idonee soluzioni atte a garantire non solo il giusto grado di illuminamento nel rispetto dei **requisiti di efficienza energetica, ma anche qualità estetiche**. In ogni caso, sarà la seconda fase di progettazione, mediante l'attivazione di un confronto proficuo con i gestori reti e specifici tracciamenti in loco, a fornire l'idonea base di conoscenza per l'affinamento e/o la rettifica delle proposte avanzate.

7. INDICAZIONI PER LA PROSECUZIONE DELL'ITER PROGETTUALE E REALIZZATIVO

In linea con quanto stabilito dal Codice degli Appalti (Dlgs. n. 50/2016 e n. 36/2023) per la progettazione e l'affidamento lavori delle opere pubbliche, l'iter attuativo del presente progetto di concorso dovrà proseguire mediante l'esecuzione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e la successiva progettazione definitiva-esecutiva in un unico livello da calarsi su uno o più ambiti di intervento.

Considerata la dimensione dell'intervento, come già anche avanzato per la definizione delle quantificazioni economiche e del cronoprogramma, **il progetto dovrà necessariamente essere suddiviso per stralci di attuazione**, dimensionati e parametrati a seconda degli obiettivi realizzativi dell'Amministrazione, delle risorse economiche di investimento a disposizione ed in relazione alla necessità di limitare l'impatto dei cantieri sulla fruizione degli spazi (strade, servizi, attività commerciali). **E nove sono i possibili stralci individuati dalla presente proposta progettuale (rif. stralci attuativi A-B-C-D-E-F-G-H-I).**

Per quanto, invece, più propriamente concerne gli aspetti tecnici oggetto della presente relazione, **in primo luogo**, l'iter dovrà proseguire, oltre che con la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico sopra descritta, con la definizione di un accurato rilievo topografico altimetrico e con una più approfondita indagine materico-patologica delle superfici di intervento; entrambe azioni fondamentali al fine di costruire l'opportuna base di conoscenza per l'aggiornamento delle proposte progettuali e la conseguente definizione dei requisiti tecnici e prestazionali di ogni decisione costruttiva. Mentre **in secondo luogo**, sarà fondamentale il processo di condivisione delle scelte progettuali con gli enti preposti agli atti autorizzativi in Conferenza dei Servizi (Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, HERA -TELECOM - ENEL - AMO, ecc.).

Sebbene, infatti, come ampiamente già dimostrato, il progetto si conformi ai principali dettati normativi interessati dalla tipologia di intervento e sia stato pensato coerentemente con le tutele ed i vincoli che insistono sulle aree coinvolte, (soprattutto per quanto concerne le proposte avanzate in risposta agli interventi prioritari richiesti (stralci A-B-C-D-E-F-G)), **sarà l'effettiva seconda fase di progettazione a determinare eventuali rettifiche e/o migliori soluzioni.**

8. NOTA METODOLOGICA E CONSIDERAZIONI PER LA QUANTIFICAZIONE ECONOMICA DEGLI INTERVENTI

Nonostante i limiti di conoscenza e studio di questa prima fase progettuale e ideativa, al fine di presentare un calcolo sommario di spesa il più possibile plausibile e coerente si è proceduto per **stima parametrica**, andando a identificare i **costi unitari per ogni lavorazione** o ogni stratigrafia prevista.

In questo modo, per ognuno dei novi stralci attuativi descritti in relazione generale da “A” a “I”, è possibile valutare non solo il costo complessivo ed il peso economico dell’intero stralcio realizzativo all’interno dell’intervento generale, ma anche il costo delle lavorazioni parziali che il progetto ipotizza su ogni specifica via o area.

Il **progetto**, infatti, è stato volutamente **studiato e suddiviso per vie, aree e punti notevoli**, in modo tale da dare una prima valutazione sommaria a corpo anche alle opere speciali di arredo urbano, in questa fase non preventivabili, e, allo stesso tempo, fornire un **quadro di opportunità** di finitura di superfici **che possa essere facilmente variato** a seconda delle esigenze tecniche ed economiche del seguente Studio di Fattibilità o dell’ancora successivo Progetto Definitivo-Esecutivo.

In particolare, per la valutazione dei costi unitari dei singoli interventi **si è proceduto mediante una stima incrociata** tra l’analisi dell’ultimo aggiornamento dell’Elenco Prezzi delle Opere Pubbliche della Regione Emilia-Romagna, l’indagine su alcuni listini di produttori circa i materiali di finitura e l’osservazione dei costi di realizzazioni comparabili a quelle in oggetto eseguite in tempi recenti.

