



LINEE DI PAESAGGI POSSIBILI

POLITECNICO DI MILANO
Scuola di Architettura e Società | Polo Territoriale di Mantova
Corso di Laurea Magistrale in Architettura | a.a. 2014-2015
Relatore: prof. Carlo Peraboni
Studentessa: Lucia Guitoli



786591

INDICE

Abstract	5
PARTE_I: Premesse teoriche	
<i>Mouvance</i> : il paesaggio come relazione	9
La campagna urbana come spazio di relazione	12
La periurbanità come luogo di relazioni complesse	14
Il progetto di paesaggio come progetto di relazione	16
Approccio al progetto di paesaggio nella normativa italiana recente	
Legge n. 431/1985	17
La Convenzione europea del paesaggio	20
Il Codice dei beni culturali e del paesaggio e le sue prime applicazioni nei piani regionali	22
Infrastruttura come elemento generatore di relazioni paesistiche	24
PARTE_II: Decalogo antologico	
Introduzione agli autori	29
Gli autori: Kevin Lynch	36
Andreas Kipar	45
Eugenio Turri	51
Emanuela Morelli	56
Gustavo Ambrosini e Mauro Berta	63
Roland Züger	65
Bernard Lassus	68
Alberto Clementi	72
Bernardo Secchi	80
Maria Auböck e János Kárász	86
Sintesi: <i>nuvola antologica</i>	89
PARTE_III: Esperienza progettuale	
Carpi: cenni storici	93
Le tracce del passato: la centuriazione	96
Il sistema della piantata e le siepi di pianura	96
Il sistema fluviale: la presenza del Secchia	97
Area oggetto di indagine: obiettivi e approccio al progetto	99
Elaborati: Analisi	102
La relazione tra infrastruttura e territorio	105
Rilevazione delle eterogeneità	108
Ricognizione fotografica e paesaggistica	110
Schematizzazione e selezione degli zoom di approfondimento	115
Esito progettuale: antinomie paesaggistiche	119
[Book fotografico]	119
Bibliografia e indice immagini	141



ABSTRACT

ABSTRACT

Questo percorso di tesi si propone di elaborare un approccio al progetto di paesaggio che si caratterizza per indagare la dimensione relazionale esistente tra l'infrastruttura e il suo intorno. Si è lungamente dibattuto, nel passato, attorno al tema del paesaggio: la sua nascita, storia e sviluppo si articolano in un percorso complesso. Altrettanto intenso e articolato è stato il dibattito, più recente, sulla relazione tra paesaggio, territorio, ambiente e società: in questa sede ci si limita a citare solo alcuni degli esiti del dibattito relativo alla materia paesistica citando alcuni degli approdi legislativi più importanti in ambito italiano e rimandando alla bibliografia di riferimento per una più specifica ed esaustiva trattazione in materia. Tra questi, la Convenzione europea del paesaggio - approvata il 20 ottobre 2000 a Firenze e adottata dallo Stato nel 2006 - rappresenta un vero e proprio punto di svolta all'interno delle politiche paesaggistiche che ha influenzato notevolmente il tipo di approccio in merito a tale argomento. Nonostante questo evento abbia segnato positivamente molte questioni legate al tema, si ritiene però debba essere superato da un nuovo modo di procedere nel progetto di paesaggio. La complessità del territorio in cui abitiamo ci impone di andare oltre ad un approccio puramente conservativo e a considerare una pluralità di elementi che lo costituiscono. Tutti gli autori che hanno stimolato queste riflessioni con i loro scritti, sono riportati nel suddetto elaborato sotto forma antologica.

L'approfondimento progettuale frutto di questo elaborato di tesi, sulla base di tali considerazioni, si è incentrato in una porzione di territorio della pianura padana ad est del comune di Carpi (MO). L'area interessata è compresa fra il centro urbano di Carpi e il fiume Secchia e all'interno di questa area di indagine - che risulta prevalentemente agricola anche se comprende alcuni comuni minori e conurbazioni differenti - sono stati individuati alcuni assi principali interpretabili come vere e proprie infrastrutture paesaggistiche. Di queste ne è stata approfondita la principale e la più determinante per l'assetto del territorio oggetto di studio. Il lavoro è stato strutturato con un'accurata indagine che ha prodotto un vero e proprio rilevamento a campionamento dell'immagine paesaggistica. Grazie a tale ricognizione è stato possibile individuare i caratteri principali del territorio analizzato permettendo di elaborare una strategia progettuale leggibile su diversi livelli e a diverse scale: livello di dettaglio, legato all'infrastruttura (sistema di prossimità) e livello territoriale, legato alle relazioni (sistema di visuali percettive).

L'intero lavoro è volto a dimostrare che, nonostante le premesse, in materia di paesaggio non risulta possibile esaurire l'approccio progettuale in termini solamente numerico-geometrici e quindi "bufferizzabili" in quanto il paesaggio è frutto di elementi compositi ed eterogenei, talvolta non perfettamente distinguibili tra loro, e di relazioni. Nell'analisi paesaggistica si intrecciano molteplici eterogeneità - anche morfologiche - dalle quali non è possibile prescindere e delle quali il progettista deve inevitabilmente tenere conto per poter compiere una scelta progettuale consapevole.

L'esito finale si propone di elaborare un abaco di attenzioni alle questioni inerenti il paesaggio e il titolo ne descrive la caratterizzazione: "Linee" poiché il rapporto indagato è quello tra infrastruttura e territorio, producendo un inevitabile andamento lineare; "possibili" poiché questo aggettivo traduce in modo molto chiaro tutta l'incertezza, la complessità ma anche la potenzialità del progetto di paesaggio; "paesaggi" perché solo la condizione di pluralità può esprimere la ricchezza e la diversità di relazioni che costituiscono questo complesso sistema che è il paesaggio.

P A R T E I

P R E M E S S E T E O R I C H E

Mouvance: il paesaggio come relazione

Il percorso intrapreso focalizza l'attenzione a partire da una considerazione di carattere quasi statutario: il paesaggio si sostanzia di relazioni. Si è ritenuto che il tema di ricerca non potesse non vertere su questo aspetto nell'approccio al progetto di paesaggio in quanto estremamente determinante. Si è dibattuto molto, soprattutto in epoche recenti, su quale sia una giusta definizione del concetto di paesaggio analizzandone diversi elementi identitari ritenuti degni di esser considerati in tale formulazione. Appare oramai chiaro come le teorie più accreditate siano in favore di una visione aperta ed "inclusiva" nei confronti di nuovi elementi emergenti a discapito di un'elaborazione selettiva considerata invece riduttiva.

La strada è dunque quella della multidisciplinarietà: parlare di paesaggio impedisce di distinguere e dividere i diversi saperi che entrano in gioco nell'interloquire su questo argomento. È quindi possibile constatare come già a questo livello di considerazioni, l'aspetto relazionale sia imprescindibile: parlare di paesaggio significa innanzitutto creare una relazione tra saperi e la necessità è quella di integrare continuamente elementi diversi, appartenenti a discipline e ad ambiti differenti, talvolta anche diametralmente opposti. Questa visione nel parlare di paesaggio si esprime come reale necessità anche a partire da uno dei primi e dei più accesi dibattiti inerenti la materia che ha dato luogo ad una visione integrata di patrimonio culturale e naturale, superando la celebre antinomia tra cultura e natura: numerosi sono ancora i balbettii a questo proposito che portano a constatare come i nostri atteggiamenti nei confronti dell'ambiente in cui viviamo e quindi dei paesaggi che abitiamo siano spesso divisibili separabili tra quel che attiene a risorse / dinamiche naturali e a risorse/dinamiche culturali. Questo è un primo punto che richiede la messa in discussione di un retaggio filosofico culturale che precede gli albori della modernità e che presuppone la volontà di creare nuove relazioni, tra saperi, convinzioni, sensibilità prima ancora di considerare un qualsiasi aspetto morfologico legato ad una data realtà. Il territorio - come sostiene Roberto Gambino - più che come spazio di dominazione e di conquista, di saperi e di soluzioni progettuali differenti, va visto come spazio di interazione, di scambio e di cooperazione e la sua conoscenza e la sua rappresentazione diventano esse stesse spazio di comunicazione, divenendo collante comunicativo di processi più ampi.¹

La relazione è sperimentabile su livelli differenti anche per quanto riguarda il rapporto con il tempo di un dato luogo. Le interazioni che contribuiscono a formare una data realtà paesaggistica agiscono anche

¹ Riferimento al contributo di Roberto Gambino nella lezione tenutasi nell'ambito del Land Repair Day 2015, presso il Teatro Bibiena di Mantova all'interno del programma *Mantovarchitettura* organizzato dal Polo di Mantova del Politecnico di Milano nell'ambito del progetto scientifico della Cattedra Unesco "Architecture Preservation and Planning in World Heritage Cities".

