



Autostrada Asti-Cuneo

TRONCO II A21 (ASTI EST) - A6 (MARENE)
LOTTO 6 RODDI-DIGA ENEL




STRALCIO a
TRA IL LOTTO II.7 E LA PK. 5+000

PROGETTO DEFINITIVO

09 - INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO ED AMBIENTALE

09.03 - Opere a verde complementari e d'inserimento paesaggistico

Repertorio dei beni di riferimento ed obiettivi di progetto

IMPRESA 	PROGETTISTA 	INTEGRATORE ATTIVITA' SPECIALISTICHE Dott. Ing. Salvatore Sguazzo Albo degli Ingegneri provincia di Salerno n. 5031 	COMMITTENTE Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. Direzione e Coordinamento: S.A.L.T. p.A. (Gruppo ASTM) Via XX Settembre, 98/E 00187 Roma
--	--	---	---

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTR.	APPROV.	RIESAME	DATA	SCALA
A	05-2021	EMISSIONE	Ing. Silvestre	Ing. Di Prete	Ing. Sguazzo	Ing. Sguazzo	MAGGIO 2021	-
							N. PROGR.	
							09.03.02	

CODIFICA	PROGETTO	LIV	DOCUMENTO	REV	WBS
	P017	D	OPV SH 001	A	A33126A000
					CUP
					G31B20001080005

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO	VISTO DELLA COMMITTENTE

Il presente documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato, in tutto od in parte, senza il consenso scritto dell'Autostrada ASTI - CUNEO S.p.A. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge. This document may not be copied, reproduced or published, either in part or in its entirety, without the written permission of Autostrada Asti - Cuneo S.p.A. Unauthorized use will be prosecuted by law.

INDICE

1. LE REGOLE DI CONTESTO.....	2
1.1. IL CONTESTO COME SEZIONE: LA LINEA E LA CURVA	2
1.2. IL CONTESTO COME PLANIMETRIA: LA LINEA E LA CURVA.....	3
1.3. IL CONTESTO COME REAL PODERE: ARTIFICIO E NATURA	4

