

# FOCUS A22

**PROSEGUE L'APPROFONDIMENTO SU INIZIATIVE, PROGETTI E ATTIVITÀ DI AUTOSTRADA DEL BRENNERO SPA, GESTORE DELLA AUTOSTRADA A22, REALTÀ INFRASTRUTTURALE TRA LE PIÙ IMPORTANTI D'EUROPA E STRATEGICAMENTE COLLOCATA A CROCEVIA DI POPOLI E MOVIMENTI ECONOMICI**

Una barriera fonoassorbente che sviluppi un rapporto "osmotico" con l'ambiente, una "vetrina" che ne valorizzi forme e colori senza distrarre il guidatore. È la nuova tipologia di barriere fonoassorbenti sviluppata da Autostrada del Brennero SpA, che farà il suo esordio all'altezza della stazione autostradale di Trento Centro - per 2 km in carreggiata Nord e Sud - e che sarà poi sviluppata, nel rispetto del variare del paesaggio, anche in Alto Adige, in località Velturmo, a sud di Bressanone.

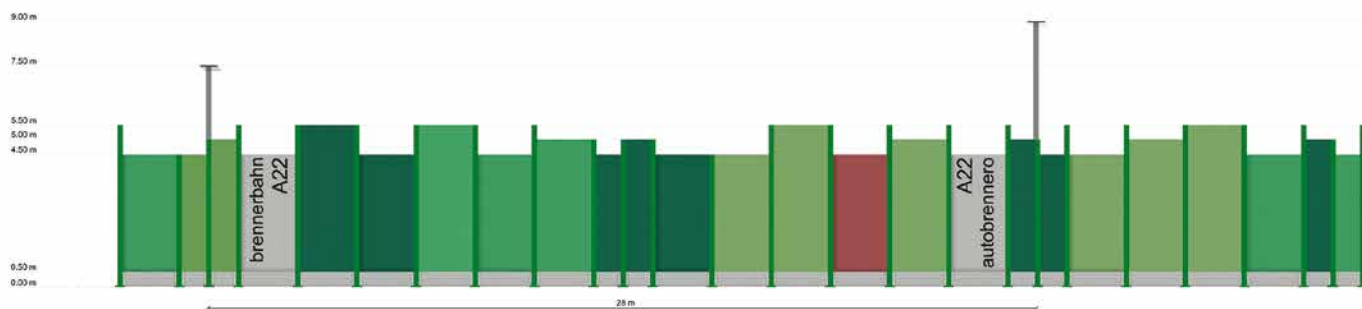
Un'autostrada è un'infrastruttura che deve innanzitutto assolvere a principi di efficienza, in primis quello relativo alla sicurezza dell'utenza e di chi ci lavora. Tuttavia, è indubbio che un'infrastruttura con un impatto così rilevante sull'ambiente che

attraversa possa dirsi realmente efficiente solo se tale impatto è gestito con l'obiettivo non solo di ridurre gli effetti, ma anche di instaurare un vero e proprio dialogo tra l'infrastruttura e l'ambiente. Per Autostrada del Brennero SpA questo tipo di approccio è presente fin dai tempi della realizzazione della Brennero-Modena, poi divenuta A22. Basti pensare alla scelta di impiegare il Cor-Ten per i sicurvia, fatta non solo per le superiori proprietà di assorbimento del Cor-Ten in caso di incidente, ma anche per non impattare sul paesaggio rurale con il lucido dell'acciaio tradizionale. Tale approccio, con gli anni, è progredito insieme agli sviluppi della tecnologia e della sensibilità ambientale e si manifesta in molte scelte strategiche della Società, tra queste ad esempio quella di puntare sull'idrogeno come energia alternativa ai combustibili fossili. Fra le scelte di carattere ambientale vi è anche quella di ridurre l'inquinamento acustico generato dai veicoli in transito.