nel rapporto con la storia e con le preesistenze nonché nel rapporto che si instaura tra i tempi del paesaggio e i tempi dell'uomo, sia nel suo comprendere le dinamiche socio-culturali legate al tema-paesaggio sia nel suo interagire "in" e "con" esso. Diverse sono le risposte che le popolazioni, nel corso della storia, hanno dato ai territori abitati modificandone inevitabilmente le premesse naturali che lo costituivano e "piegandolo" alle loro peculiari e specifiche esigenze. Diverse sono anche le vite stesse dei vari elementi morfologici costitutivi di un paesaggio (si pensi alla vita di un percorso fluviale e a quella di un manufatto edilizio). Anche nella lettura della sedimentazione storica di un luogo è necessario piegarsi alla dinamiche di relazione e di interazione fra diversi elementi e la loro comprensione. Sorge quindi spontanea la riflessione su quanto sia necessario un approccio che tenga conto della complessità del paesaggio e delle relazioni che lo costituiscono ed è forse altrettanto necessaria la richiesta di una figura nuova nello studio e nel progetto di paesaggio, che "sappia infrangere con giudizio e consapevolezza le barriere disciplinari e i propri stessi limiti culturali e possa essere un operatore pragmatico e colto quanto basta per saper trovare dei moduli di lettura e delle fonti di informazione idonee a leggere i paesaggi".²

Come anche Donadieu riferisce, la società - oggi come in passato - si è costruita più o meno consapevolmente all'interno di relazioni con il territorio in cui viveva stabilendo con esso relazioni fisiche, simboliche, ecologiche che oggi necessitano di essere rifondate dentro nuovi modi di fare comunità, meno definiti poiché più instabili sono i territori e le società stesse con i loro equilibri.³

Parlare del ruolo del paesaggio significa quindi inevitabilmente entrare a che fare con le delicate relazioni esistenti e possibili tra territorio e società, senza limitarsi a ragionare secondo categorie definite (per lo più di carattere ambientale) non collegabili o relazionabili fra loro. Il pensiero paesaggistico che sta prendendo sempre più piede può essere considerato come "pensiero cumulativo" in quanto racchiude in sé una moltitudine di livelli di relazione dai quali risulta sempre più difficile escluderne o separarne i diversi elementi in vista di uno sguardo di analisi volto all'inclusione più che all'esclusione di nuove informazioni.

Il pensiero paesaggista può divenire quindi anche "società paesaggista": questa, secondo Donadieu è definita soprattutto come società urbana. Essa infatti porta racchiusi in sé i valori della collettività costruiti dentro una condizione consolidata del fare comunità e del vivere insieme in uno spazio riconoscibile, adeguato alle nuove pratiche quotidiane, alle nuove

² Contributo del professor Eugenio Camerlenghi all'interno del già citato Land Repair Day 2015, presso il Teatro Bibiena di Mantova, inerente il rapporto con la storia nel progetto di paesaggio.

³ P. Donadieu, *La société paysagiste*, Arles, Actes Sud-Ensp, 2001.

temporalità che richiedono relazioni spaziali innovative in grado di dar forma a modelli sociali più complessi.⁴

Merito di questo rinnovato interesse per il paesaggio come progetto di vasta portata, oltre che ai cambiamenti storici degli ultimi decenni, spetta alla ammirabile capacità di un gruppo di alcuni studiosi (tra i quali compaiono Pierre Donadieu, Augustin Berque, Michel Conan, Bernard Lassus, Alain Rogers e alcuni studiosi di paesaggio facenti capo all'École Nationale Supérieure du Paysage di Versailles), tutti più o meno riconducibili al pensiero francese che ha come principale campo di interesse il giardino e il paesaggio. Essi promuovono e coordinano una riflessione teorica, articolata e arricchita dalle loro provenienze culturali, rielaborando e chiarendo le istanze che emergevano dai comportamenti e dai sogni di una società contemporanea, incerta tra la voglia di vivere in città, del cui livello di confort non riesce più a fare senza, e il sogno di un mondo lontano e naturale, ma non necessariamente incontaminato, in cui potersi perdere.

Questi studiosi hanno saputo cogliere un profondo dilemma insito nella società odierna e il sorgere di questo filone di pensiero esprime in maniera chiara come il progetto, per esser chiamato "di paesaggio" debba essere (nella società contemporanea più che mai) intimamente legato ai movimenti sociologici di quel dato territorio per poter essere realmente chiamato tale.

Negli anni sono poi sorte attorno a questo pensiero numerose iniziative culturali le quali hanno potuto ampliare il dibattito senza disperdere il filo di un ragionamento rigoroso costruito dentro un progetto di territorio che è inevitabilmente anche quello di una società e di una cultura che lo alimenta, senza rischiare di incappare in un senso di smarrimento a cui va incontro il tema del paesaggio, a causa delle tante possibilità di approccio a cui si presta.

È proprio grazie alla capacità di approcciarsi verso il territorio in modo nuovo che è stato possibile rivoluzionare e rielaborare l'idea di abitare e di costruire lo spazio di vita: nulla di ciò sarebbe probabilmente stato possibile se non si fosse ampliato l'orizzonte di studio e di analisi del progetto di paesaggio permettendo, grazie alla sua tendenza "inclusiva", di aprirsi ad altri ambiti di indagine e di scoperta.

Molte delle riflessioni condotte negli ultimi anni sul tema del paesaggio possono essere ricondotte al termine *mouvance* (dal francese "movimento"). Con esso, Berque, esprime l'idea che il paesaggio è una relazione in perpetuo movimento. Questo vocabolo ha in sé una portata straordinaria nella misura in cui traduce anche la parola *movenza*, instabilità, intesa anche come mobilità delle forme e mutevolezza delle idee. Il paesaggio ha modo di svilupparsi così come idea che racchiude in sé una molteplicità di dinamismi dettati anche dal processo evolutivo in risposta alle leggi della natura. Essa

1.



⁴ P. Donadieu, *Campagne urbaine, Una nuova proposta di paesaggio della città*, Roma, Donzelli Editore, 2013.

è, contemporaneamente, un modo di pensare e di rappresentare il mondo mutevolmente poiché mutano le idee della natura tanto nel tempo storicizzato quanto nell'immediatezza dello spazio di un campo visivo⁵. Il paesaggio nasce dalla dinamica che coinvolge in un continuo spostamento chi percepisce e ciò che è percepito.

Anche alcuni concetti dell'ecologia e della *landscape ecology* forniscono spunti al tema della *mouvance*. Il concetto ecologico di «gradiente», chiarisce l'idea della gradualità nel processo di formazione e trasformazione delle forme e dei processi naturali, dell'organizzazione dei materiali della natura dentro regole mai rigide seguendo i dispositivi formali creativi ma coerenti con il principio ecologico di «limite»: una spazialità dinamica che cattura la dimensione del tempo, un progetto che trasforma il tempo in spazio, dando forma al movimento. Un altro tipo di m. è quello dello spaesamento, di ciò che cambia continuamente forma, posizione e aspetto. Secondo quanto definito da Bernard Lassus⁶, essa assume il significato di costruire delle relazioni nei campi visivi di un soggetto che guarda, inteso come modo di percepire la realtà, sempre in grado di poter lasciare l'ordine costituito tra i valori di quella che è l'idea di naturale e di artificiale per riposizionarli in nuove gerarchie. In questo senso lo spaesamento, come «tecnica dello straneamento» è esercizio intellettuale di enorme portata; esso crea un «altrove» consentendo di mettere a fuoco i valori di identità e alterità, dislocandoli dallo spazio e dal tempo storico.

La campagna urbana come spazio di relazione

All'interno di questa alterità e di correlazione di livelli di riflessioni e considerazioni si colloca il concetto di *campagna urbana*, eloquentemente e sapientemente definito dall'ormai già citato Pierre Donadieu, il quale ha dato un contributo fondamentale all'elaborazione della riflessione che è posta alla base di questa ricerca.

Come ben espresso dal paesaggista, "la campagna urbana non è semplicemente un luogo di passeggiate ai confini tra città e mondo rurale, essa implica anche il ripensamento delle relazioni tra città e campagna, fra la cultura urbana e il mondo agricolo".

All'interno di questa complessa mobilità di significati e di interazioni si colloca il significato della parola "campagna urbana", un ossimoro, come lo definisce Donadieu, costituito da due termini che si oppongono e creano vacillamento combattendo la sedentarietà del pensiero, rinfrescandone lo slancio. Ma campagna urbana è anche - per usare un'ulteriore figura retorica

⁵ Ibid., p. 9.

⁶ Noto paesaggista nato nel 1929 a Chamalières (Puy de Dôme), Francia.

- un'endiadi, ovvero due termini coordinati da un unico concetto da quale è più facile prefigurare un'intenzionalità progettuale e promuovere l'azione.

Il progetto della campagna urbana si colloca nella relazione di movimento tra processo e prodotto, tra agricolizzazione dello spazio urbano e disagricolizzazione dello spazio rurale. Il significato e il bisogno di "campagna" è molto delicato e complesso e molto spesso la prossimità dell'agricoltura si rivela essere un vantaggio per il benessere individuale dell'abitante in quanto permette di mantenere legami profondi e visibili con le radici rurali della società rendendoli leggibili nel territorio, di ridurre lo stress urbano e permettere alle generazioni future di apprendere dal mantenimento di queste pratiche.

