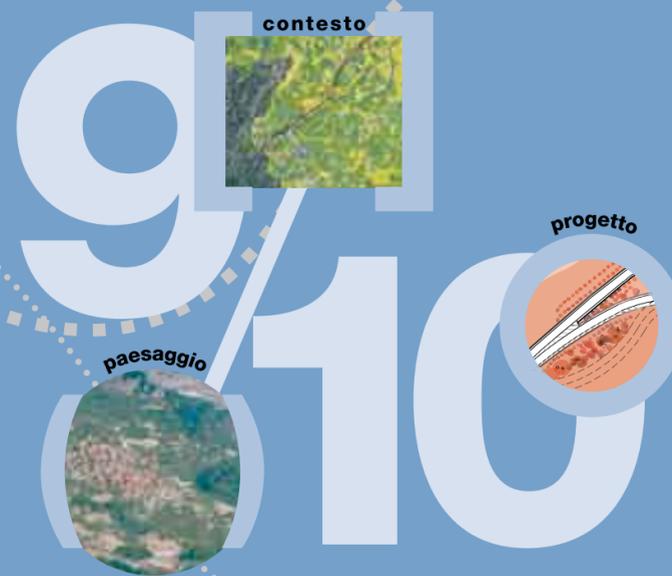


percorso circolare

[9/10] la collina romagnola
la montagna

(1) paesi di collina
itinerari tematici

A la strada valico



CONTESTO 9/10

la collina romagnola la montagna

IL CONTESTO DEFINISCE UNA PARTE DEL TERRITORIO ALL'INTERNO DELLA QUALE LE RELAZIONI TRA LE COMPONENTI INFRASTRUTTURALI, INSEDIATIVE, MORFOLOGICO-AMBIENTALI E STORICO-TESTIMONIALI SI PRESENTANO SIGNIFICATIVE, RICONOSCIBILI E DIFFERENTI DA QUELLE PRESENTI IN ALTRE PARTI DEL TERRITORIO. IL CONTESTO È RAPPRESENTATO MEDIANTE UN'ELABORAZIONE DI CARTOGRAFIE E FOTO ZENITALI CHE NE EVIDENZIA LA STRUTTURA, INDIVIDUANDO IL SISTEMA STRADALE COME CHIAVE INTERPRETATIVA DELLE RELAZIONI. IN OGNI CONTESTO È SELEZIONATA UNA STRADA DI RIFERIMENTO DELLA QUALE È RAPPRESENTATO IL FUNZIONAMENTO PER EVIDENZIARE LE SPECIFICHE RELAZIONI CHE LA STRADA INSTAURA LUNGO IL SUO TRACCIATO.

Il contesto della collina romagnola è stato individuato nel territorio che dalla via Emilia, a nord, arriva fino alla fascia montana ed al confine con la Toscana e le Marche a sud. Il contesto si caratterizza per la transizione tra l'entroterra romagnolo e la sua fascia costiera che si presenta con caratteristiche di relativa omogeneità.

Il territorio è contraddistinto dalla prevalenza di terreni argillosi e, principalmente, vocati all'agricoltura; accanto ad aree a seminativo e seminativo arborato, colture a vigneto, frutteto ed olivo, si alternano scarsi cedui del querceto misto caducifoglio.

Gli insediamenti si collocano sulle direttrici principali di fondovalle affiancate, nella maggior parte dei casi, da corsi d'acqua dove è frequente incontrare, in corrispondenza del margine collinare (a circa cento metri sul livello del mare), i centri abitati principali dell'intero territorio. La densità insediativa si riduce progressivamente fino a diventare molto bassa in prossimità della parte montana.

La rete viaria secondaria si mantiene piuttosto densa in tutto il territorio, anche dove i centri abitati collegati risultano di dimensione minore.

In questa situazione si inserisce l'eccezione rappresentata dalla direttrice stradale E45, il cui tracciato insiste lungo la valle del fiume Savio. La particolare importanza di tale collegamento ha favorito lo sviluppo di centri abitati significativi accompagnati ad aree industriali, concentrate in prossimità dei centri stessi.

Nella fascia più ad est, il sistema insediativo, ormai prossimo all'area costiera, muta radicalmente ed assume una connotazione più articolata, con centri abitati di media dimensione e nuclei industriali significativi, all'interno di una rete viaria piuttosto fitta che si connette direttamente al forte sistema infrastrutturale litoraneo.

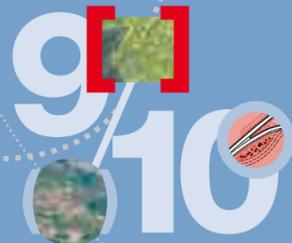
Le direttrici principali di fondovalle, come la strada provinciale n. 310R del Bidente, connettono i centri abitati localizzati lungo la via Emilia con i territori montani e, nel caso delle direttrici di valico, come la strada statale n. 67 Tosco Romagnola, con la Toscana e l'Umbria.

Il contesto della montagna è stato individuato nel territorio che dalla fascia collinare, a nord, arriva fino al confine regionale a sud. Il contesto si caratterizza per la presenza di ambienti distinti e variegati che si susseguono lungo la catena appenninica. Questa diversità è riconducibile alla varietà di litologie e morfologie che ne definiscono il carattere territoriale ed il funzionamento ambientale.

L'andamento morfologico è quello della struttura assiale dell'Appennino, che comprende sia l'area di alta collina e di montagna sia la dorsale appenninica vera e propria, con andamento da ovest - nord ovest a est - sud est. Questo andamento determina l'orizzonte dal quale si dipartono, con un'orditura tendenzialmente perpendicolare, una serie di creste degradanti verso la pianura.

La dorsale appenninica è caratterizzata dalla presenza di due parchi nazionali, di alcuni parchi regionali e da luoghi e percorsi di rilevante interesse geologico, veri e propri racconti stratigrafici della formazione delle montagne (rupi ofiolitiche, torrioni arenacei, flysch calcareo marnosi e formazioni marnoso arenacee). La fascia montana presenta quote talvolta superiori ai mille metri, cime e dorsali articolate, valli minori profonde e versanti scoscesi, a tratti impervi, con pareti tagliate negli strati arenacei. La vegetazione è caratterizzata da ampie faggete, che ricoprono i versanti e incorniciano le conche lacustri, da boschi misti di latifoglie e castagneti da frutto che si alternano a praterie segnate da siepi, filari alberati e muretti a secco. L'attività agricola è in generale limitata e quasi costantemente ubicata in vicinanza degli insediamenti.

Il territorio è scarsamente urbanizzato e i centri abitati principali, di piccola e media dimensione, hanno spesso origine storica e si attestano lungo le principali direttrici stradali di valico dell'Appennino (le strade statali n. 45 di val Trebbia, n. 62 della Cisa, n. 63 del valico del Cerreto, n. 12 dell'Abetone e del Brennero, n. 64 Porrettana, n. 67 Tosco Romagnola e la strada provinciale n. 486R di Montefiorino) e la rarefatta viabilità secondaria trasversale.