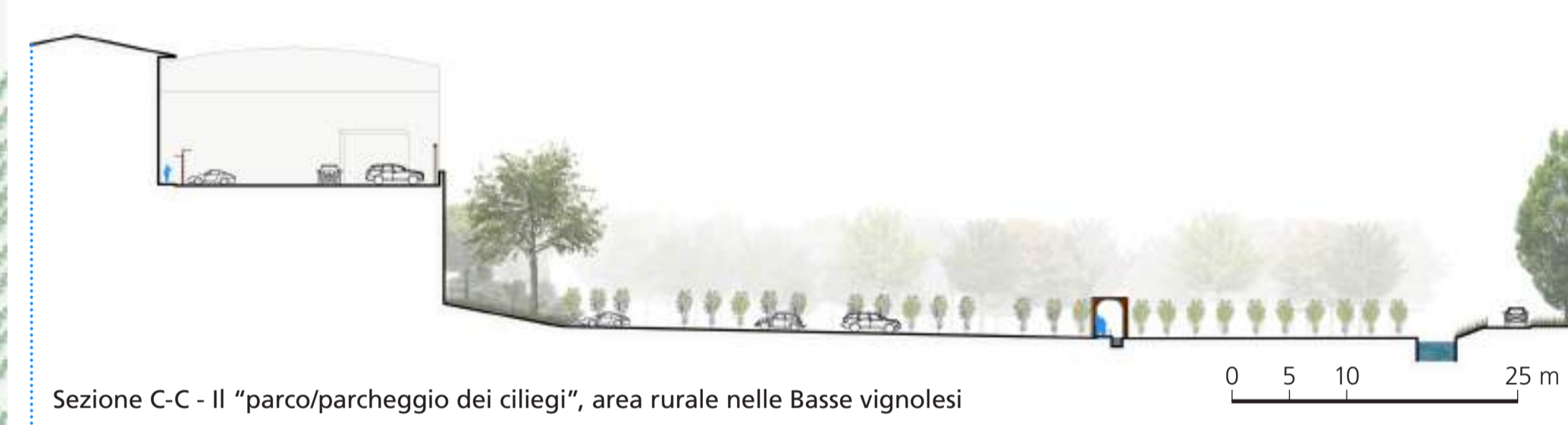
Inoltre, considerata l’impossibilità in questa fase di conoscere le caratteristiche geologiche del terreno ed i sottofondi esistenti (dato che nella maggior parte dei casi si tratta di rifacimento di pavimentazioni), **per il dimensionamento dei pacchetti di fondazione** delle pavimentazioni **si è proceduto con una stima non analitica, ma comparativa** basata e differenziata sui diversi utilizzi delle singole superfici (pedonali, ciclopedonali, carrabili, misti), ipotizzando i possibili spessori circa gli strati di fondazione e sottofondazione in funzione delle destinazioni d’uso. Di qui la determinazione di costi unitari diversi per uguali materiali di finitura.

Al fine poi di evitare un sottodimensionamento dei costi in questa fase preliminare si è sempre ipotizzato il rifacimento (totale o parziale) dello strato di sottofondo, anche in presenza di pavimentazioni stradali per le quali ci si può immaginare sottofondi esistenti recuperabili se non in toto almeno in parte.

Lo stesso criterio è stato adottato anche per quanto riguarda l’**incidenza** per unità di superficie o di sviluppo lineare **delle parti impiantistiche e delle reti tecnologiche**. Anche in questa circostanza, infatti, considerata la carenza di informazioni per la valutazione dei sottoservizi e delle dotazioni disponibili, si è preferito procedere mediante valutazioni parametriche distribuite sugli interi interventi.

Per quanto, infine, riguarda le parti speciali come la piastra con fontana in p.zza dei Contrari, le pedane in pietra e Corten presso la casa natale di Muratori ed il Teatro Cantelli o, ancora, i sistemi ad archi in via Portello e presso il parco/parcheggio dei ciliegi, considerata l'inattuabilità a questa definizione progettuale di preventivazioni adeguate, si sono adottate stime a corpo onnicomprensive edotte dalla sola valutazione sulle tipologie di materiali di finitura utilizzati e dunque, certamente, da riconsiderare e riverificare successivamente.

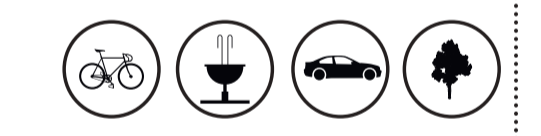
Il possibile successivo Studio di Fattibilità, corredato dai rilievi topografici, dal tracciamento in loco dei principali sottoservizi oltre che di eventuali indagini fisiche sulle stratigrafie esistenti, **consentirà un migliore affinamento delle proposte e l'eventuale riconsiderazione delle soluzioni adottate con i relativi costi.**



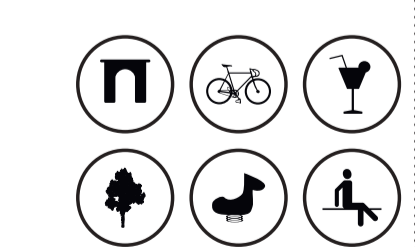
Lo spazio ritrovato
 Ridisegno dei fronti urbani di Corso Italia e messa a sistema degli spazi relazionali di via G. Mazzini, v.le Trento Trieste e p.zza Braglia



Il parco/parcheggio dei ciliegi
 Valorizzazione paesaggistica delle Basse e realizzazione di nuova area sosta.