Attualmente, lungo la A22 si trovano 85 km di barriere fonoassorbenti, il cui sviluppo è in continua evoluzione. Tra queste la barriera fotovoltaica di Isera, la prima realizzata in Italia. L'obiettivo del prossimo Piano economico finanziario è arrivare a 183 km di barriere, pari al 29 per cento dell'intera tratta autostradale. Sin dalla fase preliminare del nuovo progetto è emersa l'idea di una barriera denominata "Dinamica", sia per aderire alla filosofia di Autobrennero sensibile ai temi ambientali, sia perché il dinamismo e la trasformazione costante e coerente sono elementi che caratterizzano il paesaggio. Una barriera come nuova figura paesaggistica, integrata e attiva, il cui profilo, il disegno complessivo, la fisionomia architettonico-infrastrutturale, i diversi cromatismi proposti e adottati e il dinamismo siano in grado di riannodare il tema mai statico della natura circostante, pre-



1. Come si presenterà l'autostrada dall'interno



2. Il disegno della barriera Dinamica sulla A22

sentando una fisionomia variegata in altezza, larghezza e nelle tonalità, in armonia con l'immediato intorno e gli sfondi, non una "muraglia" o separazione, ma oggetto paesaggistico esteticamente autentico e in sintonia con il contesto.

Il paesaggio della Valle dell'Adige in questo tratto è ricco di presenze significative che vanno dalle caratteristiche della valle medesima, fino alla cima delle montagne che la stringono ai lati. Prati, vigneti, meleti, boschi, frutteti ne connotano, al cambio delle stagioni, le variazioni cromatiche, qui assunte come una

are il giusto dinamismo e differenti prospettive osmotiche e di attraversamento del contesto.

Si tratta di una serie di accorgimenti che tengono conto dello standard e delle innovazioni e trasformano la barriera in un'originale e peculiare segno architettonico-paesaggistico, che caratterizzerà questo tratto di A22, tanto di giorno che di notte. In tal senso anche la struttura portante della barriera, attraverso un gioco di "maglie di attesa", ossia elementi non pieni oltre l'altezza standard di 4,50 m, gioca sul profilo più alto e più basso, e si traduce in una differente sagomatura della parte terminale superiore della barriera, seguendo l'irregolarità del profilo paesaggistico e reinterpretandone la frammentazione formale. L'ultimo tratto di questa innovazione progettuale riguarda la possibilità di inserimento di elementi serigrafici, con scritte che richiamano sia i luoghi che la geografia dell'attraversamento: serviranno sia a conferire identità al tratto percorso, sia a costituire un deterrente per i volatili.



3A e 3B. L'effetto cromatico delle lastre sul paesaggio

vera e propria tavolozza di riferimento per le sfumature della barriera, non mimetica, ma osmoticamente in armonia con i luoghi che serve: paesaggi urbani, naturali, antropizzati, nei quali la dominante cromatica fonda sui toni decisi del verde. Le variazioni cromatiche e formali-architettoniche che ne scaturiscono, inclusa la sagoma della strutture portanti, disegnano una barriera con elementi cromatici artificiali desunti dal contesto. Non a caso il materiale scelto, già testato per questo tipo di manufatto, è un polimetacrilato trasparente ma colorato, che funziona anche come una nuova "lente" cromatica che rilegge il paesaggio, producendo variazioni di colore e spaziali, e una struttura in metallo con base in calcestruzzo alleggerito (cemento e argilla espansa) nella parte basamentale fronte nastro stradale, in cemento colorato della stessa tonalità di verde di cui sarà colorata la struttura portante, in acciaio. Attraverso l'articolata disposizione nello spazio abitato circostante, di ciascuno di questi diversi elementi - dai pannelli alle strutture metalliche - si crea una architettura di supporto all'infrastruttura capace di cre-

mento: serviranno sia a conferire identità al tratto percorso, sia a costituire un deterrente per i volatili.

Analogo sviluppo avrà il progetto allo studio per Velturmo, lungo il tratto di A22 che interessa i territori dei comuni di Chiusa, Funes e prosegue nel comune di Bressanone. Si tratta di un manufatto della lunghezza di circa 1.500 m, la cui altezza per contenere il rumore - stante le rilevazioni acustiche effettuate - sarà compresa tra i 5 e i 6 m. ■



4. Un'ipotesi progettuale per Velturmo