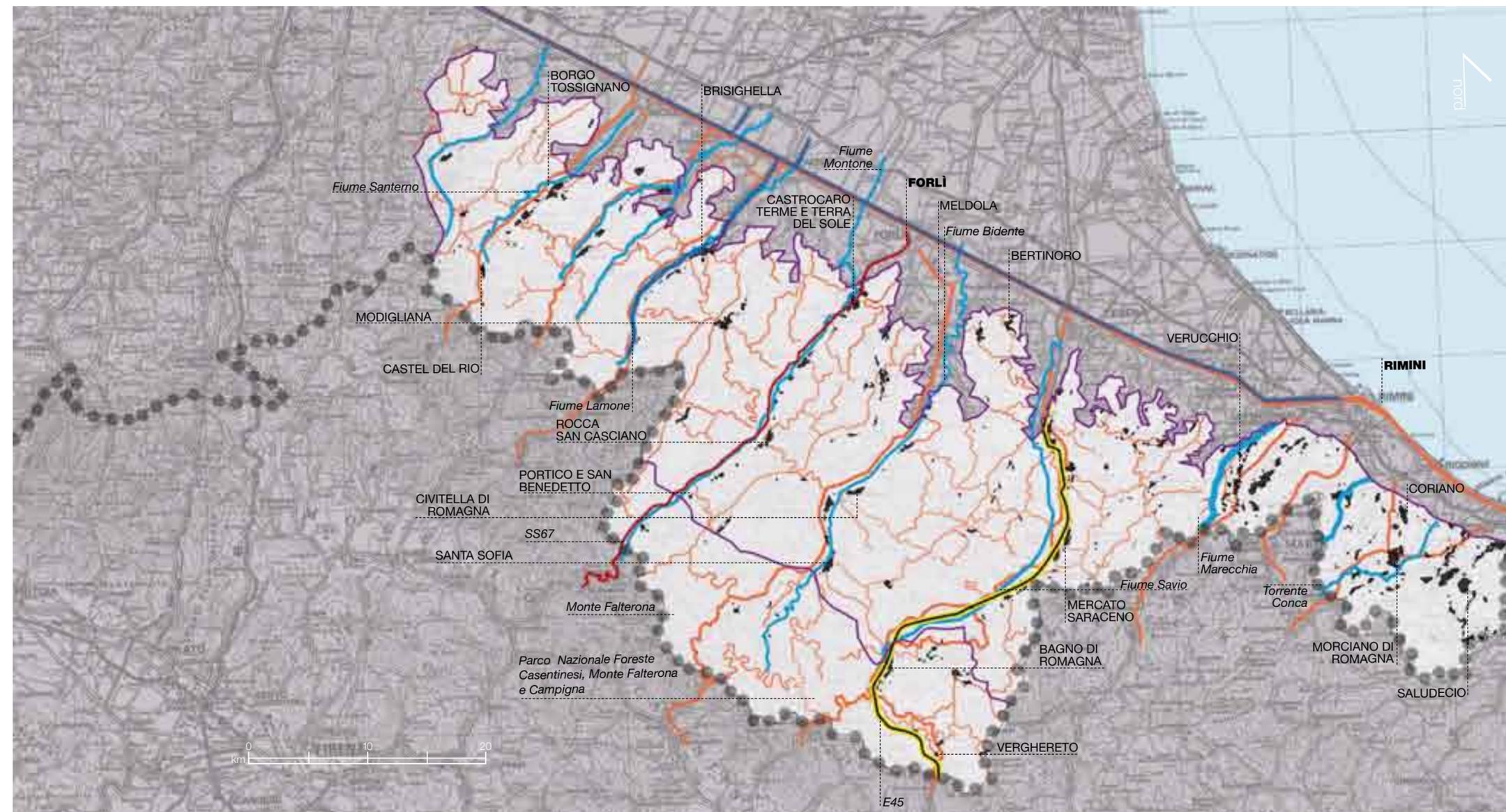
9/10

la collina romagnola
la montagna

struttura

La struttura evidenzia la fisionomia del contesto attraverso l'individuazione delle componenti infrastrutturali-insediative, morfologico-ambientali, storico-testimoniali e delle loro reciproche relazioni.

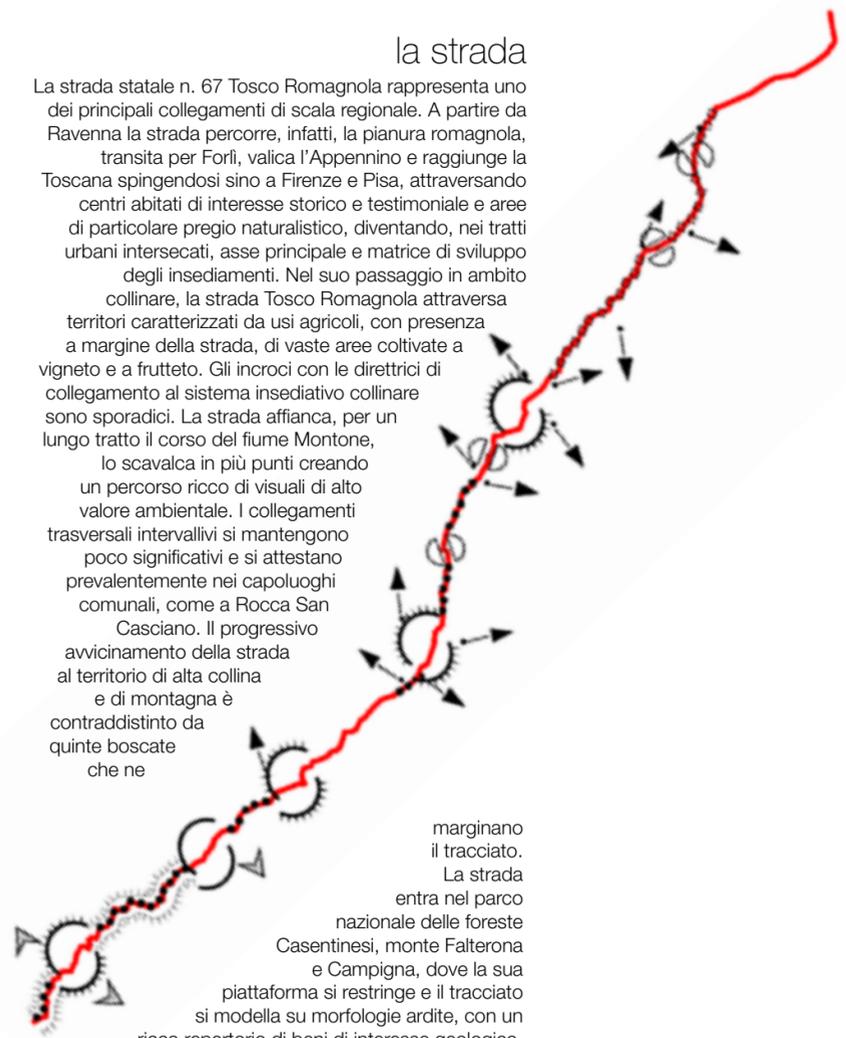
-  confine regionale
-  confine di contesto
-  itinerario europeo
-  ferrovia
-  direttrice principale di attraversamento
-  rete viaria
-  sistema insediativo
-  corsi d'acqua naturali



la strada

La strada statale n. 67 Tosco Romagnola rappresenta uno dei principali collegamenti di scala regionale. A partire da Ravenna la strada percorre, infatti, la pianura romagnola, transita per Forlì, valica l'Appennino e raggiunge la Toscana spingendosi sino a Firenze e Pisa, attraversando centri abitati di interesse storico e testimoniale e aree di particolare pregio naturalistico, diventando, nei tratti urbani intersecati, asse principale e matrice di sviluppo degli insediamenti. Nel suo passaggio in ambito collinare, la strada Tosco Romagnola attraversa territori caratterizzati da usi agricoli, con presenza a margine della strada, di vaste aree coltivate a vigneto e a frutteto. Gli incroci con le direttrici di collegamento al sistema insediativo collinare sono sporadici. La strada affianca, per un lungo tratto il corso del fiume Montone, lo scavalca in più punti creando un percorso ricco di visuali di alto valore ambientale. I collegamenti trasversali intervallivi si mantengono poco significativi e si attestano prevalentemente nei capoluoghi comunali, come a Rocca San Casciano. Il progressivo avvicinamento della strada al territorio di alta collina e di montagna è contraddistinto da quinte boscate che ne