La campagna urbana diventa così emblema concreto di relazione in quanto definisce una chiave interpretativa di lettura traducendo simultaneamente una compresenza di diversi livelli di interazione e relazione. La città non è più nettamente distinguibile e separabile da quello che è il suo intorno e i centri urbani - per quanto siano diversi per natura e dinamiche costituenti - devono ora relazionarsi anche con le caratteristiche del mondo rurale e agricolo. Il territorio italiano si presta bene a questo tipo di considerazioni e anzi, le sollecita con urgenza: la densità della popolazione distribuita sul suolo italiano infatti è molto elevata rispetto ad altre nazioni e la crescita dei suoi nuclei urbani - unitamente alle dinamiche urbanistiche locali e sovralocali - rischia sempre più di dirigersi verso un consumo di suolo sempre maggiore e talvolta poco consapevole o adeguatamente ponderato.

Il ruolo della città non può più essere scisso dall'influenza esercitata dalle realtà rurali con le sue attività ed entrambe queste dimensioni sono oramai sempre più compenetrabili rispetto agli scorsi decenni. Inoltre, il rapporto città-campagna, presente fra gli obiettivi dello sviluppo futuro della città europea, è tema dominante nella prossima programmazione della politica agricola comunitaria.

Con l'avvento dell'industrializzazione e lo sviluppo della viabilità su ruota, il rapporto con le differenti parti del territorio è mutato notevolmente a partire dal secondo dopoguerra. L'espansione urbana ha inoltre enfatizzato il progressivo sorpasso di questo divario tra realtà urbana e rurale in quanto mentre la città si espandeva progressivamente la campagna vedeva il comparire di nuovi impianti industriali e produttivi e l'espandersi delle frazioni unitamente ai centri urbani minori. Gli abitanti dei luoghi hanno iniziato ad instaurare un legame nuovo con il proprio territorio poichè ora, difficilmente chi abita in campagna lavora o trascorre la propria giornata nello stesso luogo e viceversa chi vive in città difficilmente poi trascorre la giornata nello stesso nucleo urbano spostandosi al di fuori. Col mutare delle dinamiche legate alla mobilità sono progressivamente mutate anche le relazioni che gli abitanti stabiliscono con i propri luoghi e conseguentemente, parlare di campagna urbana, porta inevitabilmente l'attenzione del lettore a considerare più livelli di interazione nel pensare all'idea di paesaggio oggi, anche nella sua

2.



componente morfologica.

Situazioni di emergenza, promesse, speranze e paure, necessità si incrociano nell'attuale cultura paesaggista, sollecitando una revisione profonda delle politiche urbanistiche in favore di una ricerca sempre più approfondita e consapevole dei diversi livelli di relazione.

Per dar forma alla mutevolezza di significati, il progetto della campagna urbana dovrà quindi rielaborare un'idea di *spazialità relativa* che privilegi le relazioni rispetto agli oggetti, che si soffermi sui margini cercando di oltrepassarli non troppo velocemente, che mediti sulle aderenze tra elementi eterogenei per coglierne l'ambiguità del passaggio dal giardino all'orto e dall'orto alla campagna e che possa far comprendere come tutto questo costruisca inevitabilmente paesaggio.

La periurbanità come luogo di relazioni complesse

Negli ultimi decenni la parola che più si presta a descrivere la situazione che ha determinato l'assetto odierno del paesaggio è il *mutamento*, punto nodale della rappresentazione dello spazio contemporaneo.

Questa riflessione, ispirata dalle parole di Pierre Donadieu, porta a fare riferimento ad un tipo preciso di paesaggio ovvero quello del territorio periurbano, visto in relazione ai fenomeni di frammentazione dello spazio agricolo che si è costruito lentamente all'interno della cultura rurale e alle rilevanti potenzialità di cui è portatore sia nei confronti della città consolidata, quella in divenire e verso il territorio rurale.

Alla fine degli anni sessanta si svilupparono le periferie, dove vennero riversate alcune funzioni dei centri urbani oramai saturi. La campagna vicina, che sarebbe poi divenuta in seguito zona periurbana, smise di svuotarsi della sua manodopera. Così, dal 1960 al 1975, nei comuni rurali urbanizzati si costituirà una seconda corona periferica.

Un nuovo spazio periferico, chiamato periurbano o terza corona periferica, conobbe allora un processo di rapida crescita descritto da Bauer e Roux con il nome di *rurbanizzazione*. In queste zone, tutt'ora presenti nei centri urbani soprattutto sotto forma di nuove aree di espansione della città, si condensano una serie di dinamiche complesse - talvolta alcune anche molto delicate - che di fatto, essendo collocate ai margini dei nuclei urbani consolidati, costituiscono il tramite tra l'urbano e il territorio in cui è inserito.

Queste aree sono emblematiche della complessità di relazione su più livelli che esiste tra il progetto di paesaggio e le sue parti costituenti, anche quando si parla di realtà più segnate dalla dinamica urbana. In queste zone spesso risiedono cittadini che sono portati a spostarsi nell'arco della giornata per recarsi verso il luogo di lavoro e il loro pendolarismo influenza lo sviluppo della rete del trasporto pubblico in maniera decisiva. Inoltre, la loro lontananza dai centri porta inevitabilmente anche alla nascita e allo sviluppo di nuovi servizi, creando nuove polarità strategiche anche sulla soglia delle città e nelle



frazioni. Talvolta queste aree possono anche essere zone critiche, «calde», dove la popolazione vive dolorosamente l'emarginazione sociale a causa dell'istruzione, del lavoro o dell'alloggio. Sono zone in cui si collocano spesso aree produttive o si stanziano i nuovi centri commerciali. Possono essere zone in cui le persone trovano rifugio o si stanziano per comodità a causa delle caratteristiche e delle dinamiche sociali di quel dato quartiere nella speranza che nel tempo queste rimangano pressoché invariata. Sono le prime zone di percezione visiva della campagna e delle aree rurali provenendo dal centro urbano.

Sono quindi zone in cui le infrastrutture e la velocità di comunicazione fanno da protagoniste e ritengo non ci sia luogo più singolare per esprimere la complessità e la pluralità di relazioni che abitano il paesaggio nelle sue diverse traduzioni.

Le campagne intorno alle città, per contro, sono un ambito fragile e oppongono una debole resistenza al cambiamento. Sono luoghi per alcuni versi molto delicati e deboli poiché sono gli ambiti più colpiti dai processi di trasformazione senza uscirne spesso indenni. Non nascono e non si evolvono con una forma e un'identità precisa e sovente sono determinati dal risultato dei processi del territorio circostante. La città si espande a dismisura - talvolta senza controllo - consumando quelle potenzialità di cui questo ambito è portatore rendendole irriconoscibili e conducendo queste realtà a forti mutamenti indotti dalla crescita urbana, dai processi di valorizzazione immobiliare, dalle opere infrastrutturali divenendo spesso aree prive di un'identità e forma propria, ridotte in certi casi ad aree interstiziali difficili da interpretare.

Le aree agricole periurbane, in particolare, fanno parte di una campagna attiva e produttiva che mette in luce e propone nuove forme ed economie del mondo rurale ed è influenzata anche dal fermento delle attività produttive e dai movimenti sociali derivanti dalla prossimità urbana mettendo a disposizione del territorio quelle premesse necessarie per la creazione di spazi dinamici, rispondenti al bisogno di natura e di spazi per il *loisir* e il tempo libero degli abitanti di quella realtà cittadina.

Partendo dall'ipotesi di Donadieu lo spazio agricolo periurbano, portatore di grandi potenzialità, tenderà ad essere sempre più esteso e determinante e il far sì che possa non sottostare alla fatalità di una prossima trasformazione ma testimoni la realtà intrinseca che lo costituisce, offre un'occasione di rilettura di queste aree per una comprensione del territorio più rispondente alla sua vera natura e ai bisogni sociali da cui è nata e per cui ancora oggi esiste. Secondo Donadieu questo è possibile anche a causa del fatto che gli abitanti dei maggiori centri urbani, pur non volendo rinunciare alla città, attestano una scelta di viverne fuori, prediligendo un maggiore contatto con la natura.⁷

⁷ Dalla prefazione di Mariavaleria Mininni in Pierre Donadieu, *Campagne urbane. Una nuova*

4.



Questo spazio è oggetto di numerosi fraintendimenti e risulta di difficile comprensione agli occhi di molti e soffre di un deficit di associazione di competenze in quanto spesso non si è sufficientemente educati a riconoscerlo o adeguatamente attrezzati ad interpretarlo. Si cita però nell'ambito delle politiche di gestione dello spazio europeo presenti nel Ssse⁸ uno degli obiettivi prioritari ovvero l'orientamento delle strategie territoriali comunitarie verso un sistema urbano equilibrato, perseguibile attraverso quelle nuove forme di relazione città-campagna che puntano all'integrazione tra spazio urbano policentrico delle aree metropolitane e gli spazi agricoli periurbani, opponendosi alla saldatura dei tessuti edilizi.

