



di Alberto Giuntoli

22 novembre 2017

IL PROGETTO “KILOMETRO VERDE” PER RENDERE L’ARIA PIÙ PULITA E IL PAESAGGIO PIÙ BELLO LUNGO L’AUTOSTRADA



In Italia le infrastrutture, strade e ferrovie, ed il paesaggio non sono mai andati d'accordo! L'unico tentativo di integrazione degno di questo nome sono state le porzioni della autostrada del Brennero realizzate seguendo le indicazioni di Pietro Porcinai 50 anni fa, mentre ancora oggi, purtroppo, nei progetti di infrastrutture le cifre destinate al verde rimangono esigue (ultimo esempio che mi è capitato: su oltre 4,5 milioni di euro le opere a verde erano 30.000 €!). Con il termine paesaggio in questo caso ho inteso parlare di un concetto più ampio che integra anche gli aspetti ecologici. La mancanza di progettazione e contestualizzazione paesaggistica significa infatti che anche l'integrazione, la ricucitura, degli ecosistemi frammentati dalla infrastruttura rimane per lo meno incompleta se non addirittura assente. Questa problematica deriva da molteplici aspetti, in primis l'ignoranza. Il valore di un progetto di integrazione paesaggistica ed ecologica è enorme per quanto riguarda i benefici ambientali ed estetici ma anche per gli aspetti gestionali legati alla sicurezza della infrastruttura ed alla salute. L'immagine di un paese dipende anche da come rispetta il suo territorio e da come riesce a tutelarne i valori, se percorriamo le nostre principali arterie stradali l'impressione che se ne trae è quella di un più o meno selvaggio assalto all'ultimo metro di visibilità, con una selva di cartelli, totem, e pupazzi, in un piazzale assolato e desolante, o in un triste prato con la recinzione della fabbrica che lo avvolge e lo protegge non si sa davvero da chi. Questa è spesso la nostra immagine, costruita in decenni di sviluppo, e goduta dai milioni di automobilisti o passeggeri che quotidianamente affollano le nostre infrastrutture di mobilità. Le uniche che davvero si trovano in un bel contesto sono quelle che hanno tagliato, come con un colpo di forbice, paesaggi già belli: boschi, filari, campi, ecc. con un problema ricorrente però: la permanenza di alberi lungo il tracciato stradale a distanze che possono renderlo poco sicuro. Allora si assiste all'incuria o, quasi peggio, a pietosi interventi di capitozzatura che non fanno altro che peggiorare le cose. Poi la salute, il verde è benefico, sempre, la realizzazione di fasce alberate e non solo, in prossimità di sorgenti inquinanti quali le strade, ma anche le ferrovie

che non emettono ma creando turbolenza rilanciano inquinanti depositi da altre sorgenti, è un toccasana per le nostre città assediate dall'inquinamento. Purtroppo se manca lo spazio per la sistemazione paesaggistica manca anche quello per la fascia di verde di mitigazione che poi potrebbe diventare la stessa cosa. Altro problema i soldi. Nell'immediato espropriare più metri quadri di terreno per realizzare la sistemazione paesaggistica ambientale costa di più. Certo, se facciamo un bilancio solo dell'immediato, ma, nel tempo, sicuramente i benefici del verde ci ripagano abbondantemente. Abbiamo finalmente capito che se realizziamo un depuratore per le fognature nell'immediato costa di più che sversare liquami nei fiumi, ma poi, nel tempo, ci ritroviamo con un inquinamento spesso impossibile da recuperare e comunque molto più costoso, perché non applicare lo stesso concetto alle infrastrutture!

Il mio studio, forte di una lunga esperienza di progettazione che unisce l'approccio paesaggistico con quello ambientale (vedi ad es. il parco del PAI sempre a Parma o il parco della sede del ministero degli interni a Tblisi), per cercare di cambiare questo atteggiamento ha proposto un complesso intervento di riqualificazione, il Kilometro Verde. L'intervento riguarda una fascia di 11 km posta lungo l'A1 a Parma e dove si affacciano aziende di importanza nazionale, il masterplan, finanziato da DAVINES spa, una delle aziende coinvolte, ha come obiettivo la valorizzazione paesaggistico-ambientale di questo tratto dell'autostrada A1 che presenta delle criticità paesaggistiche ed ecologiche evidenti. Oltre al contributo in termini di mitigazione dell'inquinamento, aumento della biodiversità e maggiore resilienza della cintura periurbana di Parma, l'obiettivo del masterplan del Kilometro Verde è tracciare un segno paesaggistico forte, capace di dare una nuova identità a un paesaggio altamente frammentato. Il masterplan del Kilometro Verde affronta infatti alcune tematiche fondamentali: la *beautification* e la mitigazione dell'autostrada A1, attraverso la creazione di una fascia verde con alberi, arbusti e prati capace di limitare l'impatto dei gas di scarico prodotto dall'autostrada e allo stesso tempo in grado di creare un *landmark* territoriale ben riconoscibile. Il ruolo del KM verde sarebbe anche rilevante in termini di corridoio ecologico in quanto permetterebbe la ricucitura degli ecosistemi locali collegandoli tra loro e con il reticolo ecologico ed idrografico esistente. Inoltre, vista la presenza di numerose e importanti aziende italiane nella zona, il masterplan propone poi la valorizzazione delle sedi aziendali con la progettazione di un grande business park. Dal punto di vista scientifico, il progetto comprende infine la programmazione di una campagna di monitoraggio e validazione per misurare in sito, ex post, i reali effetti benefici del verde sui vari fattori citati, a cominciare dalla rimozione degli inquinanti.

L'auspicio è che questo progetto costituisca il primo esempio per interventi analoghi e che possa anche fare da monito per la progettazione integrata delle infrastrutture per evitare di intervenire successivamente con maggiore difficoltà ed impegno di risorse.

per approfondimenti ed immagini, il seguente link:

<http://www.studiobellesi.com/it/progetto/masterplan-kilometro-verde>