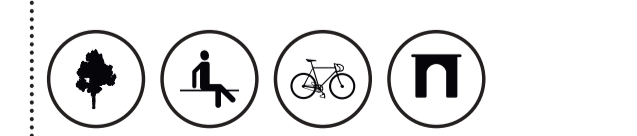
La "Porta Ovest" e il parco delle mura
 Disegno di gradoni e rampe ciclopedonali per nuovi spazi per il gioco e l'incontro e riconfigurazione spaziale di via Portello.



Il cuore del Centro Storico
 Prosecuzione materica e spaziale dell'asse pedonale di via G. Mazzini attraverso la città storica sino a Piazza dei Contrari.



La "Porta Sud"
 Disegno di una nuova piazza urbana di ingresso alla Rocca e al sottopasso di Ponte Muratori.





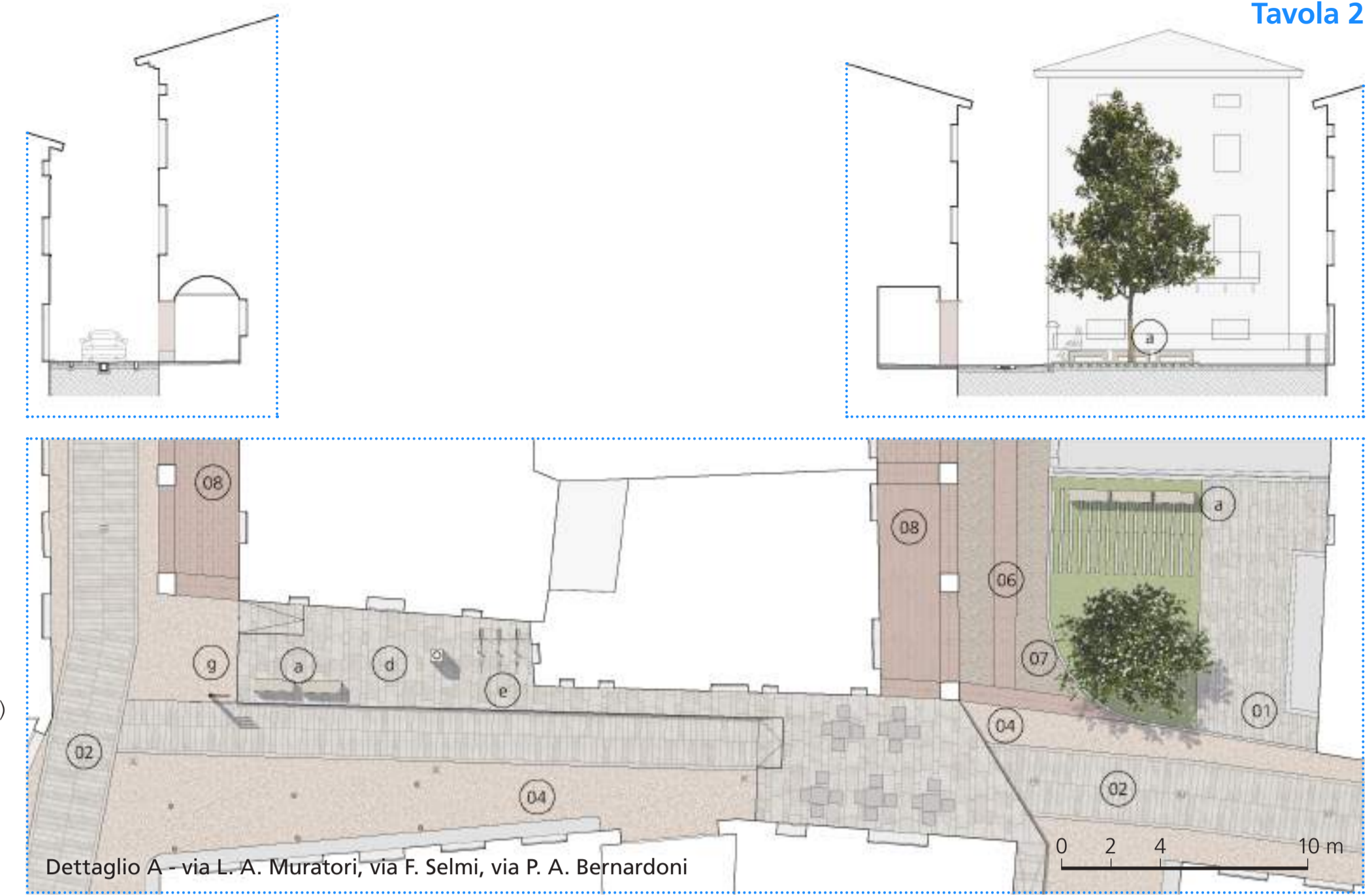
Legenda

Materiali:

- 01 - Lastricato litico di Luserna o Micascisto (gneiss) a tessitura rettangolare con disegno a corsi di diversa dimensione
- 02 - Lastricato litico di Luserna o Micascisto (gneiss) a tessitura rettangolare regolare per identificazione spazi ciclopodali
- 03 - Lastricato litico di Luserna o Micascisto (gneiss) a tessitura rettangolare alternata a inserti di verde
- 04 - Pavimentazione in cls architettonico a tonalità calde di ghiaia favetto fine ed extrafine lavata e battuta in opera
- 05 - Pavimentazione in cotto a tessitura rettangolare regolare
- 06 - Fasce di pavimentazione in cotto a tessitura rettangolare mista con funzione anche ciclabile
- 07 - Pavimentazione in ciottolo e ciottolo levigato di fiume a pezzatura media
- 08 - Pavimentazione in cotto a tessitura rettangolare mista per piano calpestio sottoportico
- 09 - Lastricato litico in cubetti di porfido a correre
- 10 - Pavimentazione ecocompatibile in calcestruzzo di graniglia calcarea rullata e pressata entro piatti di acciaio Corten
- 11 - Ciclopodale in asfalto con cordoli in granito

Arredo:

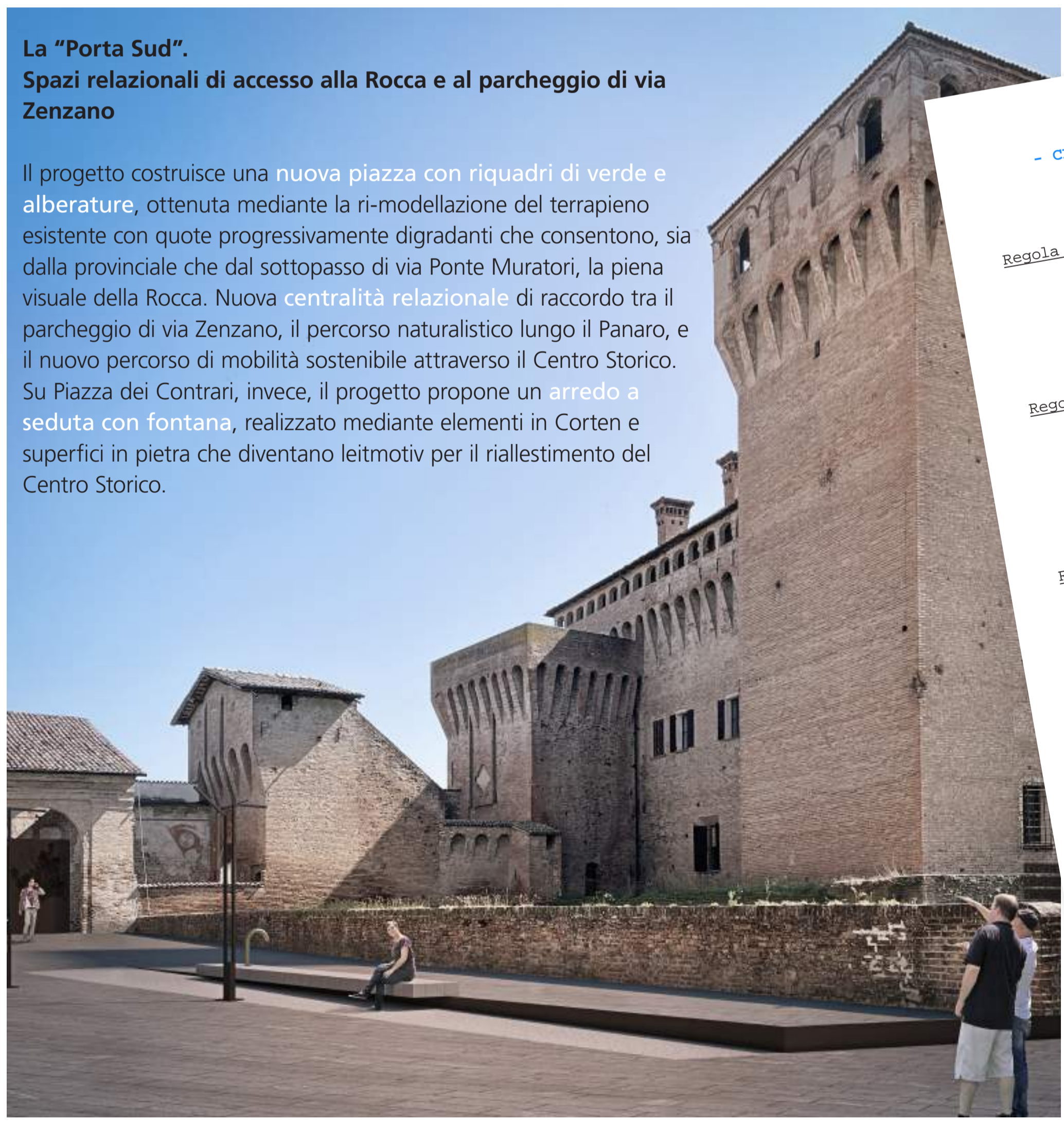
- a - Seduta in pietra o cemento
- b - Elementi architettonici ad archi in acciaio Corten
- c - Illuminazione spazio pubblico (palo in Corten tipo Vibia Palo Alto)
- d - Pedana con pavimentazione in pietra di Luserna o Micascisto (gneiss) entro piatti di acciaio Corten
- e - Rastrelliera bici
- f - Ipotesi progetto dehors in acciaio Corten
- g - Segnaletica in acciaio Corten



