



Osservazioni sull'inserimento di barriere antirumore nei parchi di Nervi

Francesca Mazzino - professore associato di Architettura del paesaggio
Dipartimento Polis-Sezione Paesaggio
mazzino@arch.unige.it

Premesso che queste osservazioni si basano sulle informazioni ricevute dall'Associazione Amici dei Parchi di Nervi in merito a un progetto delle Ferrovie dello Stato riguardante l'inserimento di barriere antirumore nei Parchi di Nervi e che mi sarà possibile esprimere un parere più approfondito dopo l'esame del progetto, ritengo che tale operazione determini un impatto fortemente negativo sotto il profilo paesaggistico perché costituisce un elemento incongruente ed estraneo al contesto dei Parchi, beni paesaggistici di rilevante valore storico, paesaggistico e botanico, e che non debba essere realizzata per evitare che una struttura artificiale di questo genere possa compromettere l'integrità dei Parchi.

La valutazione negativa delle barriere antirumore in questo caso è motivata dalla priorità che la tutela del paesaggio ha rispetto ad altri indirizzi normativi ed esigenze tecniche; secondo la sentenza n. 367/2007 della Corte Costituzionale essa è un elemento irrinunciabile rispetto agli interessi sociali ed economici dei cittadini e delle generazioni future, in base al principio fondamentale sancito dalla Costituzione (art.9) della tutela del paesaggio come valore "primario" ed "assoluto" che comprende "l'insieme delle cose, beni materiali o loro composizioni, che presentano valore paesaggistico" e che assume un'importanza preminente proprio come espressione culturale e sociale dei diversi periodi storici.

Come è noto la linea ferroviaria è stata costruita successivamente alla realizzazione di Parchi di Nervi interrompendo la continuità del complesso paesaggistico che costituiva un insieme inscindibile con la scogliera caratterizzata da singolari caratteri geomorfologici e con l'antico sistema delle torri costiere; tale continuità era ritenuta talmente rilevante che la stessa progettazione paesaggistica tenne conto delle aperture visive sul mare e degli elementi più significativi della fascia costiera con la creazione di gruppi di vegetazione aventi la funzione di creare quadri visivi e scenografie vegetali adatte a valorizzare e a condurre lo sguardo dei visitatori verso il mare.

Per ridurre l'impatto della lacerazione prodotta dalla linea ferroviaria e per mitigare il rumore e l'inquinamento prodotto dai treni fu piantata nello stretto spazio compreso lungo il tracciato ferroviario una quinta vegetale continua costituita da una successione verticale di elementi formati da siepi di pittosporo di altezza crescente, la più bassa in prossimità del viale, la più alta arretrata rispetto alla prima, da filari di cipressi e di pini e da gruppi di arbusti di specie mediterranee, oggi notevolmente depauperati.

Mi pare opportuno ricordare che la costruzione della ferrovia suscitò la forte opposizione dei proprietari di giardini e parchi come Thomas Hanbury e Ellen Willmott che adottarono, per quanto allora possibile, soluzioni progettuali per attenuare gli effetti negativi della linea ferroviaria attraverso l'uso della vegetazione.

Lo studio dell'impatto paesaggistico delle barriere antirumore nei paesaggi, siti, parchi e giardini storici è in Italia ancora poco sviluppato - significativo il Premio-



Concorso Sitaf per l'elaborazione di proposte per migliorare l'aspetto estetico e l'ambiente dell'autostrada Torino-Bardonecchia in cui sono stati affrontati correttamente i problemi d'inserimento paesaggistico delle infrastrutture della mobilità - tuttavia il problema del loro inserimento nel paesaggio è stato analizzato già da diversi decenni negli Stati Uniti e in numerosi paesi europei, nei quali a fronte della necessità di ridurre gli effetti negativi di autostrade, strade a scorrimento veloce, linee ferroviarie, ecc., ci si è posti il problema dell'impatto paesaggistico, visivo e psicologico delle barriere antirumore.

I diversi tipi di impatti delle barriere antirumore sono ampiamente riconosciuti, pertanto si ritiene necessario prevedere una corretta integrazione con il paesaggio circostante e si prevedono soluzioni alternative come la costruzione di rilevati di adeguate dimensioni rivestiti da vegetazione formata da alberi e arbusti su entrambi i lati delle scarpate; nei casi in cui si rende necessario l'inserimento dei pannelli, questi ultimi sono parzialmente coperti da movimenti di terra e mascherati con alberi e siepi, oppure vengono costruiti muri di contenimento sulla sommità e al piede dei quali si pianta la vegetazione per mascherare i pannelli antirumore che vengono inseriti in posizione arretrata sopra i muri.