1. LE REGOLE DI CONTESTO

1.1. Il contesto come sezione: la linea e la curva



• MORFOLOGIA PIANEGGIANTE → COPERTURA SUOLO AGRICOLA, SEMINATIVI

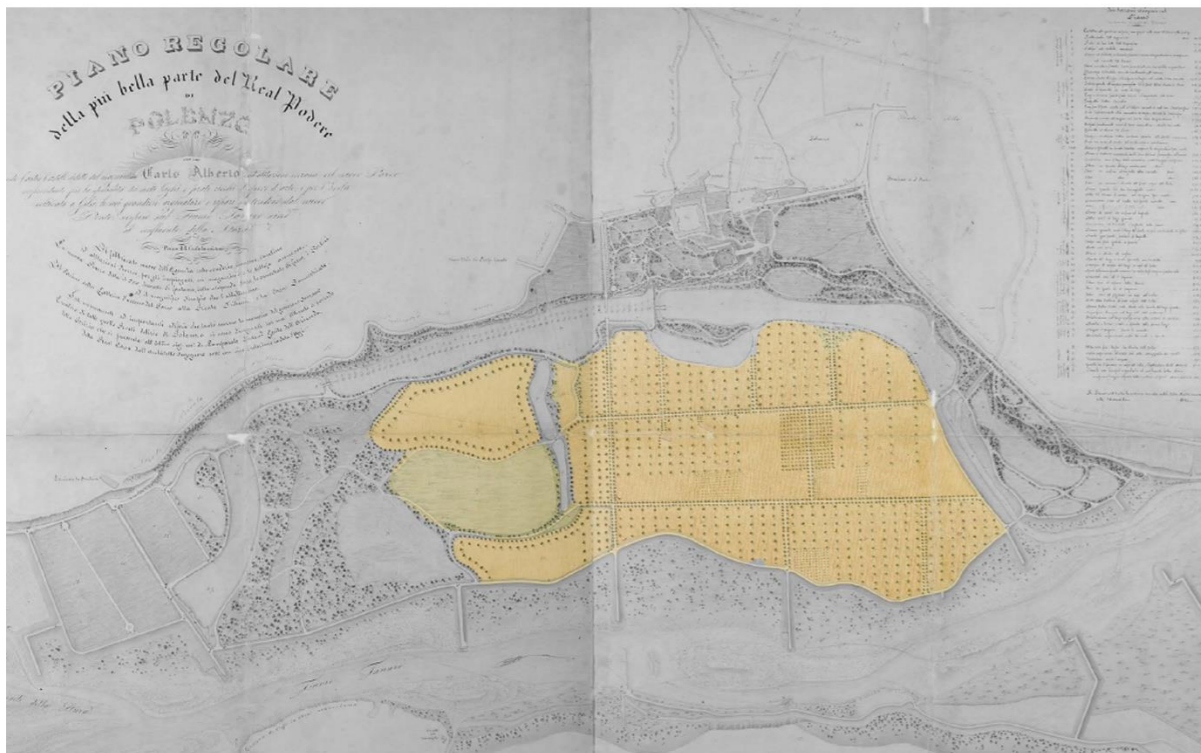


• MORFOLOGIA COLLINARE → COPERTURA SUOLO AGRICOLA, NOCCIOLETI

1.2. Il contesto come planimetria: la linea e la curva



• DINAMICA NATURALE TRASVERSALE DEL CORSO D'ACQUA

1.3. Il contesto come Real Podere: artificio e natura

2. IL PROGETTO DI RAPPORTO OPERA – CONTESTO

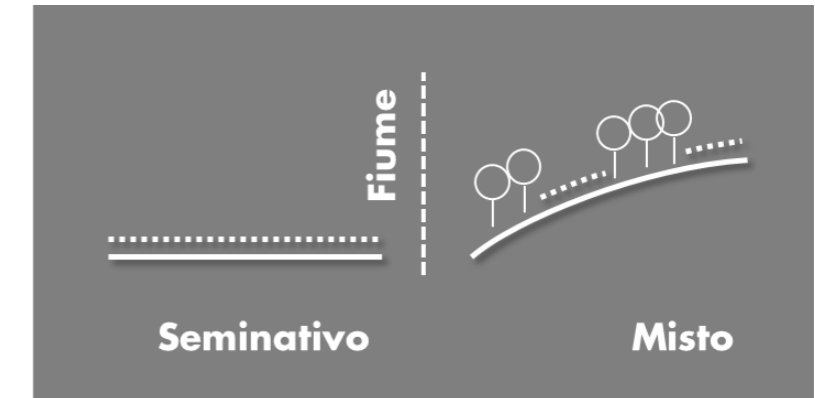
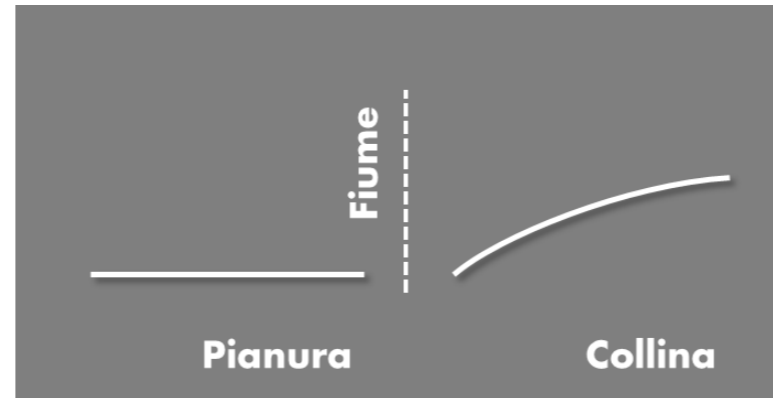
2.1. Il Tema-obiettivo: La valorizzazione della dimensione trasversale dell'asse viario

Le singole Regole restituite dall'analisi ed interpretazione del contesto di localizzazione dell'opera, ossia quell'insieme dei modi di essere del luogo derivanti dalla stratificazione dei rapporti tra Uomo e Natura, e con i quali occorre «scendere a patti per acquisire la possibilità di abitare», in buona sostanza possono essere sintetizzati in un'unica Macroregola, riassumibile nella **“Compresenza di fattori antitetici”**.

Tale macroregola, rintracciabile a diverse scale ed in differenti elementi, trova la sua massima espressione del corso del Fiume Tanaro in relazione all'antitetica interpretazione del ruolo da questo rivestito e della sua forma.

Con riferimento al ruolo, il corso del Tanaro può difatti essere interpretato come elemento sia di netta e chiara demarcazione tra due porzioni territoriali tra loro nettamente distinte, quanto all'opposto di raccordo tra dette due porzioni.

Sotto il profilo della forma assunta dal corso d'acqua, questa può essere schematizzata in una linea, ossia in quel segno di demarcazione prima indicato, quanto in uno spazio, che si dilata e si comprime



Procedendo per sintesi interpretative, si delinea, quale ulteriore declinazione della macroregola della Compresenza di fattori antitetici, quella relativa alla centralità di ruolo rivestita dal Fiume Tanaro, unico segno di matrice naturale, all'interno di un contesto territoriale che, in modi e con esiti differenti, è l'esito dell'azione trasformativa dell'Uomo.