Dettaglio A - via L. A. Muratori, via F. Selmi, via P. A. Bernardoni

La "Porta Sud".
Spazi relazionali di accesso alla Rocca e al parcheggio di via Zenzano

Il progetto costruisce una nuova piazza con riquadri di verde e alberature, ottenuta mediante la ri-modellazione del terrapieno esistente con quote progressivamente digradanti che consentono, sia dalla provinciale che dal sottopasso di via Ponte Muratori, la piena visuale della Rocca. Nuova centralità relazionale di raccordo tra il parcheggio di via Zenzano, il percorso naturalistico lungo il Panaro, e il nuovo percorso di mobilità sostenibile attraverso il Centro Storico. Su Piazza dei Contrari, invece, il progetto propone un arredo a seduta con fontana, realizzato mediante elementi in Corten e superfici in pietra che diventano leitmotiv per il riallestimento del Centro Storico.



- CINQUE REGOLE PER PROGETTARE LA CITTÀ DI VIGNOLA -

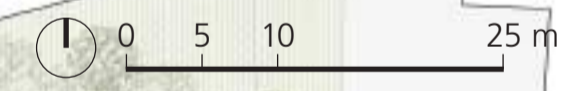
- Regola n°1** La valorizzazione della mobilità lenta e sostenibile deve essere il motore del nuovo sviluppo urbano e deve consentire di vivere Vignola percorrendola completamente attraverso una "promenade" pubblica che vada a lambire ogni rilevanza architettonica e i punti d'interesse, dalla ferrovia fino al fiume Panaro.
- Regola n°2** Gli spazi antistanti le attività commerciali ed i pubblici esercizi devono essere separati dal traffico veicolare e comodamente accessibili in ogni momento del giorno per trasformarsi in nuovi ambiti di socializzazione ed incontro. Alle attività può essere data la possibilità di ampliarsi con arredi e/o dehors con progetti coordinati al contesto da sottoporre alla CQAP.
- Regola n°3** Nella città storica devono essere valorizzati i punti di accesso ed i punti di contatto tra ambiti pubblici e privati mediante caratteri architettonici riconoscibili in grado di identificare gli assi di percorrenza ed i luoghi di scambio culturale. Ed a questo obiettivo concorrono anche la segnaletica, l'arredo urbano e la pubblica illuminazione.
- Regola n°4** Le rilevanze storiche non devono più svolgere la sola funzione tradizionalmente definita di "sponda" urbana, ma devono entrare a far parte dello spazio pubblico ed essere accessibili continuativamente a prescindere dalla funzione specifica, come propri salotti urbani.
- Regola n°5** Le caratteristiche orografiche del territorio, delle Alte e delle Basse, devono essere esaltate mediante una valorizzazione di interazione visuale reciproca. L'aspetto ambientale e paesaggistico deve essere tutelato allo stesso modo delle tutele riservate alle rilevanze architettoniche.



Stralcio planimetria generale - Ingresso sud-est da via Ponte Muratori e parti del Centro Storico