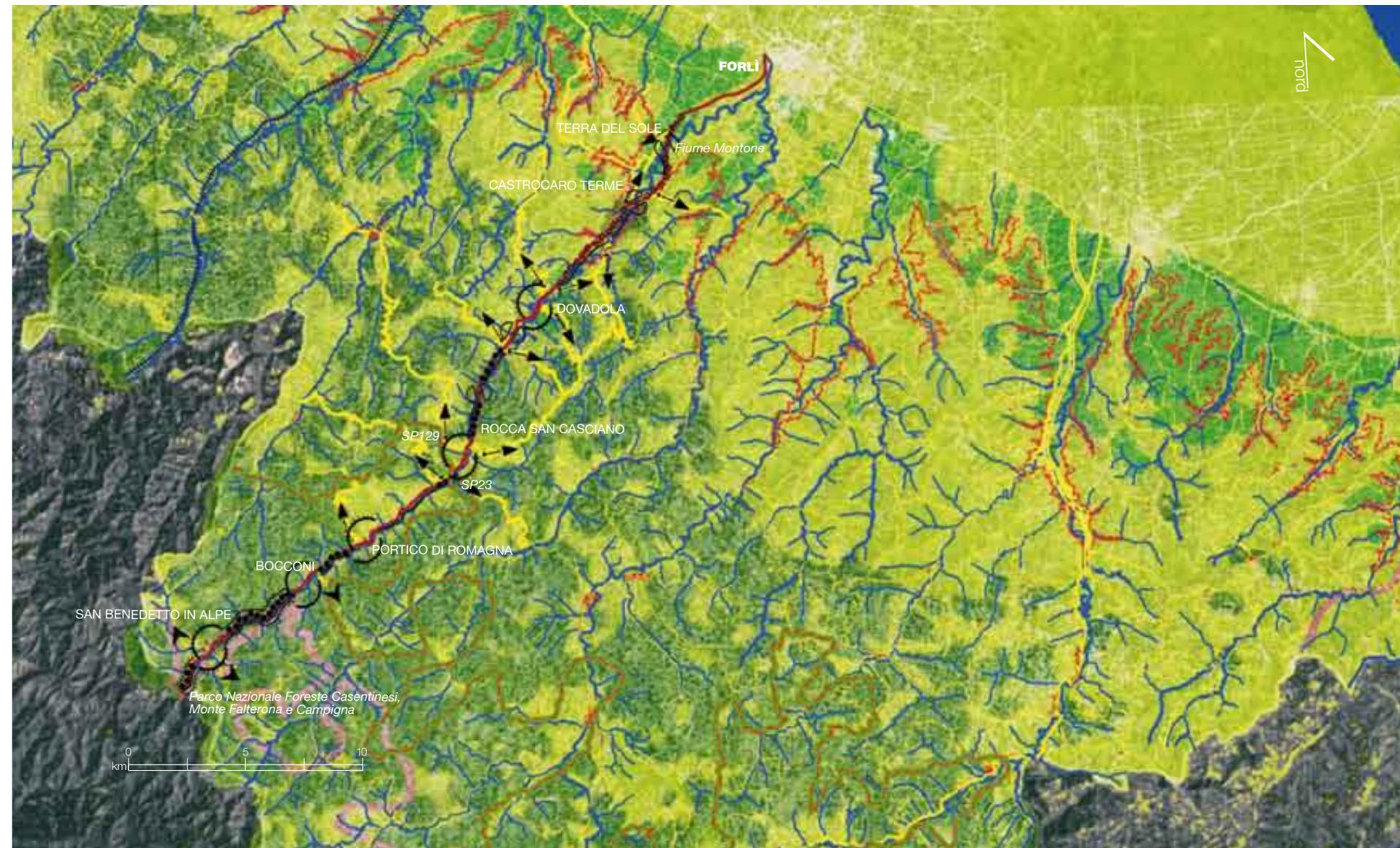
marginano il tracciato. La strada entra nel parco nazionale delle foreste Casentinesi, monte Falterona e Campigna, dove la sua piattaforma si restringe e il tracciato si modella su morfologie ardite, con un ricco repertorio di beni di interesse geologico, inoltrandosi nei territori montani più interni del parco, in prevalenza naturali, con una scarsa presenza antropica.



funzionamento

Il funzionamento evidenzia le modalità di svolgimento delle relazioni che la strada instaura, lungo il suo tracciato, con le componenti del contesto.

- | | | | |
|--|--|--|---|
| | attraversamento di aree coltivate a vigneto e frutteto | | corsi d'acqua e bacini naturali |
| | attraversamento di centri abitati | | curva di livello dei 600 metri sul livello del mare |
| | incrocio con la rete viaria secondaria di collegamento | | boschi |
| | attraversamento di corsi d'acqua naturali | | seminativo, pascolo e incolto |
| | affiancamento di corsi d'acqua | | vigneto e frutteto |
| | attraversamento di boschi | | parco nazionale |
| | attraversamento di parchi | | |
| | incrocio con la viabilità di collegamento ai parchi | | |
| | perimetro di contesto | | |
| | ferrovia | | |
| | itinerario europeo | | |
| | direttrice principale di attraversamento | | |
| | rete secondaria di collegamento | | |
| | rete locale di distribuzione | | |
| | centri abitati | | |



paesi di collina itinerari tematici

IL PAESAGGIO DESIGNA UNA DETERMINATA PARTE DI TERRITORIO, COSÌ COME È PERCEPITA DALLE POPOLAZIONI, IL CUI CARATTERE DERIVA DALL'AZIONE DI FATTORI NATURALI E/O UMANI E DALLE LORO INTERRELAZIONI. IL PAESAGGIO È RAPPRESENTATO MEDIANTE UN'ELABORAZIONE DI FOTO AEREE NON ZENITALI CHE EVIDENZIA LE SEQUENZE PAESISTICHE RICORRENTI E LE IMMAGINI DOMINANTI. L'INTERPRETAZIONE DEL PAESAGGIO È STATA ARTICOLATA COME RAPPORTO FRA TRE DIVERSE LETTURE COSTITUITE DA: ELEMENTI DI STRUTTURA, CRITICITÀ E OBIETTIVI DI SFONDO.

Il paesaggio paesi di collina e itinerari tematici è stato riconosciuto, all'interno dei contesti della collina romagnola e della montagna, lungo il territorio della valle del fiume Montone, dove l'ambiente si presenta ricco e di notevole valore naturalistico ed il sistema insediativo si articola in centri abitati sparsi e di piccole dimensioni localizzati principalmente lungo la strada. È il paesaggio dei caratteri tradizionali e delle permanenze storiche inscindibili dalla strada che costituisce il fondamento consolidato non solo dei centri abitati e delle piccole strutture ricettive ed artigianali, ma anche degli spazi collettivi e dei luoghi di convivialità. L'immagine dominante che si percepisce dalla strada è quella dell'identità insediativa, distinguibile e ricorrente, dei paesi di collina che si susseguono lungo itinerari tematici dallo spiccato andamento curvilineo e meta consolidata per i raduni e per gli eventi legati al mondo del ciclismo e del motociclismo.

elementi di struttura

Gli elementi di struttura rappresentano configurazioni morfologiche, ambientali e insediative che concorrono all'individuazione delle sequenze paesistiche ricorrenti e delle immagini dominanti necessarie al riconoscimento del paesaggio.

In questo paesaggio gli elementi di struttura sono posti in relazione alla strada statale n. 67 Tosco Romagnola che svolge principalmente le funzioni di:

- collegamento di vallata;

- matrice dei caratteri tradizionali e delle permanenze storiche ed architettoniche;
- luogo della convivialità e delle attività collettive;
- itinerario geologico, naturalistico e insediativo.

criticità

Le criticità rappresentano ed evidenziano i diversi problemi che si instaurano tra la strada e le componenti del paesaggio.

- In questo paesaggio le principali criticità possono essere ricondotte a:
- attraversamento dei centri abitati collinari e montani;
 - interruzione delle aree naturali e delle riserve;
 - interferenza con i corsi d'acqua;
 - assetto dei versanti a monte e a valle;
 - assetto delle sponde fluviali.

obiettivi di sfondo

Gli obiettivi di sfondo costituiscono il riferimento per l'individuazione di criteri progettuali coerenti con il paesaggio, riconducibili a tre grandi famiglie tematiche: prestazioni funzionali, sostenibilità e valorizzazione.

