

VERDE E STRADE: MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ URBANA E DELLA SICUREZZA DELL'UTENTE

Marcella Minelli; Loretta Bellelli; Cecilia Lirici

Progettista responsabile opere di urbanizzazione: ing. Franco Di Biase (Tecnicoop Bologna)

Convegno nazionale URBANISTICA E ARCHITETTURA

Genova, 22-23 giugno 2006

INTRODUZIONE

Questo progetto nasce nell'ottica dello sviluppo sostenibile: l'evolversi della società, lo sviluppo, implicano cambiamenti, e di conseguenza l'adattamento e la trasformazione del paesaggio in questo senso.

E' impossibile arrestare questo processo, è però possibile e doveroso progettare in modo tale che le trasformazioni del territorio non lo danneggino, ma anzi contribuiscano a formare nuovi paesaggi di qualità, limitando il più possibile il consumo o la deturpazione delle risorse che devono essere usufruibili nel tempo.

Le strutture necessarie al traffico, parte qualitativa integrante del nostro mondo, devono dunque risultare inserite nell'ambiente, proprio come le matrici strutturali del paesaggio stesso (quale potevano essere i muretti a secco in Liguria o i filari maritati ed i filari di pioppi cipressini in Emilia Romagna) di cui fanno parte.

Il progetto, pertanto, va a coinvolgere porzioni di territorio che vanno oltre la semplice fascia di pertinenza: il territorio è stato il riferimento centrale per il progetto di questa nuova configurazione spaziale e funzionale, e non un supporto "neutro" rispetto alla progettazione della infrastruttura.

Il paesaggio diventa fattore positivo dello sviluppo sostenibile: immagine, e contemporaneamente motore, di un rapporto equilibrato tra bisogni sociali, attività economica e ambiente.

In questo senso, il progetto infrastrutturale non è più un fattore di sottrazione di qualità, ma può costituire un'occasione di valorizzazione e riqualificazione, grazie anche all'integrazione tra differenti forme di conoscenza e l'integrazione di saperi e competenze.

A seguito di quanto sopra esposto, la nostra progettazione del verde segue principalmente due ottiche:

- **A)** verde stradale in funzione della sicurezza degli utenti della strada
- **B)** uso del verde come mitigazione degli effetti negativi dell'infrastruttura

Inoltre si è tenuto conto di :

- **C)** La maglia di corridoi ecologici in cui inserire il progetto, secondo il progetto Life Econet, cui ha aderito la regione Emilia Romagna.
- **D)** bassi oneri di manutenzione del verde: il verde, per essere sostenibile, deve essere progettato in modo da limitare quanto più possibile i costi di manutenzione, tenendo conto anche del fatto che molte delle operazioni possono avere un impatto negativo sull'ambiente

In questo contesto la progettazione del verde viene fatta valutando una pianta più dal punto di vista utilitaristico, tralasciando la soggettività del fattore ornamentale; la scelta delle specie, infatti, non può essere casuale, ma finalizzata alle necessità che di volta in volta si propongono, durante le diverse fasi progettuali.



Immagine: planimetria del sistema del verde della strada

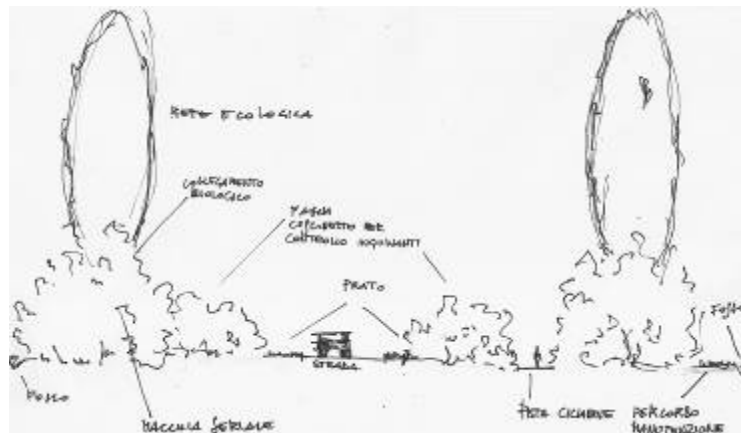


Immagine: sezione della strada: un sistema complesso che nasce da differenti ottiche di progettazione

- A) VERDE STRADALE IN FUNZIONE DELLA SICUREZZA DEGLI UTENTI DELLA STRADA

I termini chiave del nuovo Codice della Strada (decreto legislativo n.285/1992) potrebbero essere riassunti in sicurezza, razionalizzazione della circolazione, efficienza sostenibile, moderazione del traffico.

In sostanza, guardando alla norma nel suo complesso, si evince che il Codice della Strada tende a perseguire lo scopo della migliore circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade, per cui le distanze di rispetto stradale devono essere viste sotto l'aspetto della migliore e più sicura fruizione delle strade. Significativa quindi l'attenzione che questa recente norma presta ai profili ambientali, economici e sociali della circolazione stradale, considerati sempre più come una vera emergenza nazionale.

La progettazione del verde all'interno della fascia di pertinenza dell'asse viario, oggetto del presente intervento, ha tenuto conto dei principi ispiratori della nuova normativa, elaborando un disegno capace di indurre comportamenti che migliorino la sicurezza degli automobilisti e, al contempo, favoriscano la percezione delle reciproche intenzioni tra le diverse categorie di utenti della strada.