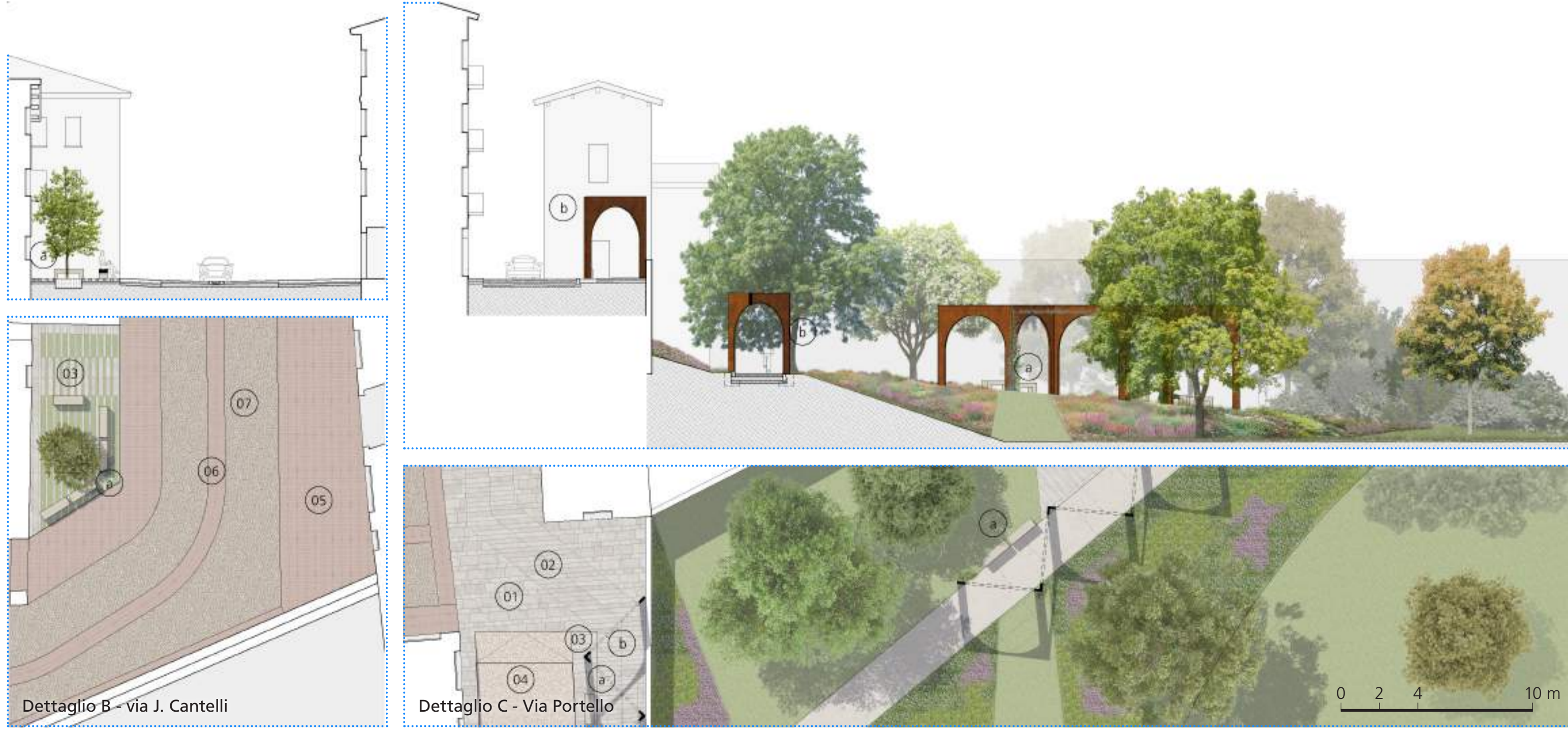


Stralcio planimetria generale - Ingresso ovest da via Portello e fossato delle mura prospiciente le Torri Moreni e Galvani



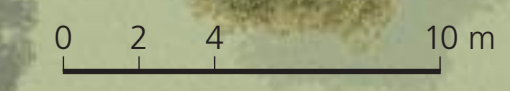
**La "Porta Ovest" e il Parco delle Mura.
 Nuovi spazi relazionali per il gioco e l'incontro**

Su via Portello, "Porta Ovest" di ingresso alla città storica, il progetto propone una **riconfigurazione spaziale** mediante un percorso di mobilità sostenibile e l'inserimento di un **arredo urbano scenografico** di archi in Corten, analogia di portali e portici della città storica, per l'**inquadratura delle viste** sul paesaggio. Mentre sul fossato delle mura tra le Torri Moreni e Galvani, il progetto realizza un sistema di **gradoni e rampe ciclopedonali** che, oltre a facilitarne la fruizione, danno vita ad una **sequenza di spazi** pubblici per il gioco bimbi e l'incontro cittadino. Vero e proprio nuovo **parco urbano e spazio iconico** per l'organizzazione di eventi temporanei.



Dettaglio B - Via J. Cantelli

Dettaglio C - Via Portello



Legenda

- Materiali:**
 01 - Lastricato litico di Luserna o Micascisto (gneiss) a tessitura rettangolare con disegno a corsi di diversa dimensione
 02 - Lastricato litico di Luserna o Micascisto (gneiss) a tessitura rettangolare regolare per identificazione spazi ciclopedonali
 03 - Lastricato litico di Luserna o Micascisto (gneiss) a tessitura rettangolare alternata a inserti di verde
 04 - Pavimentazione in cls architettonico a tonalità calde di ghiaia favetto fine ed extrafine lavata e battuta in opera
 05 - Pavimentazione in cotto a tessitura rettangolare regolare
 06 - Fasce di pavimentazione in cotto a tessitura rettangolare mista con funzione anche ciclabile
 07 - Pavimentazione in ciottolo e ciottolo levigato di fiume a pezzatura media
 08 - Pavimentazione in cotto a tessitura rettangolare mista per piano calpestio sottoportico
 09 - Lastricato litico in cubetti di porfido a correre
 10 - Pavimentazione ecocompatibile in calcestruzzo di graniglia calcarea rullata e pressata entro piatti di acciaio Corten
 11 - Ciclopedonale in asfalto con cordoli in granito
- Arredo:**
 a - Seduta in pietra o cemento
 b - Elementi architettonici ad archi in acciaio Corten
 c - Illuminazione spazio pubblico (palo in Corten tipo Vibia Palo Alto)
 d - Pedana con pavimentazione in pietra di Luserna o Micascisto (gneiss) entro piatti di acciaio Corten
 e - Rastrelliera bici
 f - Ipotesi progetto dehors in acciaio Corten
 g - Segnaletica in acciaio Corten