Anche gli obiettivi della Pac⁹ si sono cimentati in tale ambito perseguendo strategie dello spazio europeo che da un lato riconducono le politiche della città alla scala territoriale e metropolitana, e dall'altra, rafforzano la riconversione ambientale dello spazio agricolo con le opportunità che l'integrazione dello spazio urbano potrebbe dare.

L'auspicio è dunque che, dalla rilettura di luoghi così diversi tra loro, possa risultare comprensibile quanto la complessità di trame che corrono lungo il nostro territorio contribuisca a creare un'idea di paesaggio che non "può", ma "deve" essere - poichè già lo è - spazio di relazione.

Il progetto di paesaggio come progetto di relazione

Alla luce delle riflessioni esposte, sorge spontaneo soffermarsi su una questione - a mio avviso - fondamentale: il progetto di paesaggio non può prescindere dalle relazioni che lo costituiscono e deve quindi inevitabilmente tenere conto di tutto ciò che può essere leggibile ed interpretabile nell'interfacciarsi con esso.

Abbiamo visto che le relazioni individuabili nel considerare il tema paesaggio, proprio per l'ampiezza e la rilevanza di questo termine, sono collocabili su diversi livelli. Paesaggio è quindi relazione: questa può essere di tipo sensoriale, legata alla percezione visiva del luogo indagato; può essere legata a movimenti sociali quando si parla delle persone che lo abitano o che lo attraversano (grande diversità vi è ulteriormente fra questi); la relazione può

proposta di paesaggio della città, Roma, Donzelli Editore, 2013.

⁸ Schema di sviluppo dello spazio europeo firmato a Potsdam nel 1999. Il documento è stato sottoposto ad una revisione con l'allargamento degli Stati membri.

⁹ Politiche agricole comunitarie. La dichiarazione di Cork del 1996 sottolinea l'esistenza di diversi gradi di ruralità a alle quali competono caratteristiche e strategie di sviluppo differenti: essa distingue le aree periurbane, le aree rurali centrali e le aree rurali marginali. La riforma Mac Sharry del 1992 ha introdotto nella Pac una filosofia nuova, improntandola su tre principi: la protezione ambientale, il mantenimento del paesaggio e la riproduzione di stili di vita alternativi.

riguardare spazi di comunicazione fra parti di città differenti e i suoi abitanti; paesaggio è anche relazione fra i nuclei produttivi con le aree circostanti e nei movimenti economici e fisici che li legano al resto del territorio nazionale; la relazione è presente anche nell'influenza che gli elementi naturali esercitano sulla percezione visiva e nell'emotività di chi li osserva; relazione è anche sapere che cosa c'è oltre l'oggetto percepito sulla base di elementi noti. Paesaggio è sostanzialmente interazione e il suo significato attuale è frutto di relazioni passate che lo hanno prodotto nei secoli e con le quali dobbiamo inevitabilmente "relazionarci".

Nel caso indagato in questa ricerca la complessità di relazioni emerge chiaramente soprattutto da un punto di vista fisico-percettivo ma questo non esclude che alla base delle operazioni effettuate ci siano state considerazioni più ampie o implicitamente collegate che le hanno prodotte e determinate. Inoltre, l'esito finale è il prodotto dello spessore e delle profondità del "bacino" di peculiarità che si sono tenute in considerazione ed è il risultato delle riflessioni sorte a partire dalla complessità e varietà di elementi considerati fin dal principio.

La legislazione paesaggistica italiana: Legge n. 431/1985

Un aspetto importante e che ha prodotto un'ulteriore riflessione in questa ricerca, riguarda la rilettura di come l'approccio verso il progetto di paesaggio è stato affrontato dal punto di vista istituzionale. Per farlo, risulta necessario passare attraverso alcune tappe legislative fondamentali che hanno dato un rilevante contributo in materia paesistica all'interno del panorama italiano.

Nel dibattito sul paesaggio, grande rilevanza hanno avuto alcune disposizioni legislative tra le quali si ricorda la conversione in legge nel 1985 del "decreto Galasso", recante «disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale». Tale legge (Legge n. 431, 8 agosto 1985)¹⁰ è nota comunemente come "legge Galasso", dal nome del ministro che firmò il precedente decreto anche se in realtà il ministro per i Beni culturali e ambientali che firma la legge è Antonino Pietro Gullotti. Tale norma è stata poi successivamente integrata, con modifiche, nel Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in materia di *Codice dei beni culturali e del paesaggio* ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137.

La legge 431/85 è la prima normativa organica per la tutela dei beni naturalistici ed ambientali in Italia, mentre la prima legge per la tutela del paesaggio è stata la 1497/39. La legge Galasso è costituita da due soli articoli. Nel primo, la tutela che la legge riservava solo ad alcune parti del territorio

¹⁰ Titolo alla norma: *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, recante disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale. Integrazioni dell'articolo 82 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.*

e soltanto a seguito di iniziative delle soprintendenze e della notifica ai proprietari, viene estesa a intere categorie di beni. Il secondo articolo invece prescrive che le regioni, entro la fine dell'anno successivo, debbano dotarsi di «piani paesistici o piani urbanistico-territoriali con specifica considerazione dei valori paesistici e ambientali». ¹¹

Vi sono aspetti positivi di questa norma ma altrettanti sono i limiti che essa ha generato. Innanzitutto vi è un aspetto innovativo legato al fatto che con l'ingresso di questa legge si sottopongono a tutela vaste zone del territorio, senza ricorrere a intermediazioni e discrezionalità. Il limite si colloca nella natura del vincolo, il quale non impedisce, ma piuttosto assoggetta qualsiasi tipo di trasformazione all'interno delle aree vincolate all'autorizzazione regionale (con possibile delega ai Comuni), sentito il parere vincolante del soprintendente.

Un altro limite che caratterizza tale norma consiste invece nel fatto che essa risulta essere tanto chiara nei contenuti, quanto ambigua dal punto di vista concettuale, come viene prontamente rilevato da molti studiosi tra cui Lucio Gambi¹². Il termine "paesaggistico" compare in maniera poco rilevante e soprattutto accompagnato dall'aggettivo "ambientale" e gli elementi vincolati appartengono alla categoria dei beni naturali piuttosto che di quelli culturali, fatta salva la difficoltà di tracciare una netta distinzione tra i due concetti. Ne consegue che le prime interpretazioni e applicazioni della norma, soprattutto relativamente ai piani paesistici, privilegiano il versante ambientale, sicuramente più concreto e meno incerto e complesso di quello paesaggistico.

L'ambiguità del concetto di paesaggio contenuto nella legge del 1985 produce inevitabilmente una serie di piani paesaggistici molto diversi tra loro non solo a causa delle differenze socioeconomiche e territoriali delle diverse regioni, ma anche della differente impostazione culturale. Gran parte delle diversità sono riassumibili, secondo Paolo Baldeschi¹³, in quattro punti fondamentali: a) la *comprensività* versus la *settorialità* del piano, cioè se le azioni di tutela ambientale coinvolgono l'intero territorio o riguardano soltanto delle aree specifiche o degli oggetti ritenuti «discreti»; b) la *specificità* versus la *genericità* dei parametri mediante i quali vengono individuate e valutate le diverse categorie di beni ambientali e paesistici; c) il rapporto *immediato* o *mediato* fra categorie di valutazione e categorie di tutela-intervento; d)

¹¹ Rimando a R. Gambino, *Piani paesistici: uno sguardo d'insieme*, in *Urbanistica*, n. 90, 1988, pp. 6-22.

¹² Lucio Gambi (Ravenna, 1920 - Firenze, 2006), geografo e storico italiano. Fu Docente negli anni sessanta presso l'Università Statale di Milano e professore di geografia politica ed economica all'Alma Mater Studiorum di Bologna (dove fu anche Presidente di Corso di Laurea e Direttore di dipartimento). Fu Primo Presidente dell'Istituto dei Beni Culturali nel periodo 1975-76 e autore della voce Romagna per l'«Appendice 1938-48» dell'Enciclopedia Treccani (che uscì nel 1950).

¹³ Riferimento e citazioni di P. Baldeschi, *Paesaggio e territorio*, Firenze, Le Lettere, 2011.

l'impiego o meno di veri e propri *paradigmi ecologici* nella formulazione del piano¹⁴.