- In questo paesaggio i principali obiettivi di sfondo possono essere ricondotti a:
- prestazione funzionale della strada principale di collegamento;
 - sostenibilità rispetto al sistema idrografico principale ed alle aree naturali;
 - valorizzazione delle strade secondarie di collegamento ai centri abitati collinari e montani.



(1)

paesi di collina
itinerari tematici



RICONOSCIMENTO DEL PAESAGGIO

- il paesaggio *paesi di collina*
- il paesaggio *itinerari tematici*

ELEMENTI DI STRUTTURA

- insediamenti diffusi lungo la strada di collegamento principale
- centri abitati e nuclei storici collinari e montani
- sistema idrografico principale e casse di espansione fluviale
- calanchi
- boschi di faggio, boschi misti di versante, boschi igrofilii e fasce di vegetazione perialveare

CRITICITÀ

- commistione fra traffici locale e di attraversamento, in particolare motociclistico
- variabilità pianoaltimetrica della piattaforma nei tratti di mezzacosta collinari e montani
- attraversamento dei centri abitati collinari e montani
- attraversamento degli habitat naturali (boschi, calanchi e riserve protette)
- interferenza con le connessioni ecologiche principali (corsi d'acqua, casse di espansione fluviale e zone umide)

OBIETTIVI DI SFONDO

- PRESTAZIONI FUNZIONALI**
 - qualificazione della rete viaria principale di collegamento transappenninico
 - adeguamento pianoaltimetrico dei tratti curvilinei
 - segnalazione e agevolazione dell'accesso ai percorsi turistici ed agli itinerari tematici
- SOSTENIBILITÀ**
 - salvaguardia e potenziamento delle componenti ambientali vallive (rete idrografica principale e secondaria, casse di espansione, terrazzamenti fluviali, conoidi di deiezione e boschi di versante)
- VALORIZZAZIONE**
 - qualificazione dei tratti di strada di attraversamento dei centri abitati
 - restauro e qualificazione dei ponti e delle strade storiche

>>> CRITICITÀ (sguardo dall'aereo, sguardo dall'interno)

- >> attraversamento degli habitat naturali
- >> interferenza con le connessioni ecologiche principali
- << variabilità pianoaltimetrica della piattaforma nei tratti di mezzacosta montani
- << variabilità pianoaltimetrica della piattaforma nei tratti di mezzacosta collinari
- >> attraversamento dei centri abitati montani
- >> attraversamento dei centri abitati collinari

>>> ELEMENTI DI STRUTTURA (sequenze paesistiche ricorrenti)

- BOSCO DI FAGGIO
- TERRAZZA PANORAMICA
- FASCIA DI VEGETAZIONE PERIALVEARE
- CENTRI ABITATI MONTANI
- SISTEMA IDROGRAFICO PRINCIPALE
- STRADA PRINCIPALE DI COLLEGAMENTO
- NUCLEI STORICI
- CASSA DI ESPANSIONE FLUVIALE

- PRESTAZIONI FUNZIONALI** (red squares)
- VALORIZZAZIONE** (orange squares)
- SOSTENIBILITÀ** (green squares)

- strada principale di collegamento
- sistema idrografico principale ed aree naturali
- strade secondarie di collegamento dei centri abitati collinari e montani

OBIETTIVI DI SFONDO

PROGETTO A la strada valico



IL PROGETTO
AFFRONTA UNA
DELLE POSSIBILI TEMATICHE
CHE SCATURISCONO DALLA
LETTURA CRITICA DEI CONTESTI,
DALL'INTERPRETAZIONE DEL PAESAGGIO
E DAGLI STRUMENTI DI GOVERNO DEL
TERRITORIO. IL PROGETTO SUGGERISCE UN
METODO DI INTEGRAZIONE OPERATIVA TRA
DIFFERENTI SETTORI DI PROGETTAZIONE.
IL PROGETTO È ESEMPLIFICATO IN
QUATTRO PARTI INTERDIPENDENTI:
IL RITMO, L'INTERVENTO,
L'APPROFONDIMENTO E
L'ABACO.

Il progetto della strada valico affronta il tema dell'attraversamento vallivo e del collegamento appenninico.

Il tema è stato definito dall'analisi del paesaggio paesi di collina e itinerari tematici e dalla valutazione di variabili differenti che comprendono gli strumenti di pianificazione regionali (PRIT, PTPR) e provinciali (PTCP), le Agende21 ed i programmi di promozione turistica finanziati dai progetti Leader della Comunità Europea, i progetti infrastrutturali in corso di realizzazione o di valutazione, le ricerche ed i sopralluoghi.

In particolare, l'orientamento comune delle politiche di intervento è quello di conciliare le previsioni di potenziamento dei collegamenti appenninici interregionali con gli ambienti ad elevata naturalità ed i sistemi insediativi locali, contraddistinti da legami equilibrati e storicamente significativi.

In questo quadro complessivo l'adeguamento della piattaforma stradale può costituire l'occasione per la valorizzazione di un territorio per il quale la strada è contemporaneamente lo spazio per circolare, sostare e accedere ai luoghi circostanti. Il PRIT prevede l'integrazione delle aree montane nel sistema dell'accessibilità regionale attraverso la qualificazione dei maggiori assi di penetrazione valliva, ed in particolare prevede il

miglioramento delle caratteristiche di deflusso, sia con varianti fuori sede sia con l'adeguamento della piattaforma viaria.

Il progetto della strada valico, nel paesaggio paesi di collina e itinerari tematici, propone un insieme di interventi volti a consentire una maggiore integrazione e dialogo con il territorio circostante anche attraverso il miglioramento delle caratteristiche geometriche della strada e l'aumento della stabilità dei versanti a monte e a valle.

obiettivi di progetto

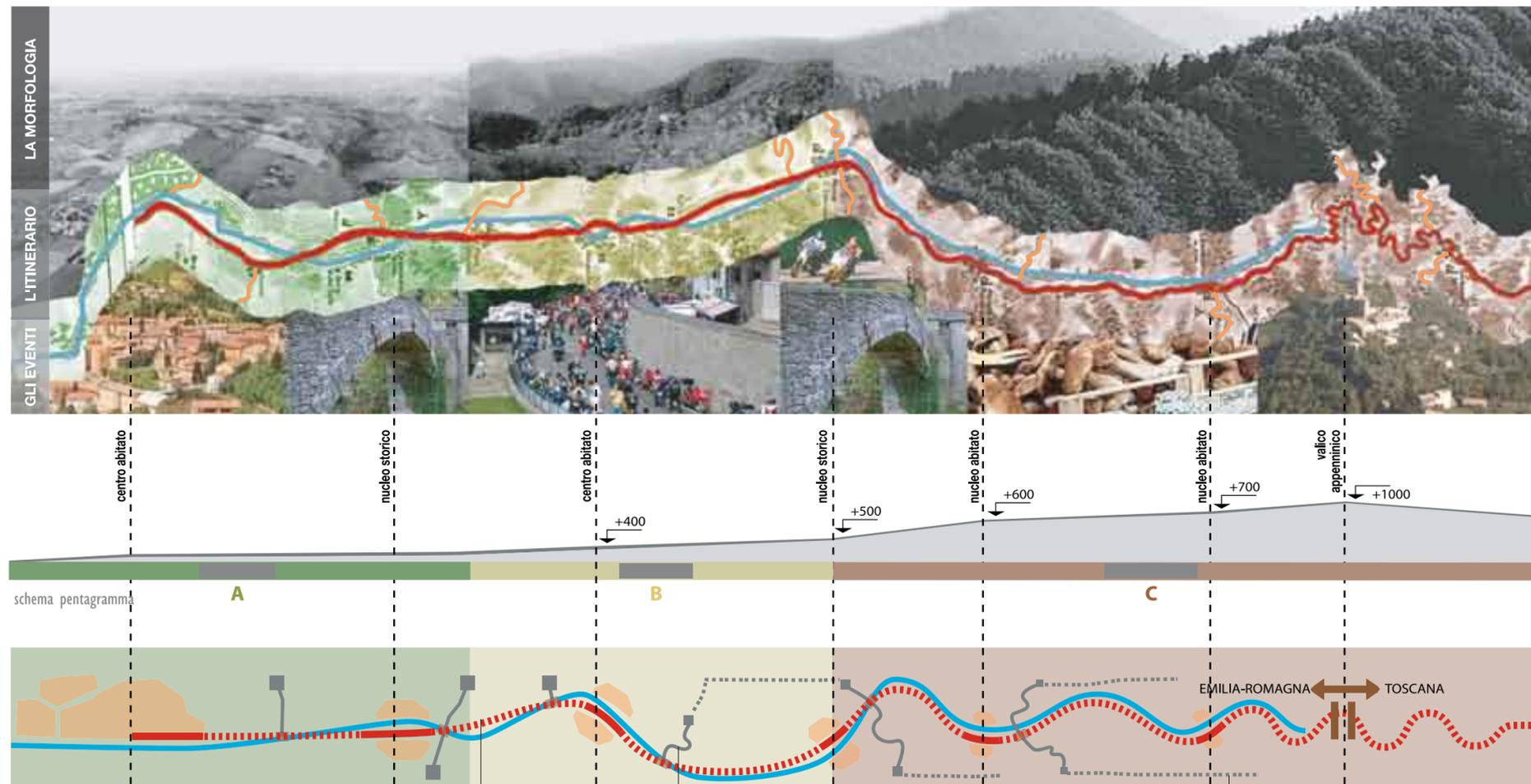
Gli obiettivi di progetto orientano gli interventi per soddisfare lo specifico tema affrontato e sono validi per qualunque progetto riconducibile alla medesima tipologia.