**Lo spazio pubblico "ritrovato".
Tra Centro Storico e tessuti urbani limitrofi**

Il progetto costruisce il **completo adattamento** dei fronti urbani di Corso Italia con la valorizzazione dei portici esistenti e la **ripavimentazione dello spazio pubblico** a continuazione del Centro Storico e di p.zza Braglia. La **trama lapidea**, con diverse pose, cromatiche e inclinazioni, è l'espedito per il disegno delle **diverse qualità spaziali**: (1) con posa a corriere regolare per identificare i percorsi ciclopedonali a ridosso ed entro il Centro Storico; (2) con corsi sfalsati e alternati per definire il "parterre" e gli spazi dell'incontro cittadino; e (3) con inserti erbosi per inquadrare verde urbano e alberature di ombreggiamento e separare fisicamente la strada senza l'uso di dissuasori stradali.



Stralcio planimetria generale - Ingresso nord, Corso Italia e la prima espansione urbana otto-novecentesca



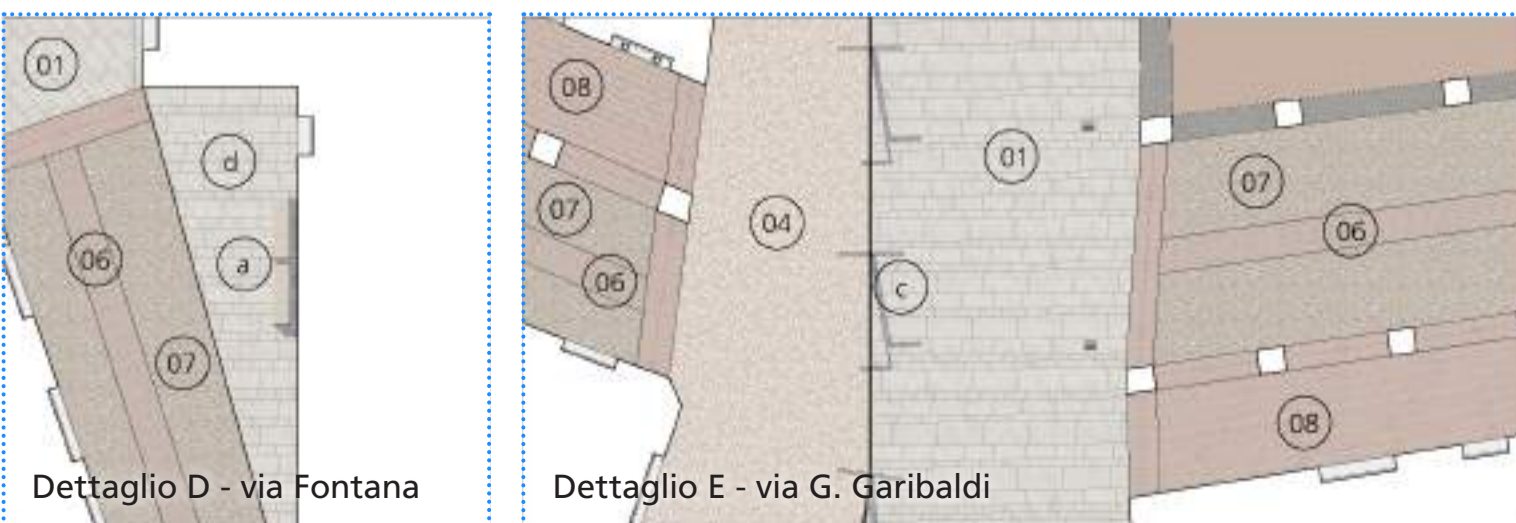
Legenda

Materiali:

- 01 - Lastricato litico di Luserna o Micascisto (gneiss) a tessitura rettangolare con disegno a corsi di diversa dimensione
- 02 - Lastricato litico di Luserna o Micascisto (gneiss) a tessitura rettangolare regolare per identificazione spazi ciclopedonali
- 03 - Lastricato litico di Luserna o Micascisto (gneiss) a tessitura rettangolare alternata a inserti di verde
- 04 - Pavimentazione in cls architettonico a tonalità calde di ghiaia favetto fine ed extrafine lavata e battuta in opera
- 05 - Pavimentazione in cotto a tessitura rettangolare regolare
- 06 - Fasce di pavimentazione in cotto a tessitura rettangolare mista con funzione anche ciclabile
- 07 - Pavimentazione in ciottolo e ciottolo levigato di fiume a pezzatura media
- 08 - Pavimentazione in cotto a tessitura rettangolare mista per piano calpestio sottoportico
- 09 - Lastricato litico in cubetti di porfido a corriere
- 10 - Pavimentazione eocompatibile in calcestruzzo di graniglia calcarea rollata e pressata entro piatti di acciaio Corten
- 11 - Ciclopedonale in asfalto con cordoli in granito