Le difficoltà fra regioni nell'adozione dei piani paesaggistici risulta evidente anche nel constatare che mentre alcune regioni al 2000, e ancora successivamente, dovevano approvare il proprio piano, altre già negli anni '80 avevano affrontato il problema con notevole impegno. Molte delle difficoltà provengono dalla considerevole necessità di raccogliere, organizzare ed elaborare informazioni e conoscenze che per quantità e qualità non hanno riscontro nei precedenti piani di area vasta; ma anche dalla necessità di approfondire ed elaborare dei paradigmi di paesaggio che siano chiari da un punto di vista normativo e utili sul piano operativo. Rispetto a ciò, il processo è risultato molto faticoso ma nonostante le difficoltà sono tuttavia emersi come esemplari alcuni piani, come quello della Regione Liguria e quello della Regione Emilia Romagna¹⁵ i quali sono stati dei riferimenti importanti per il panorama italiano anche dal punto di vista teorico. In particolare, nel piano dell'Emilia Romagna viene sperimentato il paradigma di *invariante territoriale* il quale avrà un notevole successo disciplinare e sarà ripreso anche nella legislazione di altre regioni, come la Toscana con la dizione di "invariante strutturale".

La legge 431/85 fu poi seguita da una serie di provvedimenti che, a cavallo degli anni Novanta, arricchisce e complica il percorso legato alla legislazione territoriale incidendo fortemente, anche se in modo indiretto, sulle tematiche del paesaggio. In particolare la legge 349 del 1986 che istituisce il Ministero dell'Ambiente, la legge 183/89 di difesa del suolo; la legge 142/90 di riforma delle autonomie locali; la legge 394/91 sulle "aree protette". Si tratta di un complesso di norme che, oltre a istituire nuove tipologie di piano, mira a riordinare e coordinare - sia pure in modo macchinoso - le competenze relative a importanti aspetti della pianificazione ambientale e a normalizzare la pianificazione di area vasta che sino ad allora aveva avuto un carattere episodico e occasionale; in questo senso deve essere interpretato, secondo l'autorevole parere di P. Baldeschi, come un arricchimento. Allo stesso tempo compare come evidente però una complicazione in ragione di un complesso ritaglio di competenze fra ministeri diversi (in particolare il Ministero dei Lavori Pubblici e il Ministero dell'Ambiente), fra Stato e Regioni, fra differenti organi politici, tecnici e consultivi di varia natura istituiti per definire gli indirizzi programmatici, i criteri attuativi e le risorse da destinare alle politiche ambientali.

¹⁴ Ibid., p. 8.

¹⁵ Il piano paesistico dell'Emilia Romagna, sempre secondo P. Baldeschi, viene fin dall'inizio presentato come il *piano delle condizioni che le invarianti pongono alle trasformazioni del territorio* e tutta la sua strategia si basa sul superamento dell'impostazione vincolistica prevalente nella pianificazione territoriale quando si tratta della tutela dei beni paesaggistici o ambientali.

Nel complesso, si tratta di provvedimenti che incidono fortemente e direttamente sulla tutela del paesaggio e non risolvono però il complesso groviglio di ambiguità sorto attorno al concetto normativo di paesaggio e della difficile distinzione fra ambiente e paesaggio. Di fatto, in tutte le leggi a cui è stato fatto riferimento, il paesaggio risulta essere concettualmente subordinato all'ambiente se non addirittura dissolto in quest'ultimo. Sarà solo con l'avvento della Convenzione europea del paesaggio del 2000 che le questioni sul paesaggio verranno riaffrontate non solo in termini operativi, ma anche e prima di tutto in termini culturali, considerandolo come paradigma e realtà (sia pure in buona parte immateriale) ben distinta da ambiente e territorio.

Quello di paesaggio rischia di essere un concetto assai equivoco, poiché sottende diversi significati di cui se ne elencano tre: prima di tutto il concetto di impronta, o di orma, lasciata dall'azione antropica di un dato gruppo umano sul proprio territorio, come assume la tradizione scientifica della geografia. Un gruppo umano insediato su un territorio di cui coglie tutte le potenzialità che caratterizzano il proprio genere di vita lascia sul territorio stesso le impronte dell'appropriazione che esso ne ha compiuto, lasciandolo inevitabilmente segnato. Questa accezione è stata estesa da tempo alle orme o impronte che anche i processi naturali incidono sulla superficie terrestre, come consente di capire subito l'idea di paesaggio così intesa applicata alle forme di rilievo risultanti dalla dinamica geomorfologica o biogeografica del territorio. Ma il concetto di paesaggio viene usato molto spesso anche con riferimento alle arti figurative e fotografiche, per le quali lo spazio geografico può essere articolato in vedute, panorami e punti di vista. In questo caso il punto di vista assonometrico rischia di valere molto più di quello zenitale, che caratterizza l'esame degli spazi paesistici geografici, e il concetto di paesaggio viene così a coincidere quasi del tutto con il concetto di fisionomia, a cui si applicano da tempo molti studiosi, orientati a ricercare criteri oggettivi per misurare e valutare le forme in cui è possibile scomporre tutto il territorio una volta che lo si sia ricondotto a vedute o panorami dai possibili diversi punti di vista consentiti dalla dimensione biologico-percettiva della vista umana.¹⁶

La Convenzione europea del paesaggio

Il 20 ottobre del 2000 viene firmata a Firenze dai ministri della Cultura e dell'Ambiente del Consiglio d'Europa la Convenzione europea del paesaggio. Il documento, fatto proprio come legge dallo Stato italiano nell'anno 2006¹⁷, rappresenta un ulteriore punto di svolta nelle politiche

¹⁶ Calogero Muscarà (a cura di), *Piani parchi e paesaggi*, Roma-Bari, Editori Laterza, 1995.

¹⁷ Dall'1 settembre 2006 la Convenzione europea del paesaggio diventa legge operante in Italia (legge n. 14 del 9 gennaio 2006).

paesaggistiche e viene, in modo unanime o quasi, accolto come un evento positivo. Il documento risulta estremamente importante da un punto di vista politico per aver ribadito che il paesaggio è innanzitutto un bene comune e che la partecipazione della gente è essenziale in qualsiasi politica a riguardo. Tuttavia da un punto di vista concettuale la definizione di paesaggio che viene proposta non risulta essere priva di ambiguità e pone in essere una serie di problemi su cui si cimentano le esperienze in corso.

Nel testo approvato - di cui si riporta la traduzione ufficiale - il paesaggio è definito (art. 1, punto a.) «*come 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 punto c) invece ribadisce il ruolo cruciale delle popolazioni: «Obiettivo di qualità paesaggistica designa la formulazione da parte delle autorità pubbliche competenti, per un determinato paesaggio, delle aspirazioni delle popolazioni per quanto riguarda le caratteristiche paesaggistiche del loro ambiente di vita». La fondamentale importanza del rapporto paesaggio-popolazione è ribadita in tutto il testo del documento, da cui segue anche il ruolo strategico della «sensibilizzazione della società civile al valore del paesaggio» e dell' «educazione» intesa come formazione scolastica e universitaria di competenze professionali rivolte alla salvaguardia, alla gestione e alla pianificazione del paesaggio¹⁸.

Una delle principali novità della Convenzione, oltre che nel ruolo decisivo della partecipazione popolare, sta nel principio che tutto il territorio è da considerarsi paesaggio, e non solo alcune sue parti privilegiate, e nel fatto che le politiche paesaggistiche non riguardano più solo la tutela dei valori positivi ma anche azioni volte «alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi»¹⁹.

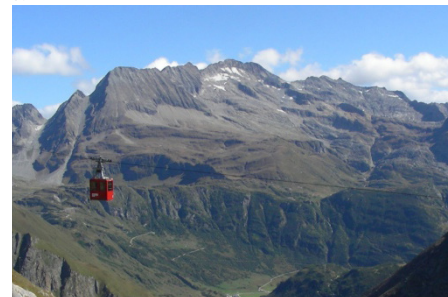
Le definizioni e i principi della Convenzione possono essere esaminati - secondo il pensiero di Paolo Baldeschi - da vari punti di vista di cui però se ne prediligono solamente due: il primo riguarda i punti critici insiti nel rapporto «popolazione-paesaggio» intermediato dalla percezione. Il secondo, se e come nelle politiche che sono sviluppate a partire dalla Convenzione in questa implicite sia distinguibile il paesaggio dal territorio o dall'ambiente.

Rispetto al primo punto vi sono ben tre questioni intrecciate. La prima: come si può stabilire quale sia una «determinata parte di territorio» prescindendo da criteri storico-geografici, ambientali, amministrativi o di altro tipo; di converso, possiamo chiederci se esistano delle percezioni collettive che, escludendo casi eccezionali, riescano ad identificare delle specifiche individualità territoriali cui riferire le politiche di paesaggio e gli obiettivi di qualità. La seconda questione riguarda l'identificazione, a volte ingenua, delle popolazioni con gli abitanti del luogo, magari del comune su

¹⁸ Ibid., p. 9.

¹⁹ Art. 1, punto f) del testo approvato.