Gli obiettivi di progetto della strada valico possono essere ricondotti a:

- fluidificazione della circolazione;
- connotazione dell'attraversamento dei centri abitati;
- agevolazione della sosta presso le aree naturali;
- conformazione della piattaforma;
- configurazione dei tratti curvilinei;
 - compatibilità dei materiali;
- connessione ai sistemi ambientali;
 - compatibilità degli impianti vegetazionali.

I N T E R P R E T A Z I O N E D E L R I T M O

S I M U L A Z I O N E M O R F O L O G I C A



simulazione longitudinale



simulazioni trasversali



ritmo

Il **ritmo** è una modalità di interpretazione del rapporto che il tracciato instaura nel paesaggio attraverso la percezione della strada dal suo interno. Il ritmo è definito dalla cadenza di una particolare combinazione di linee, intersezioni e nodi, in base alla quale ogni strada può essere riconosciuta e identificata. Il ritmo è rappresentato mediante una combinazione di immagini significative del paesaggio (foto aeree, foto dal basso e cartografie), da uno schema pentagramma e da simulazioni morfologiche longitudinali e trasversali.

linea

La **linea** indica gli elementi ricorrenti di margine, bordo e sfondo che concorrono a creare la sensazione di continuità di un tracciato per effetto della nostra percezione dinamica.

In questo progetto la linea di riferimento è individuata nel collegamento principale vallivo di attraversamento interregionale che suggerisce una configurazione dell'intervento coerente con la conformazione morfologica, naturale ed insediativa e con la necessità di impiegare materiali artificiali e vegetazionali appropriati.

intersezione

L'**intersezione** indica gli elementi puntuali di margine e bordo che apportano una pausa alla sensazione di continuità di un tracciato.

In questo progetto l'intersezione di riferimento è individuata nell'irregolarità del tracciato indotta dall'assetto morfologico che suggerisce una configurazione dell'intervento coerente con l'esigenza di conformazione della piattaforma e dei versanti.

nodo

Il **nodo** indica gli elementi puntuali che assumono una evidenza spaziale e funzionale tale da interrompere la sensazione di continuità di un tracciato.

In questo progetto il nodo di riferimento è individuato nell'attraversamento dei centri abitati che suggerisce una configurazione dell'intervento coerente con la conformazione spaziale e funzionale dei tratti urbani e degli accessi alle aree naturali e con la necessità di impiegare materiali artificiali e impianti vegetazionali appropriati.

S O L U Z I O N I P R O G E T T U A L I



intervento

L'intervento definisce possibili soluzioni progettuali coerenti con il contesto, gli obiettivi di fondo, gli obiettivi di progetto ed il ritmo.

L'intervento affronta rapporti significativi e ricorrenti del tracciato all'interno del contesto e del paesaggio ed è ricondotto a linee, intersezioni e nodi.

Il progetto della **strada valico** nel paesaggio **paesi di collina** e **itinerari tematici** consiste in un insieme di interventi, riguardanti l'intero percorso, che contribuiscono a comporre soluzioni progettuali esemplificative, riferite alla linea, all'intersezione ed al nodo di riferimento.

In corrispondenza del **collegamento principale vallivo di attraversamento interregionale** il progetto può sinteticamente consistere nei seguenti interventi:

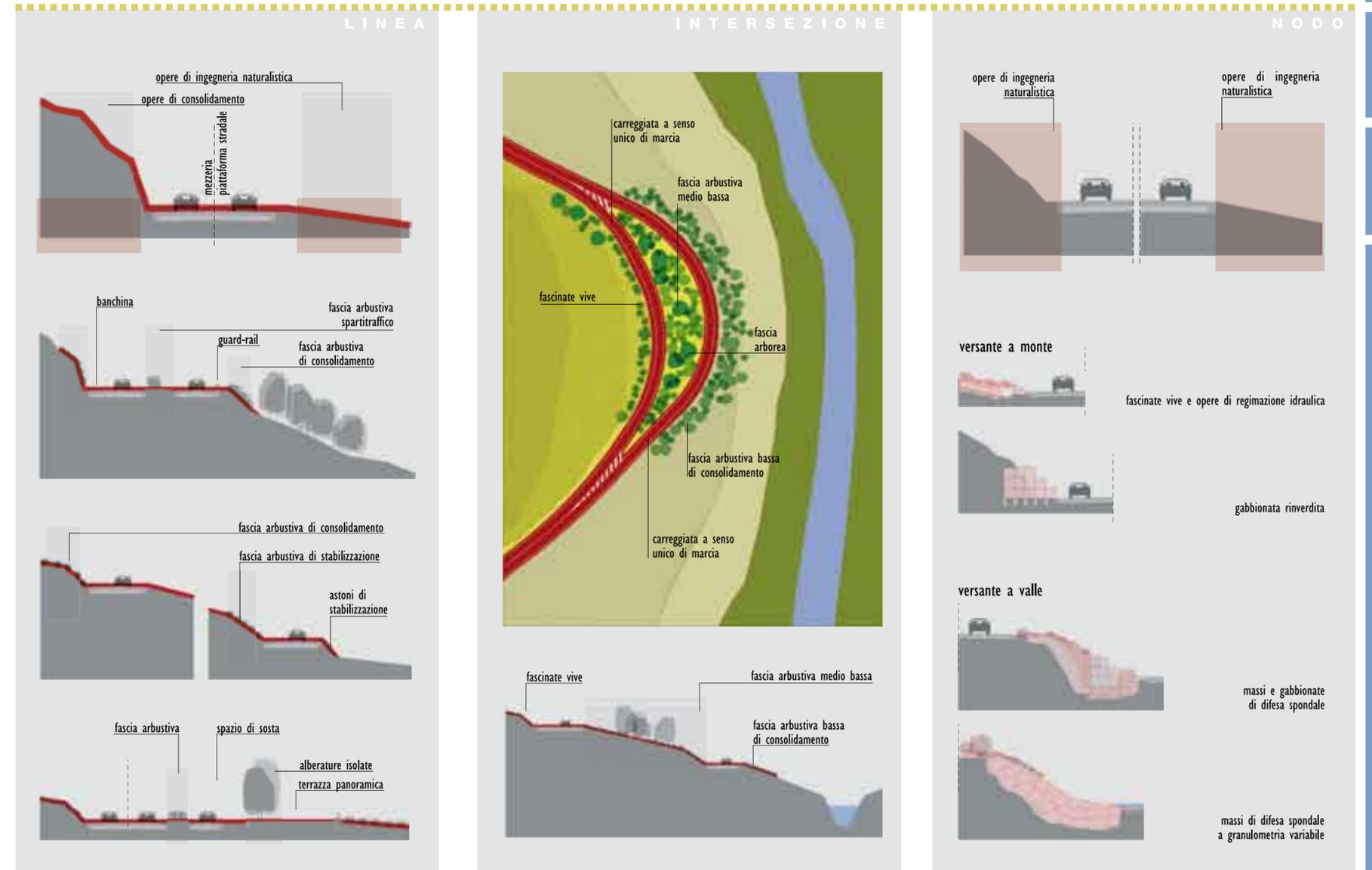
- realizzazione di piattaforma stradale raccordata alla conformazione morfologica, naturale ed insediativa per la connessione ai sistemi ambientali e la connotazione dell'attraversamento dei centri abitati;
- realizzazione di piattaforma stradale nei tratti in curva, organizzata anche con separazione delle corsie per la fluidificazione della circolazione;
- esecuzione di opere di ingegneria naturalistica per il consolidamento dei versanti;
- messa a dimora di formazioni arbustive ed arboree, con funzione di fascia di compensazione per la salvaguardia ed il potenziamento della rete idrografica principale e secondaria;
 - messa a dimora di formazioni arboree ed arbustive basse per la riduzione e la compensazione degli impatti;
- utilizzo di materiali di pavimentazione bituminosi e lapidei per la connotazione dell'attraversamento dei centri abitati e delle aree naturali.