L'aver assunto tale ulteriore antitesi come sintesi e sublimazione di tutte quelle altre che definiscono il quadro delle regole di contesto, ha informato l'attività di concettualizzazione del Tema-obiettivo di progetto, incentrandola, per logica coerenza, sulle analogie e sulle differenze intercorrenti tra Fiume e Strada.

Tante analogie

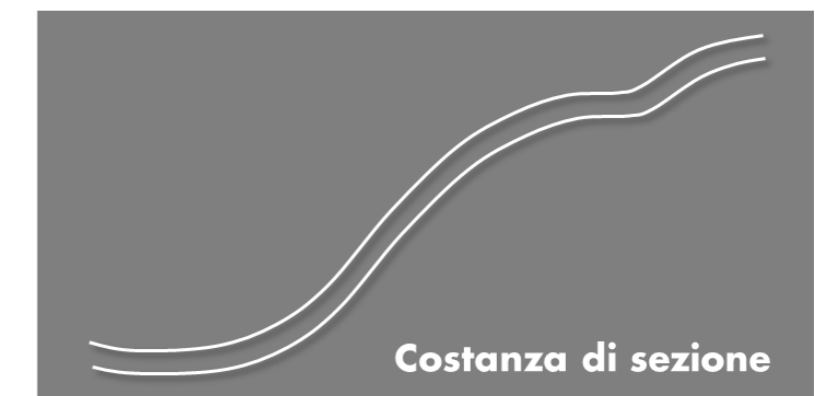
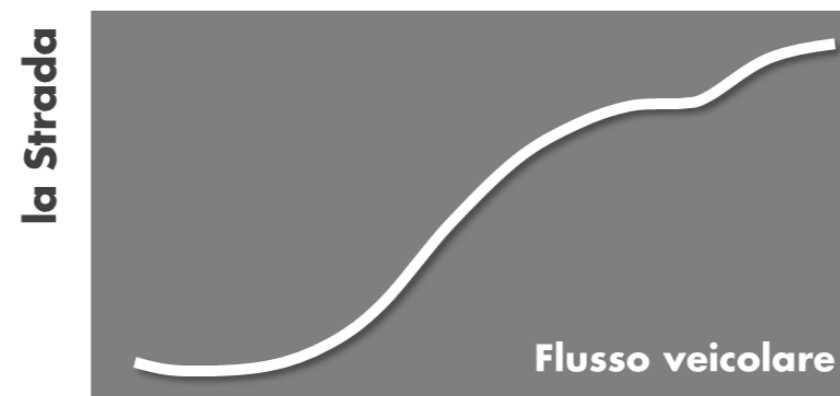
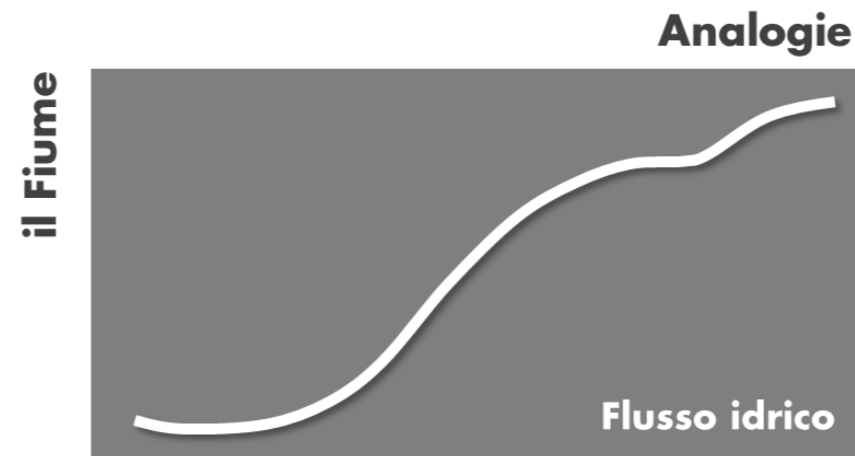
Il necessario ricorso all'aggettivazione del termine flusso, attraverso l'uso delle parole “idrico” e “veicolare”, al fine di distinguere l'elemento che si muove all'interno di un Fiume o di una Strada, rappresenta la concreta espressione della pluralità di analogie tra questi due elementi intercorrenti

Una sostanziale differenza

L'elemento sostanziale che tuttavia distingue il Fiume dalla Strada è il suo rapporto con il contesto.

Il Fiume, quando non artificialmente arginato ha una doppia dimensione: quella longitudinale, che lo lega dalla sorgente alla foce, e quella trasversale, che si esplica nella variabilità della sua sezione.

