

Parco pubblico a Pianoro

Riqualificare un'area dismessa con l'obiettivo di lasciare piena fruibilità ai cittadini, senza tralasciare le sempre più pressanti esigenze di parcheggio

Elisa Vannacci

L'ostudio dell'architetto Gianfranco Masi ha progettato l'intervento di un'area libera e incolta, compresa tra la Fermata Ferroviaria S.F.M. di Rastignano a Pianoro (BO) sulla linea Bologna-Firenze ad est, la strada provinciale n. 65 "della Futa" nel tratto urbano denominato Via A. Costa ad ovest, la strada comunale Via Valle Verde a nord

e una piccola area già adibita a gioco bambini a sud.

Il progetto nasce dall'esigenza di voler riqualificare quest'ampia zona dismessa che si trova proprio nel centro dell'edificato di Rastignano. La presenza della Fermata Ferroviaria S.F.M. di Rastignano, diventata in questi anni stazione metropolitana di superficie per il collegamento

con Bologna, ha generato una sempre più forte richiesta di aree da adibire a parcheggio, attrezzatura di cui il centro era completamente privo. Nello stesso tempo però si voleva realizzare, vista la centralità dell'area, un luogo che fungesse da polo di aggregazione, che portasse i cittadini ad usufruirne nelle diverse ore del giorno e quindi un'area vissuta e non lasciata alla "grigia monotonia" di un parcheggio a servizio dei pendolari.

La realizzazione di un parco pubblico è sembrata quella che meglio affrontava tutte le esigenze che si volevano soddisfare. Si progettava sì l'area ma lasciandola "libera" di essere vissuta ed interpretata dai cittadini a seconda delle diverse esigenze. Il progetto sviluppa quindi due temi che trovano nella loro unione il risultato richiesto: il parco pubblico e il parcheggio auto, bici e moto.

Il progetto del parcheggio

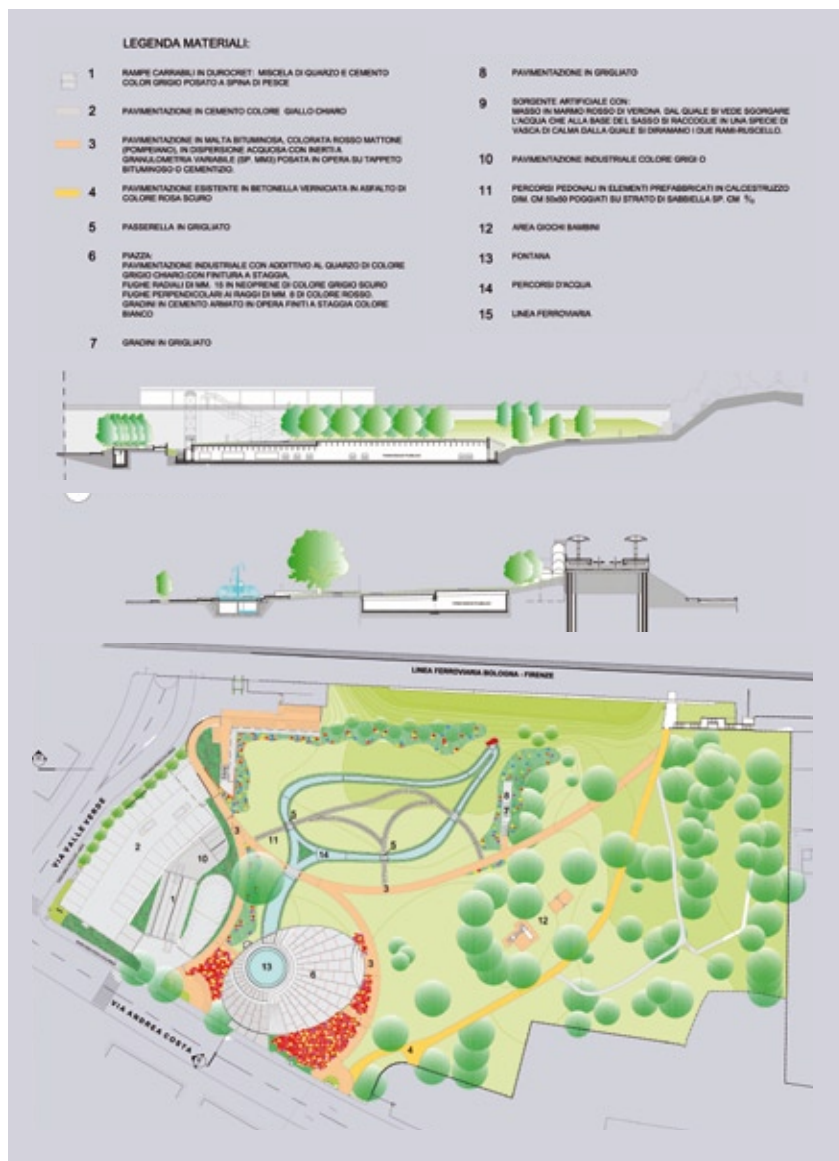
La Linea Ferroviaria esistente sovrasta l'area in oggetto di circa 10 m e il raccordo a livello strada consisteva in una scarpata incolta e informe, che lasciava scoperto il muro di sostegno in cemento