In corrispondenza dell'**irregolarità del tracciato indotta dall'assetto morfologico** il progetto può sinteticamente consistere nei seguenti interventi:

- realizzazione di piattaforma stradale raccordata alla conformazione morfologica, naturale ed insediativa per la connessione ai sistemi ambientali e la connotazione dell'attraversamento dei centri abitati;
- realizzazione di piattaforma stradale nei tratti in curva, organizzata anche con separazione delle corsie per la fluidificazione della circolazione;
- realizzazione di zone di sosta attrezzate per la fruibilità dei centri abitati e l'accessibilità delle aree naturali;
- esecuzione di opere di ingegneria naturalistica per il consolidamento dei versanti;
- messa a dimora di formazioni arbustive ed arboree, con funzione di fascia di compensazione per la salvaguardia ed il potenziamento della rete idrografica principale e secondaria;
- utilizzo di materiali di pavimentazione bituminosi e lapidei per la connotazione dell'attraversamento dei centri abitati e delle aree naturali.

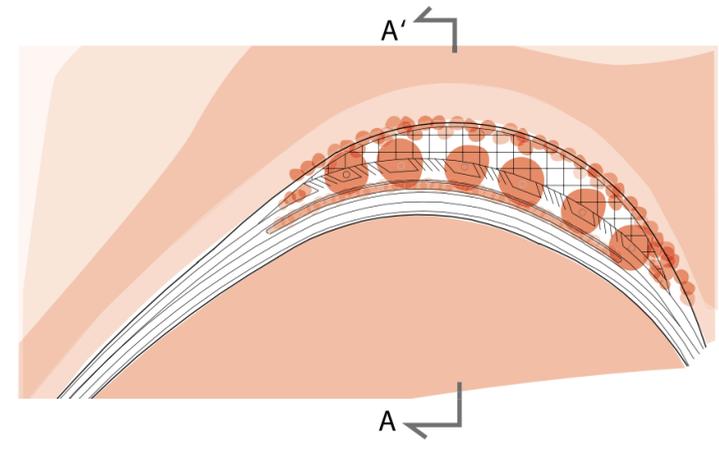
In corrispondenza dell'**attraversamento dei centri abitati** il progetto può sinteticamente consistere nei seguenti interventi:

- realizzazione di piattaforma stradale raccordata alla conformazione morfologica, naturale ed insediativa per la connessione ai sistemi ambientali e la connotazione dell'attraversamento dei centri abitati;
- realizzazione di zone di sosta attrezzate per la fruibilità dei centri abitati e l'accessibilità delle aree naturali;
- esecuzione di opere di ingegneria naturalistica per il consolidamento dei versanti;
- messa a dimora di formazioni arboree ed arbustive basse per la riduzione e la compensazione degli impatti;
- utilizzo di materiali di pavimentazione bituminosi e lapidei per la connotazione dell'attraversamento dei centri abitati e delle aree naturali.