5.



cui si vuole paesaggisticamente valutare un dato progetto. Ammesso di avere definito una certa area come significativa o coerente da un punto di vista paesaggistico, di quale tipo di percezione dobbiamo tenere conto? Da parte di quali soggetti? E inoltre, lasciando da parte i paesaggi consacrati a livello mondiale, il senso di appartenenza dovrebbe riguardare solo gli abitanti? La terza questione: è possibile che all'interno di una popolazione vi sia una percezione univoca del paesaggio? Gli abitanti di un certo territorio possono distinguersi per caratteristiche, impieghi lavorativi, età, provenienza, stili di vita. Questo può automaticamente generare una possibile coesistenza di percezioni diverse del territorio in cui i diversi soggetti abitano. Inoltre vi sono percezioni del territorio da parte delle popolazioni insediate che non sempre e necessariamente sono virtuose: esistono territori degradati a causa di vicende estranee ai territori stessi (si pensi al caso dei grandi insediamenti industriali inquinanti) ma esistono anche territori degradati ad opera delle stesse società locali.

I tre problemi cui si è fatto riferimento per essere risolti, paradossalmente, presuppongono un ritorno ai paradigmi della geografia storica, criticati poiché riconoscono come paesaggio solo quelle parti del territorio costruite con "cognizione" e "coscienza" da parte delle società locali. Infatti, solo supponendo che una popolazione sia anche "società locale", che abbia radici, che abbia una percezione virtuosa dei valori del territorio, che questa percezione nasca da una conoscenza delle regole costruttive e identitarie del paesaggio, solo a partire da queste premesse non banali i conti tornano e i principi della Convenzione non suscitano problemi.

Non a caso la Convenzione europea segna e assegna un ruolo cruciale alla sensibilizzazione della gente e all'educazione professionale nelle politiche riguardanti il paesaggio nonché alla maggiore (e maggiormente consapevole) partecipazione attiva della popolazione nell'adozione dei nuovi strumenti urbanistici.²⁰

Il Codice dei beni culturali e del paesaggio e le sue prime applicazioni nei piani regionali

Una delle conseguenze e applicazioni pratiche in Italia della Convenzione europea del paesaggio si traduce in termini pratici nel Codice dei beni culturali e del paesaggio, unitamente alle sue prime applicazioni all'interno dei Piani regionali. Il suddetto Codice, reso noto nel decreto legislativo n.42/2004, tenta di coordinare le leggi precedenti, integrandole con le indicazioni della Convenzione europea. Il Codice tuttavia non elimina la legislazione vigente, vi introduce solamente alcune modifiche (soprattutto per quanto riguarda i procedimenti autorizzativi) e introduce la normativa

²⁰ Ibid., p. 9.

riguardante la pianificazione paesaggistica ispirata ad alcuni articoli della Convenzione. Ne risulta una stratificazione legislativa in certe parti confusa e di non facile interpretazione, ma apprezzabile per le possibilità offerte a una sua intelligente traduzione nei piani regionali, siano questi "paesaggistici" oppure integrati all'interno del piano territoriale.

In una prima versione, il Codice definisce il paesaggio come «una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni». E aggiunge, nello stesso articolo 131, che «La tutela e la valorizzazione del paesaggio salvaguardano i valori che esso esprime quali manifestazioni identitarie percepibili» (notevole il fatto che nella definizione, sia scomparsa la «percezione delle popolazioni» che è stata fondamentale nella Convenzione del paesaggio).

I commi 1 e 2 dell'art. 131 cambiano nel 2008 e recitano: «Per paesaggio si intende il territorio espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni/Il presente Codice tutela il paesaggio relativamente a quegli aspetti e caratteri che costituiscono rappresentazione materiale e visibile dell'identità nazionale, in quanto espressione di valori culturali»²¹. Dai cambiamenti apportati sembrerebbe che il Codice in questa versione tuteli il territorio solo per alcuni caratteri, quelli, appunto, rappresentativi dell'identità nazionale. In sostanza - sempre secondo Paolo Baldeschi - che qui rimanga poco degli aspetti innovativi, anche se controversi, della Convenzione europea del paesaggio. La convenzione europea sembrerebbe riflettersi invece su quella parte del Codice che definisce le caratteristiche e i contenuti del piano paesaggistico²². La principale novità, coerente con la Convenzione, è il principio che tutto il territorio è paesaggio, mentre viene confermata la prevalenza della pianificazione paesaggistica sui piani urbanistici e di settore in conformità con il disposto costituzionale. I problemi concettuali nascono dalla difficoltà di distinguere i contenuti specificamente paesaggistici del piano da quelli territoriali ed urbanistici, in particolare per tutto ciò che riguarda «l'individuazione dei fattori di rischio» e il «recupero delle aree compromesse e degradate», dove più che fattori identitari o percettivi entrano in gioco opzioni di carattere strutturale, dove è necessario affrontare le cause e non gli effetti del degrado²³. Nei fatti, dunque, sembrerebbe inevitabile che i due tipi di

²¹ Decreto legislativo, 26 marzo 2008, n.63. Ulteriori disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in relazione al paesaggio.

²² Art. 135 (Pianificazione paesaggistica) e art. 145 (Coordinamento della pianificazione paesaggistica con altri strumenti di pianificazione).

²³ Art. 143 (Piano paesaggistico), comma f) (*analisi delle dinamiche di trasformazione del territorio ai fini dell'individuazione dei fattori di rischio e degli elementi di vulnerabilità del paesaggio, nonché comparazione con gli altri atti di programmazione, di pianificazione e di difesa del suolo*) e comma g) (*individuazione degli interventi di recupero e riqualificazione delle aree significativamente compromesse o degradate e degli altri interventi di valorizzazione compatibili con le esigenze della tutela*).

pianificazione tendano ad intrecciarsi se non addirittura ad identificarsi.

La strategia del piano è di costruire insieme coscienza dei luoghi e comunità, attivando una serie di progetti locali in cui possano entrare in gioco sia saperi esperti, sia le conoscenze e i legami emozionali delle persone che vi risiedono o che ne hanno cura o che ai luoghi stessi si sentono legate.

La distinzione fra territorio quindi (inteso come patrimonio) e paesaggio (inteso come percezione e conoscenza di questo patrimonio) è concettualmente rilevante e importante non solo per le sue implicazioni teoriche fondanti ma anche da un punto di vista operativo. Da un punto di vista concettuale significa che un patrimonio territoriale diventa "paesaggio" quando una società lo percepisce come tale (e ne riconosce il valore) mentre su un piano operativo implica che compito fondamentale è la sensibilizzazione e il coinvolgimento degli attori - cittadini, associazioni, imprese, amministrazioni²⁴. In merito a ciò è tuttavia auspicabile che i prodotti del Piano non siano solo il risultato di un processo di partecipazione, ma ne siano invece i motori e gli attori coinvolti diventino così protagonisti responsabili del progetto di paesaggio.

Da questo approfondimento sui cambiamenti normativi in materia paesistica si evince come, nonostante gli effetti negativi che alcune modificazioni hanno generato, sia mutato in modo sostanziale l'approccio verso il tema paesaggio. Ribadendo quanto riferito nel primo articolo del testo approvato relativo alla Convenzione europea del paesaggio - e come confermato poi successivamente anche dal Codice - il paesaggio viene definito prima di tutto come *«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»*. Anche da un punto di vista normativo quindi, la costruzione del significato del termine paesaggio, non può non passare attraverso la constatazione di quanto l'aspetto relazionale tra i suoi diversi elementi sia fondamentale. Questi passaggi istituzionali definiscono tali relazioni come *multiple*, richiamando come fondamentale un approccio che si sviluppi nella multidisciplinarietà. Diversi sono i livelli di relazione definiti e ora si dichiara apertamente - e ufficialmente - che anche l'aspetto relazionale tra il territorio e le popolazioni che lo abitano, tra gli elementi della naturalità e gli aspetti più percettivi, hanno una grande rilevanza nell'avvicinamento al progetto di paesaggio e devono essere ora tenuti fortemente in considerazione.

Infrastruttura come elemento generatore di relazioni paesistiche

All'interno della ricerca si è scelto di individuare - per le sue connotazioni di forte incidenza nel territorio analizzato - il tema dell'infrastruttura e della sua capacità di stabilire una relazione con ciò che la

²⁴ Ibid., p. 18.

circonda.

L'elemento dell'infrastruttura porta con sé una serie di significati e di elementi eterogenei e stabilisce con il territorio in cui è inserita una relazione molto ricca e complessa quanto delicata. Per far sì che l'infrastruttura - in questo caso una strada provinciale - non risulti un elemento che stabilisce una relazione con il territorio semplicemente appoggiandovisi, è necessario comprendere le varie dinamiche che la costituiscono, che si porta con sé e che instaura nella formazione di quel dato paesaggio e con la popolazione locale.

Si ritiene che l'infrastruttura sia emblema del concetto di relazione anche perché essa stessa è il frutto concreto delle interazioni tra popolazione e territorio nel corso dei secoli, prodotto dalle diverse società che si sono susseguite in passato. L'infrastruttura è il segno del movimento dell'uomo nell'ambiente in cui vive e della relazione che ha stabilito con esso. Attualmente l'infrastruttura è anche il disegno della potenzialità di relazioni che l'abitante desidera instaurare con il luogo in cui vive e può quindi diventare un forte elemento identitario, capace di generare relazioni paesistiche.