armato della linea ferroviaria, per un'altezza di 2/3 m. Proprio l'andamento preesistente del terreno ha suggerito l'idea di creare un declivio con una pendenza decisamente più morbida rispetto all'originale, che parte dalla linea Ferroviaria e arriva alla Via A. Costa lasciando in prossimità di quest'ultima uno spazio piano di raccordo con la stessa. La progettazione del parcheggio auto si è "modellata" con la progettazione del parco pubblico, portando alla realizzazione di un ampio interrato inserito al di sotto, così da renderlo invisibile per tutta la sua estensione ad eccezione del piccolo parcheggio a raso. Sul totale di 144 posti auto ottenuti, 115 posti sono sotterranei e 29 sono rimasti all'aperto posizionati lungo la Via ValleVerde. L'intera struttura interrata si

I DATI DEL PROGETTO

- **Oggetto:**
Parcheggio pubblico e parco urbano
- **Località:**
Comune di Pianoro (Bo) - Frazione Rastignano
- **Committente:**
Comune Di Pianoro
- **Progettazione Architettonica – Paesaggistica e D.L.:**
Architetto Gianfranco Masi
- **Design Team:**
Studio Architetto Gianfranco Masi:
Arch. Daniele Masi - Arch Mercedes Sanguinetti
Arch. Annalisa Esposito - Arch. Elisa Vannacci
- **Studio Essenze Arboree:**
Arch. Elisa Vannacci
- **Progetto Strutturale:**
Ingegnere Thomas Bassanelli
- **Progetto Impiantistico Meccanico ed Elettrico:**
Studio Associato Damitec – Studio Tecnico Associato Proel
- **Foto:**
Oscar Ferrari
- **Arredo Urbano:**
Orso Grill Città
- **Superficie:**
Parco Urbano 14.000 m²
Parcheggio Pubblico 2650 m²



sviluppa su due livelli (collocati a quote diverse, con differenza di c.a 90 cm) tra loro collegati. Il parcheggio in superficie, di dimensioni contenute rispetto alla superficie del parco, è sopraelevato di c.a. 0.70 m, rispetto alla quota stradale e, come il parcheggio interrato, è ben collegato alle infrastrutture esistenti. I parcheggi bici e moto sono distribuiti sia vicino alla ferrovia che a ridosso della Via A. Costa. I parcheggi destinati ai portatori di handicap sono agevolmente raggiungibili grazie alla presenza di una rampa (con pendenza del 5%-8%) che collega il piazzale sottostante la fermata della stazione con l'area di sosta.

Il progetto del parco

L'area in superficie è stata pensata e

progettata con tre specifiche utilizzazioni. Sul lato a sud, preesistente e alberato con alberi di alto fusto, sono state individuate le posizioni di alcuni giochi per bambini con zone di sosta dotate di panchine e fontanella, recuperando anche la scarpata adiacente all'edificio scolastico in precedenza lasciata incolta e recintata. Sulla parte prospiciente via A. Costa è stata realizzata un'ampia zona pavimentata a forma ellittica, una "piazza" di dimensioni di 25,00 x 36,00 m, luogo d'incontro con la possibilità di organizzarvi piccoli eventi. La restante area è ad impianto erboso, sulla quale sono stati inseriti due percorsi d'acqua di larghezza media di 1,50 m, che scorre più o meno lentamente in

funzione delle diverse pendenze, dall'alto della scarpata fino ad una fontana rotonda posizionata nella "piazza" in un luogo decentrato. La fontana è dotata di un numero di zampilli d'acqua alti circa 5/6 m per renderla visibile dall'esterno del parco e dando un preciso e marcato riferimento al luogo.

Il gioco d'acqua inizia nella zona più alta vicino alla Ferrovia, dove è stato posizionato un masso in marmo rosso di Verona dal quale si vede sgorgare l'acqua, creando una vera e propria sorgente artificiale. Alla base del masso l'acqua si raccoglie in una vasca, dalla quale si diramano i due percorsi distinti fra loro che, scendendo lentamente, si ricongiungono nella zona pianeggiante e terminano la corsa in una cascatella sotterranea ai piedi della piazza. Il sistema di recupero dell'acqua è indipendente e programmato tramite l'installazione di pompe e filtri che riportano l'acqua alla sorgente per ricreare l'intero percorso. Infine, il sistema di percorsi pedonali è costituito sia da rampe che da scale, che consentono di collegare le aree menzionate con le infrastrutture di servizio (Fermata Ferroviaria – Via A. Costa).