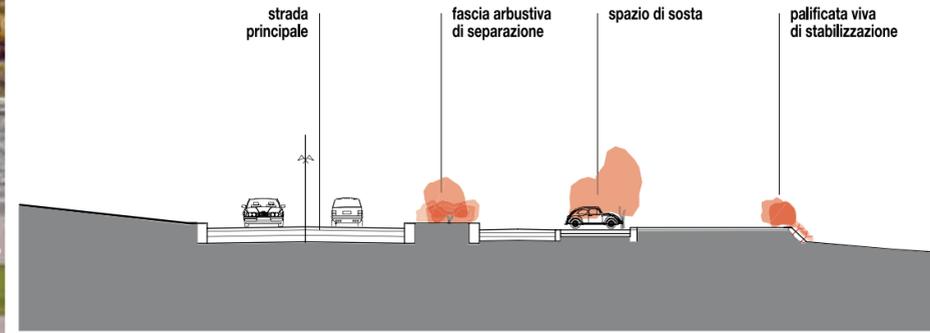


PLANIMETRIE SIGNIFICATIVE

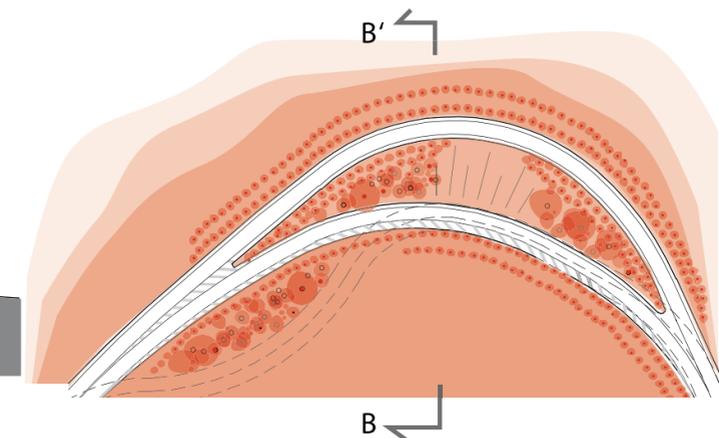
SEZIONI SIGNIFICATIVE



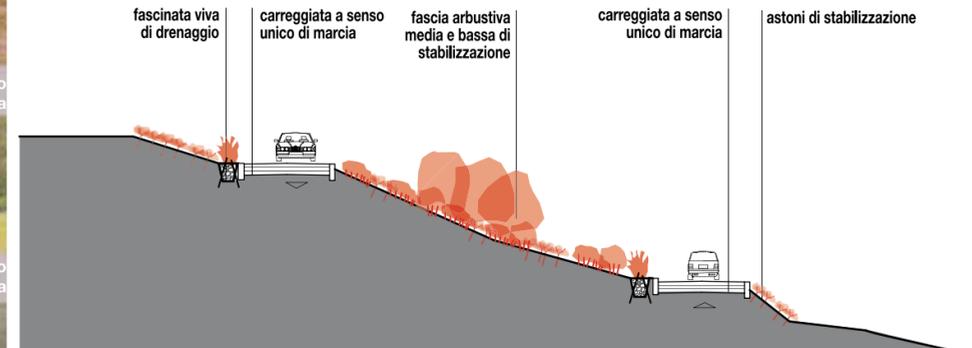
BASSA COLLINA



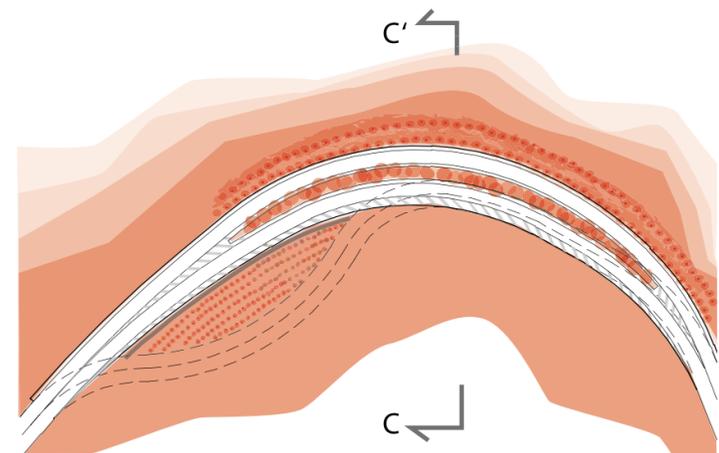
sezione trasversale A-A'



ALTA COLLINA



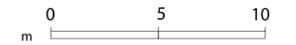
sezione trasversale B-B'



MONTAGNA



sezione trasversale C-C'

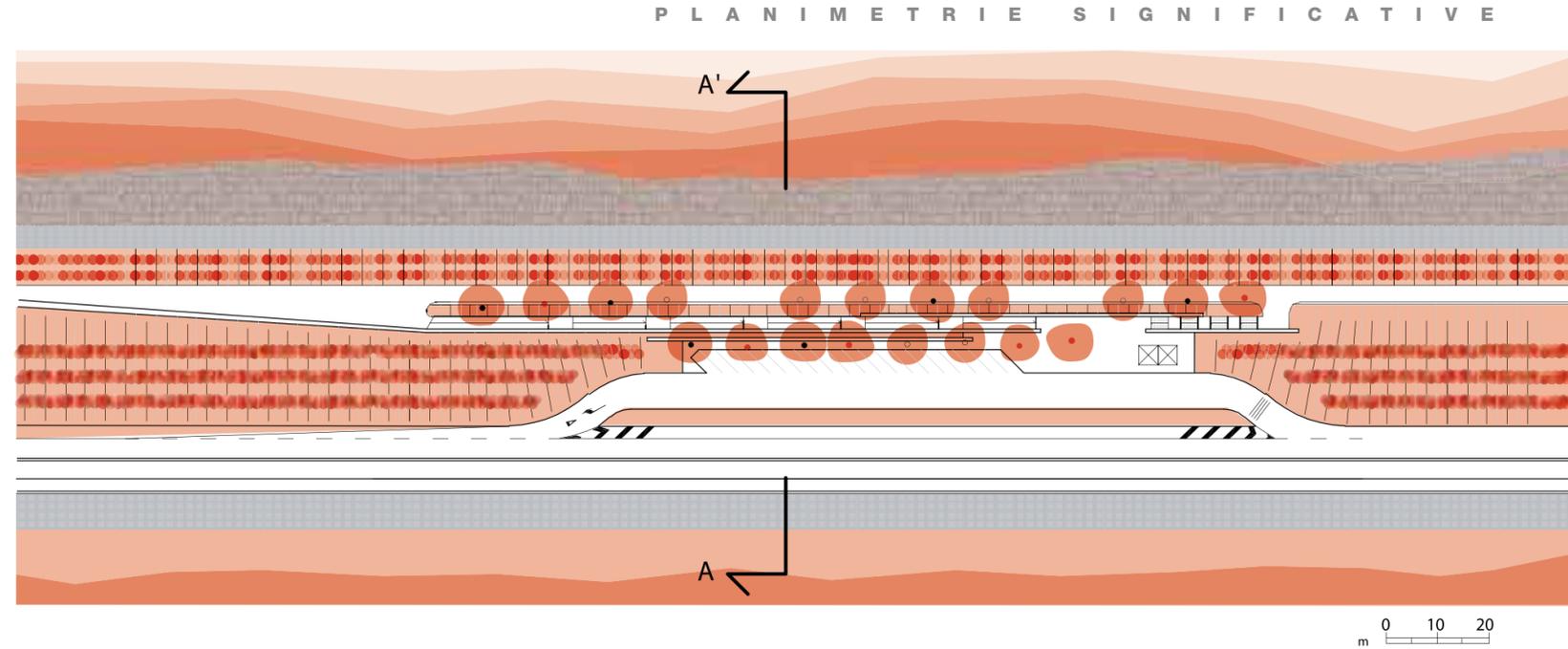


approfondimento

L'approfondimento della **curva collinare e montana** sviluppa una delle possibili soluzioni progettuali dell'**irregolarità del tracciato indotta dall'assetto morfologico**, descrivendone le caratteristiche costruttive e dimensionali.

La soluzione progettuale propone l'adeguamento del tracciato di bassa collina, con carreggiata a doppio senso di marcia e recupero del tracciato dismesso come spazio di sosta, e l'adeguamento del tracciato di alta collina e di montagna, con due carreggiate a senso unico, fascia centrale di separazione e consolidamento con opere di ingegneria naturalistica. Si prevede in zona collinare, nel versante a monte, la messa in opera di fascinate vive di drenaggio con canalette di scolo in legno e briglie rinverdate mediante tappezzanti erbacei ed arbustivi, nello spazio tra le carreggiate la messa a dimora di

fascia arbustiva e, nel versante a valle, la messa a dimora di fascia arbustiva, astoni e palificata viva di stabilizzazione. La soluzione prevede, inoltre, in zona montana, nel versante a monte, la messa in opera di gabbionate, la messa a dimora di impianti vegetazionali ed eventuali interventi di disaggio ed ancoraggio delle masse rocciose, nello spazio tra le carreggiate la messa a dimora di fascia arbustiva e, nel versante a valle, la messa in opera di griglie, reti o tessuti in materiale sintetico in strati alternati e la messa a dimora di talee nel terreno di riporto.