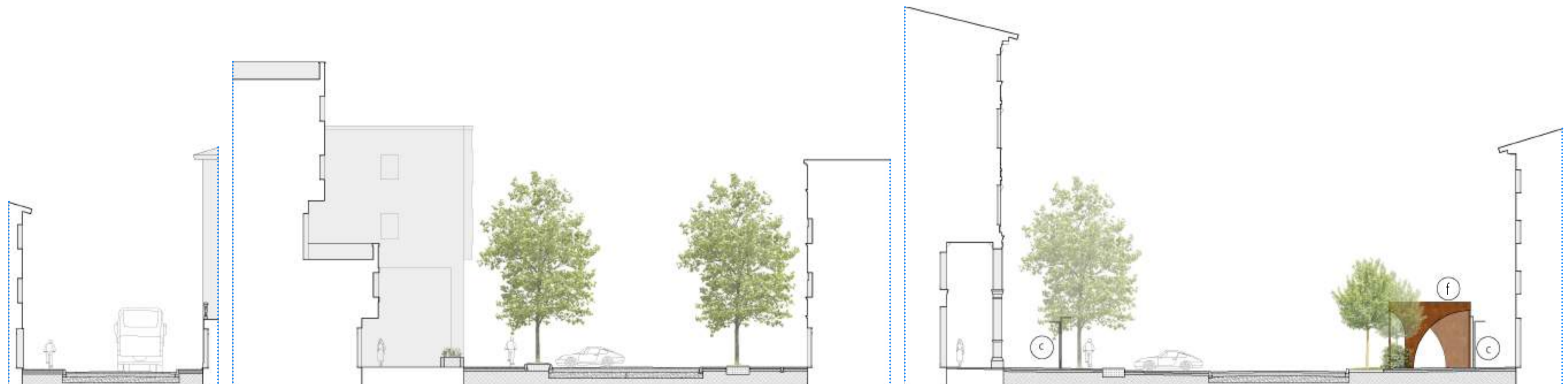
Arredo:

- a - Seduta in pietra o cemento
- b - Elementi architettonici ad archi in acciaio Corten
- c - Illuminazione spazio pubblico (palo in Corten tipo Vibia Palo Alto)
- d - Pedana con pavimentazione in pietra di Luserna o Micascisto (gneiss) entro piatti di acciaio Corten
- e - Rastrelliera bici
- f - Ipotesi progetto dehors in acciaio Corten
- g - Segnaletica in acciaio Corten



Dettaglio D - via Fontana

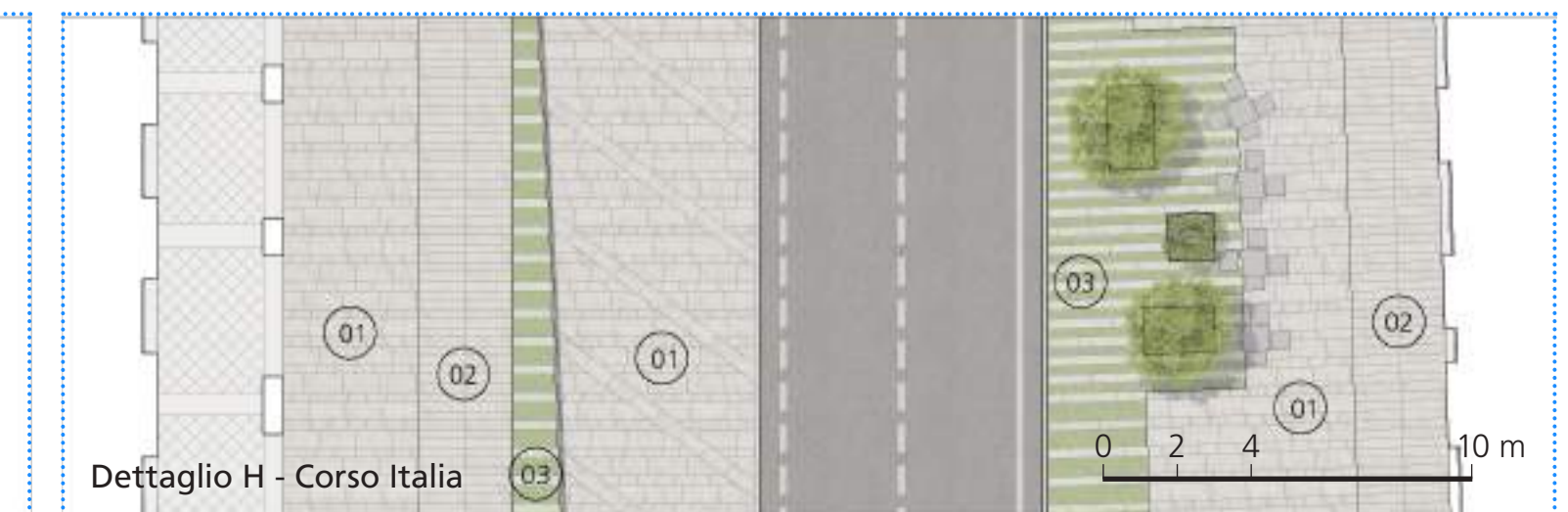
Dettaglio E - via G. Garibaldi



Dettaglio F - via A. Plessi



Dettaglio G - v.le Trento Trieste



Dettaglio H - Corso Italia