Da un primo approccio al Nuovo Codice, sembrano essere due le questioni fondamentali: evitare il pericolo di schianto in caso di fuoriuscita dei veicoli, e limitare la possibilità che gli alberi cadano sulla strada. In questo senso, avendo utilizzato i pioppi cipressini (secondo una logica di inserimento paesaggistico), si potrebbe adottare il ritmo di coltivazione che tale genere ha in campo agricolo: per maggiore sicurezza si potrebbe prevedere l'abbattimento e la sostituzione sistematica di tali alberi, noti per il veloce accrescimento, con altri della stessa specie ogni 20-25 anni, accomunando tale impianto alla coltura che viene fatta in agricoltura.

Il sistema del verde lungo la strada è formato da moduli compositivi studiati in relazione alla loro ubicazione ed alla precisa funzione che deve assolvere in funzione di questa; le specie sono sempre aggregate secondo schemi lineari, organizzati per fasce parallele.

Immediatamente a fianco del margine della strada si prevedono due fasce di tappeto erboso. Queste fasce svolgono una funzione di sicurezza per l'utente della strada: consentono infatti, nel caso di sbandamento o altra circostanza che porti fuori strada, di rallentare la velocità, di accorgersi di quanto sta succedendo per riprendere il controllo dell'autoveicolo.

Per il prato in oggetto viene previsto un miscuglio particolarmente rustico, resistente all'aridità e composto anche da leguminose, in grado di arricchire il terreno in azoto.

A fianco delle fasce a prato è localizzata su entrambi i lati la prima fascia di arbusti, caratterizzata da specie vegetali particolarmente idonee alla captazione ed all'assorbimento degli inquinanti,

Tali fasce, pluristratificate, permettono l'inserimento di misure volte all'alleggerimento ed alla scorrevolezza del traffico: al di là dell'aspetto prettamente ecologico di filtro ambientale, esse sono a completamento diretto della struttura viaria, e accompagnano l'utente lungo la strada fornendo all'automobilista la percezione della sua velocità, benefici psicologici, nonché segnalando la traiettoria.

In prossimità delle rotatorie, il colore e le forme assumono una decisiva importanza, indicando un cambio di traiettoria ed un conseguente cambio di velocità da parte dell'utenza.

In particolare, fasce monocromatiche si ripetono e si scambiano secondo ritmi relazionati alla velocità di percorrenza, in modo da non essere né monotoni, né eccessivamente differenziati, sì da tenere costantemente interessato il conducente, senza però distrarlo. In corrispondenza delle rotatorie, le macchie si arricchiscono nel colore e nelle forme, uscendo dagli schemi che

caratterizzano il percorso nel suo complesso, al fine di evidenziare la presenza di nuove e diverse situazioni.

Le specie utilizzate in prossimità degli svincoli che rispondono a questi criteri di sicurezza stradale, sono le stesse utilizzate all'interno delle rotonde: questo rende la percezione del luogo meno caotica, più uniforme e quindi più gradevole, e potrà effettivamente e velocemente essere percepito come un'insieme in cui la velocità di marcia dovrà essere diminuita.

In particolare le rotonde vengono caratterizzate dalla presenza di masse di vegetazione al centro visibili anche da lontano, lasciando comunque visibilità sufficiente per individuare un eventuale ostacolo durante il percorso in rotatoria.

Un'ultima fascia, che vuole rispondere alla valenza ambientale che il Nuovo Codice intende dare alle strutture viarie, è stata studiata relazionandola con la maglia delle reti ecologiche.

Tali fasce hanno una profondità media di 4.5m su entrambi i lati della strada e sono particolarmente importanti per la fauna della zona, contribuendo quindi ad aumentare la biodiversità dell'area.

Ad Est della strada, tra le due fasce di vegetazione, viene inserita la pista ciclabile, che in questo modo sarà circondata dal verde, più basso verso la strada: i ciclisti saranno protetti dalla strada dalla prima fascia di arbusti.

La pista ciclabile avrà però una doppia funzione: essendo carrabile, permetterà il passaggio per i mezzi necessari per svolgere un'adeguata manutenzione.

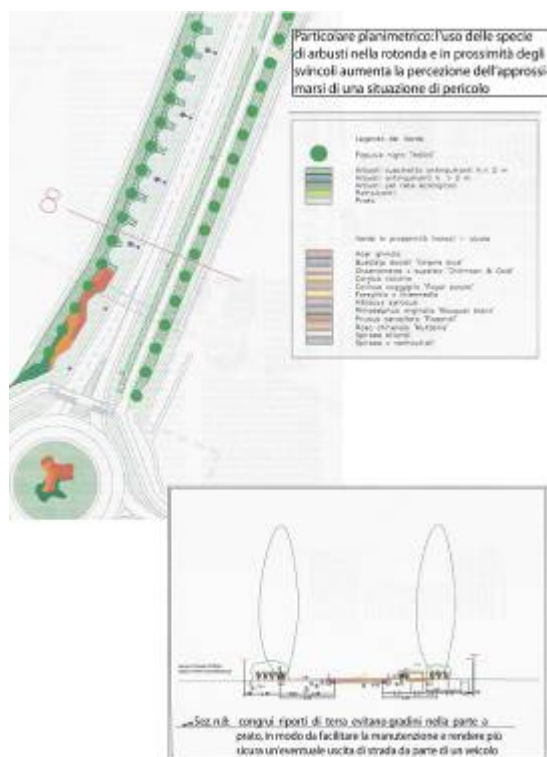


Immagine: particolare planimetrico del verde stradale in funzione della sicurezza degli utenti della strada