approfondimento

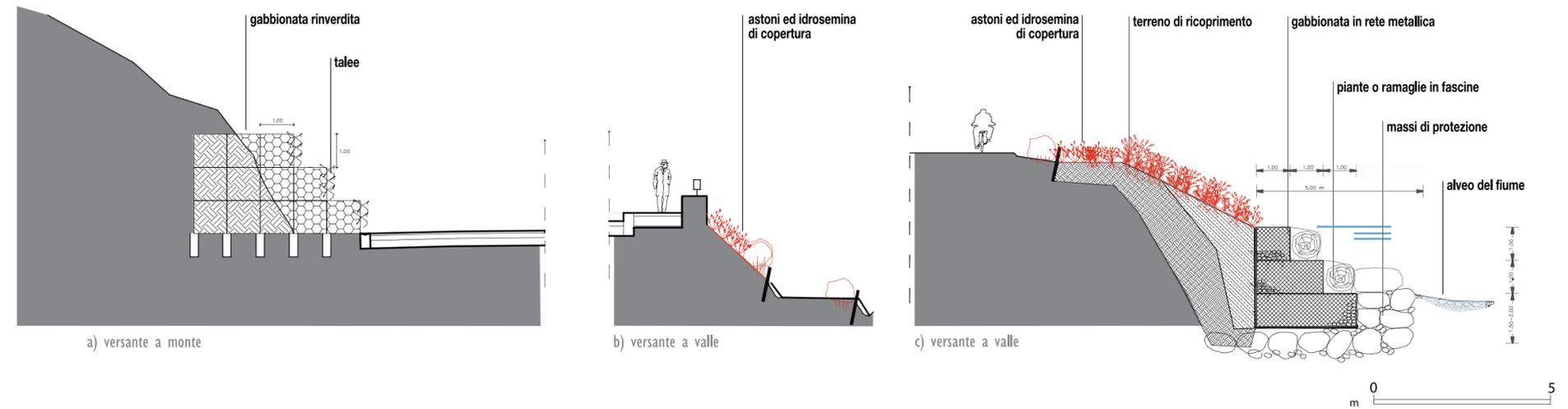
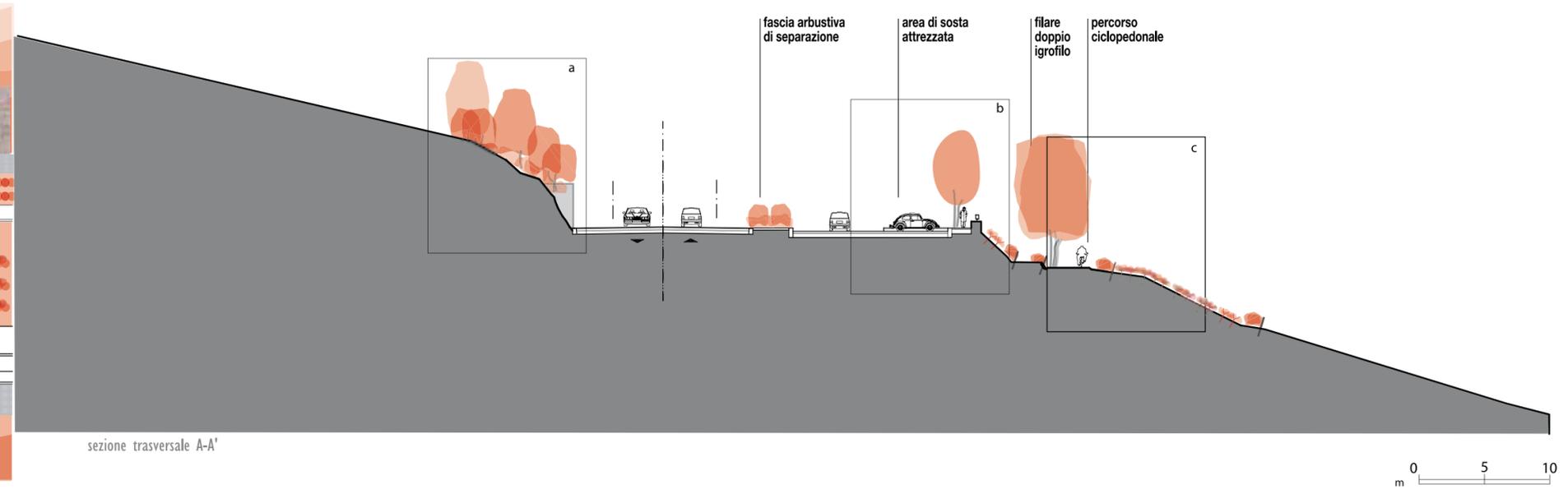
L'approfondimento dell'**area di accesso ai percorsi naturali** sviluppa una delle possibili soluzioni progettuali dell'**attraversamento dei centri abitati**, descrivendone le caratteristiche costruttive e dimensionali.

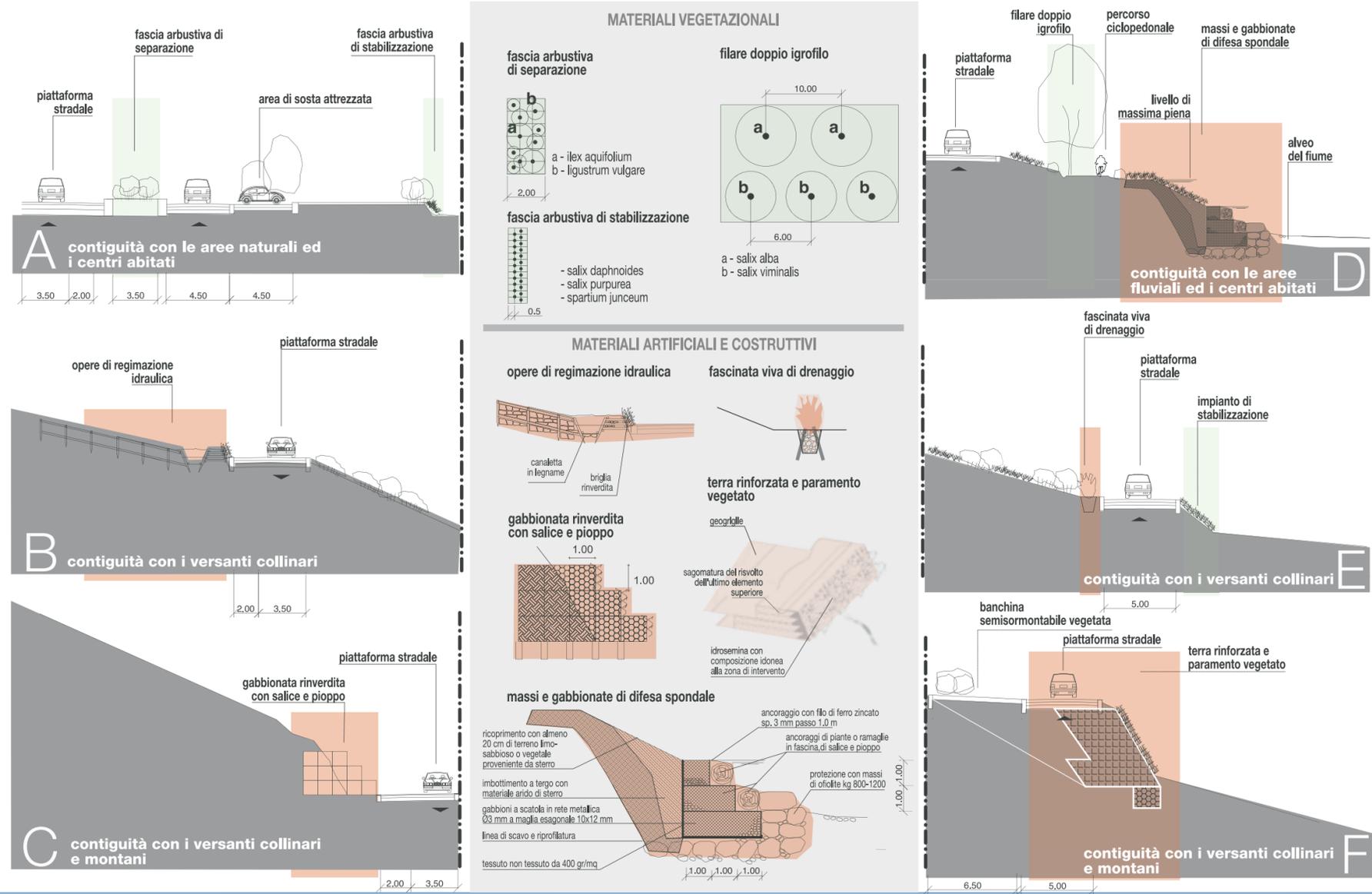
La soluzione progettuale propone un'area di sosta, attrezzata e raccordata ad un percorso ciclopedonale, ed un consolidamento, con opere di ingegneria naturalistica, delle scarpate a monte e a valle della sede stradale.

Si prevede, nel versante a monte, la messa in opera di gabbionate rinverditate con essenze arbustive o tappeti erbosi e la messa a dimora

di impianti vegetazionali di contenimento e drenaggio e, nel versante a valle, la messa in opera di massi e gabbionate di difesa spondale e la messa a dimora di impianti vegetazionali con copertura diffusa di astoni ed idrosemina. La soluzione prevede, inoltre, la posa in opera di pavimentazione preferibilmente in terra battuta e la messa a dimora di impianti arbustivi bassi e di alberature a filare nei percorsi ciclopedonali.

SEZIONI SIGNIFICATIVE





	A	B	C	D	E	F
A			•	•		
B					•	
C	•			•	•	
D	•		•			
E		•				
F			•			

MATRICE DELLE COMBINAZIONI