Le aree verdi

Nella scelta delle essenze sono state considerate alcune caratteristiche comuni a tutti i tipi di piante indicate, unite ad altre particolari, a seconda della zona di impianto. Per quanto riguarda le alberature, si è optato per il *Carpinus betulus* o Carpino bianco, in quanto si tratta di una pianta autoctona che ben si adatta al territorio e che unisce le pregevoli doti estetiche a una elevata resistenza all'inquinamento atmosferico.

Lungo il perimetro che si affaccia su Via Valle Verde, un filare di *Carpinus betulus* va a formare una quinta a copertura degli edifici e dei sottopassi ferroviari retrostanti, oltre a fungere da barriera antirumore. Per la zona antistante la ferrovia, sono stati scelti i *Carpinus betulus* Fastigiata, a portamento piramidale che, piantumati a quinconce, formano una schermatura ottimale sia esteticamente che come barriera antirumore. Nella

I materiali

I garage sono stati realizzati con strutture in elevazione ed orizzontali costituite da elementi prefabbricati. Le pavimentazioni sono in cemento industriale e le pareti ed i soffitti semplicemente tinteggiati con tonalità chiare.

I percorsi pedonali che attraversano il parco sono stati realizzati con pavimentazione in malta bituminosa con aggiunta di graniglia di granito colore rosa/rosso, mentre la pavimentazione della piazza è di tipo industriale con additivo al quarzo di colore grigio chiaro, con finitura a staggia. Le fughe radiali sono in neoprene di colore grigio scuro. Le fughe perpendicolari ai raggi sono di colore rosso. L'impianto di illuminazione oltre a rispondere a tutte le normative in vigore è stato realizzato con apparecchi illuminanti a parabole riflettenti verso il basso e lampade a ioduri di sodio a basso consumo (per illuminare tutti i percorsi è sufficiente una richiesta di appena 2,5 kw).

Il terreno a verde è stato piantumato a prato in massima parte con impiego di cespugli più o meno fioriti a separare zone di diverso utilizzo e ad alberature in numero contenuto poiché sul lato nord esiste già una porzione con folta presenza di alberi ad alto fusto.



stessa zona, per coprire la rete a ridosso della ferrovia, si sono messi a dimora piante di *Hedera Helix*, un rampicante a fogliame persistente che ben si adatta a qualsiasi tipo di terreno e che possiede un'ottima resistenza all'inquinamento, non necessitando inoltre di alcuna manutenzione. A ridosso del muro che delimita l'uscita di sicurezza del parcheggio interrato, sono state messe a dimora piante di *Rhynchospermum jasminoides* ottenendo un effetto di copertura del muro stesso; inoltre, con la piantumazione di *Berberis thunbergii*, pianta spinosa, si crea un'ulteriore barriera per salvaguardare la sicurezza dei fruitori del parco. Sul lato di via Andrea Costa si è poi considerata l'esigenza di formare una siepe divisoria che non tolga visibilità verso l'interno del parco, pur essendo di aspetto compatto.

Il *Viburnum tinus* è stata ritenuta la pianta più adatta; a crescita medio-lenta, con fogliame persistente. Nei mesi invernali produce dei piccoli fiori bianchi - rosei riuniti in corimbi che risaltano piacevolmente sul fogliame verde scuro.

Ai lati della piazza verso via Andrea Costa, sono state progettate macchie di *Rosa* tapezzanti. La varietà prescelta è la *Rosa* "La Sevillana", scelta per i suoi innumerevoli pregi: scarsa ricettività nei confronti delle malattie fitosanitarie e alle infestazioni, scarsa esigenza di manutenzioni, rare potature; effetto cromatico appariscente con abbondanti fioriture dalla primavera ad autunno inoltrato.

Si sono realizzate, inoltre, macchie di arbusti tapezzanti e cespugli misti, scelti per la loro comune caratteristica di resistenza all'inquinamento e agli agenti patogeni e quindi adatti per ambienti urbani nonché per l'aspetto esteticamente apprezzabile e le diverse caratteristiche di ciascuna specie.

Raggruppando piante a foglia persistente e a foglia caduca, piante con fogliame di varie tonalità e con fioritura in epoche diverse, si è voluto ottenere un effetto cromatico gradevole nell'arco dell'intero anno. La maggior parte della superficie è a prato, intersecato da percorsi pavimentati, che consentono passeggiate all'aperto anche in periodi piovosi.