La strada è il primo mezzo - talvolta l'unico possibile - per attraversare il territorio ed è quindi un importante strumento di conoscenza del paesaggio e della sua appropriazione.

Essendo però l'argomento così vasto e ricco di aspetti da non tralasciare, si ritiene opportuno elaborare un'antologia di riferimento che possa presentare il punto di vista di alcuni autori relativamente a questo tema e ai significati di cui è portatore, unitamente ad alcuni rimandi progettuali che alcuni di questi autori hanno sviluppato e che ho scelto di riportare.

6.



PARTE II

DECALOGO ANTOLOGICO

Introduzione agli autori

In questa sezione della ricerca si è ritenuto opportuno avvallare tali riflessioni grazie all'aiuto di alcuni autori dei quali vengono riportati letteralmente i contributi personali. Data la vastità e l'ampiezza del tema si è ritenuto di dover basare su alcuni autori di riferimento che hanno contribuito notevolmente alla formazione e allo sviluppo di questi argomenti. Sono stati analizzati molti autori, i quali hanno tutti affrontato in maniera approfondita argomenti inerenti il rapporto tra infrastruttura e territorio, ma si è scelto di selezionarne dieci specifici come rappresentanza dell'avvicinamento al tema e per l'eshaustività delle loro argomentazioni.

La selezione degli autori si compone di elementi eterogenei, proprio nell'intento di ribadire quanto sia importante l'interrelazione di componenti diversi nell'approccio al tema del paesaggio, a partire dalla presa di consapevolezza e dalla conoscenza del tema specifico scelto: gli autori si differenziano per provenienza, attività progettuale, carriera lavorativa, sensibilità personale, età ed epoca in cui sono vissuti - nel caso di autori ora non più presenti -. Gli scritti che si è scelto di riportare toccano diverse sfaccettature dell'argomento scelto e vengono affrontate in modo differente non solo in base alle singole peculiarità approfondite, ma anche per il condizionamento del punto di vista che le ha generate, inevitabilmente frutto della singola sensibilità personale, unitamente alla formazione e al contesto storico-culturale di provenienza. Ed è così che si è scelto di approfondire il tema del rapporto tra infrastruttura e paesaggio grazie agli studi di autori differenti, italiani e stranieri, recenti e meno recenti, più tecnici o teorici e specializzati in ambiti differenti. Importanti interventi sono quelli di Kevin Lynch - appartenente al panorama statunitense - ma anche di Eugenio Turri, importante geografo italiano. Sono presenti anche autori "minori" - che però non definirei tali visto l'apporto che hanno saputo fornire grazie ai loro lavori - come Emanuela Morelli della quale è stato riportato l'importante studio affrontato nei suoi anni di ricerca. Questa eterogeneità nella formazione e nell'avvicinamento al tema, contenuta nel sufficiente numero di dieci selezioni - da cui si può ben dedurre la scelta del titolo della sezione *decalogo antologico* - vuole ribadire l'importanza e la ricchezza della multidisciplinarietà nell'approccio al tema del paesaggio, il quale deve essere affrontato - a mio avviso - a partire dalla presa di coscienza che esso si costruisce solo attraverso la lettura di diversi livelli di comprensione e nella relazione che si instaura tra le diverse conoscenze e sensibilità in materia.

Per rendere più leggibile e chiara la trattazione di questa sezione antologica, si riporta di seguito una breve contestualizzazione per ogni singolo autore incontrato e selezionato, unitamente alle coordinate precise del relativo testo scelto (o parte di testo) che viene poi riportato nelle successive pagine, il tutto seguendo un ordine numericamente crescente che sarà poi trascritto fedelmente nella sua corrispondenza nelle successive pagine, laddove il testo

citato sarà collocato.

Kevin Lynch_(Chicago, 1918 - Martha's Vineyard, 1984) è stato un urbanista e architetto statunitense e professore di urbanistica al Massachusetts Institute of Technology di Boston. Dopo gli studi presso la Yale University si laurea in urbanistica al MIT; fu allievo di Frank Lloyd Wright, oltre ad essere uno studioso di fama internazionale, fu consulente a progetti urbanistici in varie metropoli americane e per anni condirettore di un progetto di ricerca sulla forma della città, finanziato dal Rockefeller Foundation. La ricerca di Lynch è stata per quasi mezzo secolo ed è tutt'ora punto di riferimento di buona parte della progettazione urbana, tanto pubblica che privata, negli USA. Lo stesso si può dire per numerosi studi recenti in campi diversi come la geografia, l'antropologia, la psicologia. Il contributo di Lynch nella ricerca affrontata è stato determinante per la comprensione dei segni che compongono il territorio, della loro forma e rappresentazione e del significato di cui sono portatori. A tal proposito si riporta in antologia parte del capitolo 3, (*L'immagine della città e i suoi elementi*) pp. 65-78, del suo scritto più celebre: *L'immagine della città*, Kevin Lynch, a cura di Paolo Ceccarelli, Vicenza, Marsilio Editori, ristampa del 2013 (scritto iniziale del 1960).

Andreas Kipar_(Gelsenkirchen, Germania, 1960) è un architetto paesaggista tedesco. Dopo il diploma in Costruzione del Paesaggio compie gli studi universitari in Architettura del Paesaggio presso l'Università di Essen e in Architettura presso il Politecnico di Milano. È membro della BDLA (Associazione Tedesca degli Architetti Paesaggisti), dell'AIAPP (Associazione Italiana Architetti del Paesaggio), dell'INU, dell'Istituto Universitario di Urbanistica, Universidad de Valladolid e professore incaricato presso la Scuola di specializzazione in Architettura del Paesaggio dell'Università di Genova e presso il Politecnico di Milano. È membro del Consiglio degli esperti per IBA Fürst Pückler Land 2010 e opera a livello professionale nel campo della pianificazione e progettazione paesaggistica e del recupero ambientale sia in Italia che all'estero. In questa ricerca viene riportato uno scritto appartenente agli Atti del XXXIX Incontro di Studio del Ce.S.E.T.²⁵, pp. 47-53, Firenze University Press, 2010. Le parole di Kipar indagano i modi in cui le infrastrutture si inseriscono nei processi di trasformazione del paesaggio promuovendo un approccio favorevole alla progettazione attiva e *integrata* e considerando la strada come strumento di conoscenza e di percezione del paesaggio ed elaborando alcuni requisiti di fondo per l'approccio al progetto di paesaggio.

Eugenio Turri_(Grezzana 1927 - Verona 2005) è stato un geografo, scrittore e viaggiatore italiano. Dopo aver trascorso la giovinezza in Valpantena visse a Milano per tutta la vita lavorando come geografo per l'Istituto Geografico De Agostini e scrivendo numerosi libri e saggi sul paesaggio tra i quali si ricordano *Antropologia del paesaggio* (1974, 1981, 2008),

²⁵ Centro Studi di Estimo e di Economia Territoriale

Semiologia del paesaggio italiano (1979,1990), *Il paesaggio come teatro* (1998), *La megalopoli padana* (2000) e *Il paesaggio e il silenzio* (2004). Viaggiò in tutto il mondo e dedicò una particolare attenzione ai temi del nomadismo, della desertificazione e alle problematiche legate al divario tra Nord e Sud del mondo, ma anche alla storia del paesaggio italiano e alla pianificazione territoriale. Divenne docente di Geografia del Paesaggio presso il Politecnico di Milano, consulente alla Pianificazione paesistica della Regione Lombardia e membro effettivo dell'Accademia di Agricoltura Scienze e Lettere di Verona. Si è scelto di riportare un estratto di un suo importante scritto intitolato *Antropologia del paesaggio*, Milano, Edizioni di Comunità, 1974 e nello specifico una sezione presente alle pp. 206-212 intitolata *Orme, piste, sentieri e strade* all'interno del capitolo *Il segno e la funzione*, parte *I segni della mobilità*. L'apporto di Turri è significativo in quanto la sua trattazione assume una valenza teorica più ampia, introducendo alcuni elementi relativi all'importanza della storia nella formazione del territorio italiano.

Emanuela Morelli_ (Firenze, 1965) è un architetto paesaggista italiano e docente universitario. Si laurea in Architettura nel 1993 presso la Facoltà di Architettura di Firenze con una tesi relativa allo studio del muro di Berlino come luogo alla memoria (il cui relatore è stato il professor Guido Ferrara) che ha vinto il Premio Porcinai 1995/96 come migliore tesi in architettura del paesaggio. Nel 1994 ha frequentato il corso di formazione professionale Restauro dei giardini e Parchi storici della Regione Toscana e nel 2001 si è specializzata presso la Scuola di Progettazione del Paesaggio e Architettura dei Giardini di Pistoia (Università di Firenze). I suoi lavori selezionati evidenziano molti tratti in comune con l'ambito di interesse individuato per questa ricerca e si è deciso di analizzarli e riportarli, anche per l'importante base bibliografica che li ha prodotti e che ha stimolato anche il mio studio. Si è selezionata una parte della sua ricerca *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio della strada, la strada come paesaggio* del 2007, in particolare la parte intitolata *Un metodo di lettura per il rapporto strada/paesaggio: fruire-attraversare il paesaggio*. Di importante rilevanza è stata anche la sua meno recente tesi nell'ambito del Dottorato di Ricerca in Progettazione Paesistica *Disegnare linee nel paesaggio. Metodologie di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture viarie* all'interno del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio dell'Università degli Studi di Firenze (presso la Facoltà di Architettura e con il coordinamento dei professori Giulio G. Rizzo e Guido Ferrara) dell'anno 2004 che però non è stata riportata in questo testo.