Queste soluzioni progettuali hanno la funzione di ridurre l'impatto visivo delle barriere, di assicurare una maggiore continuità con il paesaggio circostante e di ridurre l'altezza dei pannelli (solitamente alti tra i 4 e 7 m).

Generalmente l'uso della vegetazione viene ritenuto il sistema più efficace, economico (in molti casi i pannelli vengono realizzati con materiali costosi e hanno qualità estetiche scadenti) e maggiormente accettato dall'opinione pubblica; le piante per la varietà di portamento, di colori, di forme del fogliame, costituiscono un elemento di interesse riconosciuto dalle comunità dei residenti e dai turisti. "Le foglie e i rami degli alberi introducono il movimento con il loro muoversi agitati dal vento, con le variazioni di ombra e di luce, con i cambiamenti nel corso delle stagioni" (U.B. Department of Transportation, FHWA Federal Highway Administration, U.S.A.)

La progettazione di sistemi di mitigazione del rumore deve avere come obiettivo primario la continuità contestuale e storica con il paesaggio e deve essere, il più possibile, assegnata priorità assoluta all'uso della vegetazione, che costituisce il sistema migliore per la mitigazione del rumore. (J. Farnham E. Beimbom, *Noise barrier design guidelines*, University of Wisconsin, 1990)

Per quanto riguarda l'uso di pannelli per ridurre il rumore già nel manuale *Architettura del paesaggio. Criteri di pianificazione e costruzione* (Di Fidio, 1985) si sottolineava che "la forma tecnica accentuata ed il tipo di materiale usato si inseriscono in modo brutale nel paesaggio, con un effetto repulsivo sia sugli utenti della strada (in questo caso si considerano le sistemazioni a verde delle strade) che sugli abitanti degli edifici adiacenti; i primi tendono inconsapevolmente a fuggire, mentre i secondi, non potendolo fare, hanno l'impressione di essere in carcere. Questa pena psichica annulla largamente il beneficio della difesa dal rumore. Entro certi limiti, si può tentare di migliorare la situazione giocando sulla scelta dei materiali, delle forme superficiali e dei colori. Tuttavia questi rimedi sono sostanzialmente dei palliativi, perché le forme artificiali possono essere contrastate nel modo più efficace solo ricorrendo alle forme naturali, ossia alla vegetazione."

Nel caso dei parchi di Nervi la profondità della striscia compresa tra i muri di confine e i percorsi perimetrali lungo la ferrovia è troppo ridotta per ottenere una riduzione della rumorosità attraverso la vegetazione - è necessaria una fascia di dimensioni notevolmente più ampie - tuttavia l'inserimento di pannelli antirumore, proprio per



l'esiguità dello spazio disponibile e l'impossibilità di prevedere il loro mascheramento con la vegetazione e i movimenti di terra, è una soluzione progettuale che non risponde all'esigenza di un armonico e integrato inserimento nel contesto dei Parchi. Inoltre il livello di rumorosità e il conseguente disagio fisico non è certamente paragonabile a quello esistente in altri parchi genovesi come quello di Villa Pallavicini a Pegli e di Villa della Duchessa di Galliera a Voltri nei quali vaste aree sono disturbate dal rumore prodotto dall'autostrada.

Le barriere antirumore sono un elemento negativo non solo all'interno dei parchi, ma anche lungo la linea ferroviaria stessa, infatti il tracciato ferroviario lungo la Riviera di Levante offre vedute e scorci visivi sul paesaggio costiero di notevole bellezza e valore per la varietà degli spazi verdi e costruiti che si susseguono lungo di esso; limitare le possibilità di fruizione visiva dei parchi significherebbe ridurre la possibilità di godimento e di conoscenza dei valori paesaggistici che essi racchiudono e che si percepiscono con immediatezza anche dal treno.

L'interesse del "viaggio in treno" lungo la linea della Riviera di Levante è sottolineato in numerose guide dell'800 e del 900 e costituisce ancora oggi, per numerosi turisti, un'esperienza significativa.

In conclusione, ritengo che la soluzione progettuale più idonea per i parchi di Nervi sia l'inserimento della vegetazione che schermi e riduca il disturbo visivo causato dalla ferrovia; le specie arboree più idonee sono i cipressi per il portamento slanciato e affusolato e la chioma di dimensioni contenute che non occupa lo spazio del tracciato ferroviario, associati a siepi di pittosporo nei tratti con profondità ridotta e a gruppi di arbusti mediterranei dove lo spazio è più ampio.

Genova, 3.7.2008

Francesco Tabacco