La Strada, per converso, ha un'unica dimensione, ossia quella longitudinale, tra origine e destinazione



Il mutare nel fluire

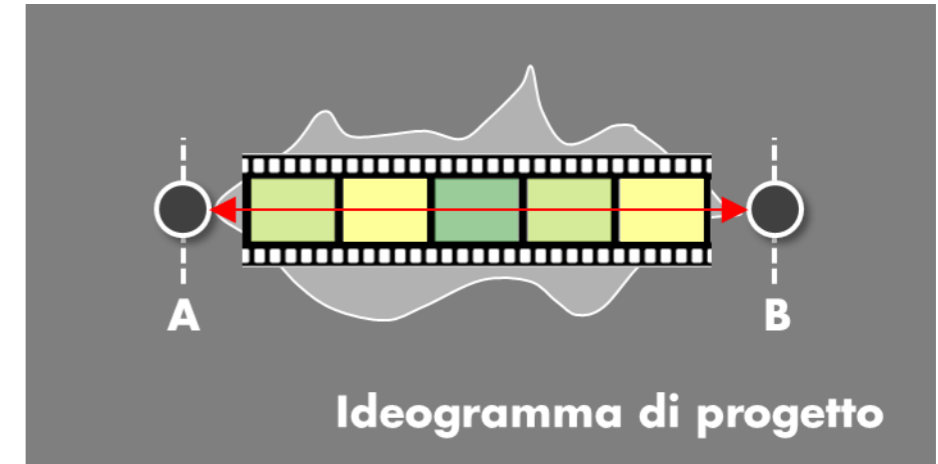
Il mutare nel fluire, ossia il cambiare aspetto, procedendo dalla sorgente alla foce, in relazione alle caratteristiche dei territori attraversati, costituisce l'elemento distintivo del Fiume.

Il suo essere in relazione al contesto diviene racconto del contesto stesso e, in quest'ottica, il navigare il corso del Fiume assume il significato di guardare un film nel quale ogni mutamento di caratteristiche del corso d'acqua costituisce un episodio della vita trascorsa dal suo inizio al suo termine, ossia tra la sorgente e la foce, così come chiaramente reso nel film documentario "Lungo il fiume" (1992), diretto da Ermanno Olmi ed incentrato sulla sequenza di paesaggi, flora, fauna ed attività antropiche che si susseguono lungo il corso del Fiume Po.

Concepire il progetto di inserimento paesaggistico ed ambientale termini di analogia con il Fiume significa recuperare la dimensione del racconto, ossia far sì che il percorrerla non sia solo uno spostarsi dal punto A al punto B, dall'origine alla destinazione, quanto anche un comprendere ed un fruire quello spazio che separa tali due punti.

In questa prospettiva, la Strada ed il suo corredo di sistemazione a verde non possono, assolutamente, restare eguali a loro stessi, quanto invece debbono mutare in funzione delle caratteristiche peculiari delle parti e degli elementi del territorio lambiti, divenendone narrazione.

Gli interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale divengono l'occasione e lo strumento attraverso il quale la Strada si libera dalla costrizione della sua monodirezionalità, ossia dal suo essere semplice elemento longitudinale di collegamento dal punto A al punto B, per guadagnare una dimensione trasversale, dilatando il proprio ambito, concettuale e fisico, verso la direzione trasversale, verso il territorio attraversato.



Gli obiettivi di progetto

Obiettivi generali di progetto

A Riqualificazione e potenziamento della dotazione vegetazionale

B Ambientalizzazione del tracciato autostradale

C Promozione della fruizione territoriale

Obiettivi specifici di progetto

A1 Ricucitura delle emergenze vegetazionali
A2 Recupero degli ambienti ripariali

B1 Mascheraturamento degli elementi infrastrutturali
B2 Prevenzione degli impatti tra chiropteri e veicoli
B3 Recupero aree residuali (aree intercluse)

C1 Creazione di percorsi attrezzati
C2 Creazione di punti di sosta

Obiettivi di progetto

A Riqualificazione e potenziamento della dotazione vegetazionale

B Ambientalizzazione del tracciato autostradale

C Promozione della fruizione territoriale

Gli strumenti di progetto

Tipologie di intervento

	Opere a verde ad assetto naturale	Opere a verde ad assetto seminaturale	Opere di sistemazione
A1 Ricucitura delle emergenze vegetazionali	●		
A2 Recupero degli ambienti ripariali	●		
B1 Mascheraturamento degli elementi infrastrutturali		●	
B2 Prevenzione degli impatti tra chiropteri e veicoli	●	●	
B3 Recupero aree residuali (aree intercluse)		●	
C1 Creazione di percorsi attrezzati			●
C2 Creazione di punti di sosta			●