

Strade e territorio

Nel 2001, dopo circa quarant'anni, la Provincia di Modena si riappropria di una delle sue opere stradali di maggior rilevanza: la strada di serie n. 40, ovvero la più antica trasversale appenninica, che l'Ente stesso aveva costruito tra Otto e Novecento. L'impresa trovò attuazione all'interno di un vasto piano nazionale varato nel 1881 ed ebbe lo scopo di migliorare i colle-

gamenti tra alcuni comuni della montagna e di mettere in comunicazione il confine reggiano con quello bolognese.

A questa importante arteria è stato recentemente dedicato uno studio, che ha portato alla pubblicazione di un quaderno intitolato "Territorio e strade. Il Frignano e le trasformazioni viarie tra i secoli XIX e XX", frutto della collaborazione tra l'Archivio storico della Provincia di Modena e il Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio dell'Università di Firenze.

L'analisi - coordinata da Gianfranco Gorelli, docente di Urbanistica - è partita dalle diverse rappresentazioni delle terre modenesi ed ha evidenziato l'importanza della cartografia a media scala, in particolare della carta Carandini risalente agli anni 1821-28, prezioso strumento per osservare i legami tra città e campagna e gli equilibri tra spazi e ruoli. L'attenzione si è poi focalizzata sui primi passi verso la modernità compiuti dallo Stato unitario e dalle sue nuove istituzioni. È stato messo in luce il ruolo determinante svolto dalla Provincia di Modena nel portare a termine con tempestività efficaci interventi di "incardimento territoriale", esercitando "funzioni di intermediazione tra le esigenze particolaristiche delle comunità e quelle centralistiche dello Stato stesso".

Al fine di studiare le connessioni tra strada, insediamenti e territorio sono stati realizzati alcuni quadri corografici estesi alla vasta area del Frignano. Si è proce-

duto anche all'esame dei rapporti tra la nuova struttura e la geomorfologia dei luoghi, constatando la sostenibilità ambientale dei manufatti, spesso costituiti da opere di rilevante contenuto estetico e tecnico, come alcuni ponti e sistemazioni di contenimento del terreno.

Un altro rapporto indagato è quello tra la strada e i centri abitati attraversati. La descrizione ha riguardato per ognuno di essi la forma del centro, la disposizione e la misura dello spazio pubblico in relazione alla strada, il tessuto edilizio, la disposizione dei suoi elementi lungo i percorsi. Questo insieme è stato considerato comparativamente in tre periodi storici diversi e significativi (fine '800, metà '900, fine anni '80), al fine di coglierne i caratteri evolutivi: dalle relazioni più statiche tipiche del periodo preindustriale, al riallineamento dei tessuti nei confronti del nuovo tracciato, alle alterazioni e lesioni procurate nella terza fase da un'espansione talvolta priva di regole visibili.

Dalle risultanze della ricognizione la trasversale appenninica modenese appare come un esempio di coerenza e di equilibrio tra tracciato viario e territorio, inteso in tutte le sue componenti. Le scelte progettuali hanno avuto come obiettivo l'innesto del nuovo percorso nel cuore dei paesi toccati con l'intento di riaffermare il ruolo dei principali luoghi pubblici sia dal punto di vista simbolico che spaziale.

Nel caso di Sestola si ha una "riconfigurazione del tratto urbano e la progettazione di una nuova piazza laterale al percorso, che diviene elemento costitutivo dello spazio pubblico"; in altre situazioni si riscontrano "fenomeni di trasformazione urbana che si inseriscono in una dinamica evolutiva compatibile con la morfologia e con i ruoli funzionali consolidati, come nei casi di Fanano, Montecreto, Riolutano e Roncoscaglia, i cui assetti urbanistici vengono sostanzialmente integrati e rafforzati dalla nuova strada".

La coerenza paesistica e ambientale, la qualità architettonica e tecnica dei manufatti sintetizzano il valore strategico ancora attuale della strada di serie n. 40, nonché la sua consistenza di risorsa territoriale meritevole di tutela e valorizzazione. La Provincia, cui compete ora la gestione di tutto il suo percorso, non può e non deve lasciarsi sfuggire questa opportunità.

Le strade come occasione di sviluppo e trasformazione del territorio.

Da una ricerca l'impegno della Provincia per la viabilità del Frignano negli ultimi due secoli

Carta della viabilità e del territorio di Montecreto. Anno 1895

