

IL KM VERDE DI PARMA

PAESAGGIO E INFRASTRUTTURE, UN RAPPORTO DIFFICILE

A cura di Alberto Giuntoli e Silvia Bellesi – Studio Bellesi Giuntoli

Da sempre il rapporto tra paesaggio e infrastrutture è difficile: si è preferito investire molto sulla struttura e poco sulle componenti ambientali/paesaggistiche. In Italia, almeno in teoria, saremmo stati dei precursori. Pietro Porcinai nel 1937, su "Domus", scriveva: "Per alberare le strade s'intende porre in margine ad esse non tanto la solita fila di piante simmetricamente equidistanti, quanto fornirle di quegli alberi, arbusti, fiori, piante in genere che stiano lungo o in prossimità delle strade stesse seguendo i motivi del paesaggio ch'esse attraversano: gli stessi criteri, insomma, che ci guidano per la piantagione di un grande parco naturale", sottolineando in questo modo la complessità e la biodiversità della vegetazione utilizzabile, la connessione con il paesaggio/ambiente circostante e infine la necessità di mantenere un approccio estensivo e quindi sostenibile in termini manutentivi ed economici. Con questa visione lo studio Bellesi Giuntoli ha progettato il *Kilometro Verde*: l'intervento riguarda una fascia di 11 km posta lungo l'A1 a Parma dove si affacciano aziende di importanza nazionale. Il *masterplan*, finanziato da Davines spa, una delle aziende coinvolte, ha

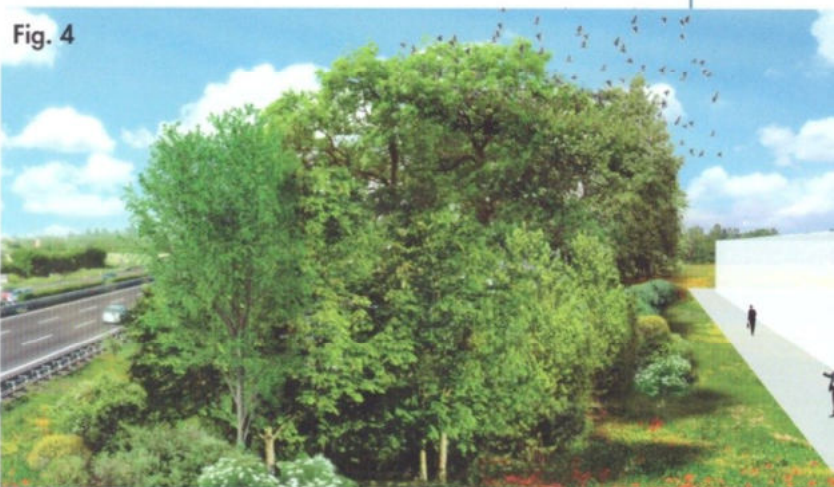


come obiettivo la valorizzazione paesaggistica ambientale di questo tratto dell'A1 che presenta criticità paesaggistiche ed ecologiche evidenti. Oltre al contributo in termini di mitigazione dell'inquinamento, aumento della biodiversità e maggiore resilienza della cintura periurbana di Parma, l'obiettivo del *Kilometro Verde* è anche tracciare



Fig. 3

un segno paesaggistico forte, capace di dare una nuova identità a un paesaggio altamente frammentato. Il *masterplan* affronta infatti alcune tematiche fondamentali (Fig. 2: *Concept di progetto del masterplan del Kilometro Verde e vista Fig.3*): la *beautification* e la mitigazione dell'autostrada, attraverso la creazione di un corridoio ecologico con alberi, arbusti e prati capace di limitare l'impatto dei gas di scarico prodotti dai veicoli e allo stesso tempo in grado di creare una *landmark* territoriale ben riconoscibile (Fig. 4: *Veduta della sistemazione a verde lungo l'autostrada*). Nel dettaglio, la struttura della fascia di mitigazione è quella dell'unità ambientale definita "macchia seriale", che prevede l'impianto di un nucleo centrale di specie vegetali (non solo arboree) floristicamente simili alla vegetazione più evoluta della zona, e, intorno a questa, fasce progressivamente meno evolute (Fig. 5: *Struttura tipica della "macchia seriale"*). La modellazione del terreno anch'essa può costituire un miglioramento sia in termini ecologici che paesaggistici. Un altro aspetto rilevante è la presenza di numerose e importanti aziende italiane nella zona, che il *masterplan* propone di valorizzare attraverso



la progettazione di un grande *business park*. La vegetazione messa a dimora lungo l'asse autostradale e sulla viabilità carrabile presente sul territorio è in grado di svolgere una funzione importantissima di mitigazione dell'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico, permettendo l'abbattimento di una quota considerevole degli inquinanti prodotti dagli autoveicoli, soprattutto del particolato che contiene metalli pesanti (Pb e Cd) e dei gas più tossici tra cui NOx, SO2, CO, ozono ecc... Piantare alberi è inoltre uno dei mezzi più economici ed efficaci per ridurre l'eccesso di anidride carbonica nell'atmosfera.

Vista d'insieme dell'Orto Scientifico.