Gustavo Ambrosini e Mauro Berta_ G.A. (Torino, 1965), M.B. (del quale non sono stati reperiti i dati relativi alla data e al luogo di nascita) sono due architetti che hanno collaborato a livello progettuale in diverse occasioni e la loro attività in comune ha prodotto anche una serie di pubblicazioni. Gustavo Ambrosini insegna Progettazione Architettonica e Urbana presso la I Facoltà di Architettura di Torino e ha curato - assieme ad altri - diversi scritti: *Paesaggio e progetto urbano* (1998), *Progetti integrati per la riqualificazione urbana*

(1999), *In.fra Piemonte. Sette luoghi in trasformazione* (1999), *Disegnare paesaggi costruiti* (2003) ed è autore di *Strade e paesaggi. Letture e strumenti progettuali* (2002). Mauro Berta è docente a contratto di Progettazione Architettonica presso la I Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino e tra i suoi scritti sono comparsi, tra l'altro, in *In.fra Forme insediative e infrastrutture. Manuale e Atlante* (2003), *Ritratti. Otto maestri dell'architettura italiana* (2003), e su varie riviste. Entrambi gli architetti fanno parte del gruppo di coordinamento delle ricerche *In.fra Forme insediative, ambiente e infrastrutture* (Prin 1999-2001, 2001-2003) e del Comitato scientifico operativo nel Master in "Architettura della strada. Strumenti per il progetto e la valorizzazione delle infrastrutture nel territorio". Si è scelto uno scritto dei due autori intitolato *Paesaggi delle infrastrutture* (con fotografie di Paolo De Stefano) presente all'interno di un numero monografico della rivista *Area* intitolato *Infrastructure*, n. 79 del marzo/aprile 2005, nell'intervallo compreso tra le pp. 170-177: la loro formazione e il loro studio approfondito riguardo allo tema dell'infrastruttura è stato ritenuto indispensabile per maturare una consapevolezza diversa in merito al tema affrontato. Inoltre è stato ritenuto significativo l'approdo molto concreto delle loro teorizzazioni in quanto hanno avuto un riscontro pratico in diversi importanti gruppi di ricerca.

Roland Züger_ (luogo di nascita non rintracciato, Germania, 1975) è un architetto e un teorico dell'architettura tedesco. Si laurea in Architettura alla Winterthur University of Applied Sciences e alla Berlin University of Arts. Dal 2002 al 2004 svolge l'attività di professore universitario alla F+F School of Art and Media Design a Zurigo e dal 2003 diventa giornalista per *Archplus*, *Bauwelt*, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, ecc. Dal 2007 dirige il suo studio di architettura a Dresda e dal 2006 diventa docente presso il Centro per il Paesaggio Urbano alla Winterthur University of Applied Sciences. L'apporto teorico di Züger è riconducibile ad un suo scritto intitolato *From Transit to Place - Urbanisation of Traffic Infrastructure: Examples from Switzerland* inserito in *Infrastructural Urbanism. Addressing the In-between* curato da Thomas Hauck, Regine Keller e Volker Kleinekort, Berlino, DOM publishers, 2011 (alle pp. 217-225). Il suo pensiero, passando attraverso il concetto di città-densa e consolidata, si incentra sul tema dell'ibrido applicato alla formazione del paesaggio, in quanto in questa concezione si traduce l'immagine di incubatore di potenzialità e relazioni che contribuiscono alla formazione del territorio, a partire dalla città. In questo modo è quindi possibile far convivere nello stesso luogo dinamiche e attività differenti promuovendo l'interazione delle eterogeneità di progetto e contribuendo a formare un paesaggio complesso ma composito.

Bernard Lassus_ (Chamalières, Francia, 1929) è architetto paesaggista. Ha compiuto studi artistici presso la Scuola Superiore di Belle Arti e presso l'Atelier di Fernand Léger a Parigi. Ha insegnato Architettura del Paesaggio all'École National Supérieure du Paysage de Versailles e all'Università di Kassel; è divenuto anche professore associato di Architettura del Paesaggio

al Department of Landscape Architecture della Pennsylvania University di Philadelphia dal 1995 e ha insegnato come professore titolare alla Facoltà di Architettura di Paris-La Villette. Nominato consigliere della Direction des Routes du Ministère de l'Équipement nel 1991 e nel 1996 vinse il Grand Prix National du Paysage. Il suo lavoro e le sue ricerche sono stati pubblicati sulle più importanti riviste internazionali. In particolare, le sue opere sono state esposte alla Biennale di San Paolo in Brasile, al centro Georges Pompidou, al Museo d'Arte Moderna di Edimburgo, alla Triennale di Milano e al Museo d'Arte Moderna di Zagabria. Il suo pensiero è stato determinante per le riflessioni suscitate nell'ambito della ricerca svolta e i suoi scritti sono serviti per riportare il corso dell'analisi ad un livello differente, superiore, ricollocando le indagini e la ricerca nella riflessione generale che l'ha prodotta. Il testo di Lassus individuato per questa sezione antologica pone riflessioni teoriche profonde sul tema del paesaggio e sulla sua percezione, senza però ricadere in una trattazione poco concreta: non mancano infatti immagini, esempi, progetti e sensazioni e tutto ciò è individuabile nel suo testo intitolato *Inflessione*, situato all'interno del volume *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi* promosso da CITRAC²⁶ e dalla Provincia Autonoma di Trento, a cura di Loredana Ponticelli e Cesare Micheletti, Milano, Skira Editore, 2003, alle pp. 85-101.

Alberto Clementi (Roma 1945) è un ingegnere italiano e professore di urbanistica. Si laurea in Ingegneria Edile a Roma nel 1970 presso l'Università *La Sapienza* e a partire dal 1987 diventa Professore Ordinario di Progettazione Urbanistica presso la Facoltà di Architettura dell'Università *G. D'Annunzio* di Chieti-Pescara. È stato Preside della Facoltà di Architettura di Pescara dal 2004 e Direttore del Dipartimento di Architettura e Urbanistica dal 1991 al 1997 nella medesima università. Ha coordinato, con G. Dematteis e P.C. Palermo, il gruppo di ricerca nazionale Itaten sulle nuove forme del territorio italiano. Ha collaborato, sia in Italia che all'estero, con numerosi gruppi di ricerca e tra le sue pubblicazioni si ricordano: *Eupolis. La riqualificazione della città in Europa*, Bari, Laterza, 1990; *Il senso delle memorie*, Bari, Laterza, 1990; *Territori e spazi delle infrastrutture*, di Alberto Clementi e Rosario Pavia, Pescara, Transeuropa/Interspazi architettura città paesaggi, 1998. Il suo intervento in tale ricerca è stato ritenuto doveroso in quanto la sua visione porta in luce elementi più tecnici legati all'elemento dell'infrastruttura senza trascurare un interesse vivo e attento per i temi legati alla comprensione del territorio. A tale proposito si è scelto di riportare quasi integralmente (mancherebbe infatti solamente la prefazione allo scritto) il progetto - trascritto in un piccolo volume - dal titolo *Infrascap. Infrastrutture e paesaggio. Dieci indirizzi per la qualità della progettazione*, Firenze, Mandragora, 2003. I testi, di Alberto Clementi e a cura di Paola Cannavò, esplicano l'esito di un programma interuniversitario di cui lo stesso Clementi è stato responsabile e direttore, attraverso l'unità

²⁶ Circolo Trentino per l'Architettura Contemporanea

di ricerca DART (Università di Chieti-Pescara). In questo volume sono stati elaborati dieci indirizzi di progettazione sostenibile delle infrastrutture nel paesaggio in occasione del convegno europeo "Progetti per la qualità. Reti, paesaggi, ambienti" tenuto a Pescara nel maggio del 2003 e in cui era nata l'idea di offrire ai rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali alcune linee guida che potessero contribuire al miglioramento della qualità dei progetti per le nuove infrastrutture. L'ambizioso programma esprime con chiarezza di sintesi e in modo estremamente comunicativo quanto affrontato in questa ricerca relativamente alle attenzioni legate al tema del paesaggio e alle relazioni che lo compongono; relazioni rappresentate anche dalla preziosa collaborazione delle diverse ricerche universitarie unitesi in condivisione per affrontare questo importante argomento.

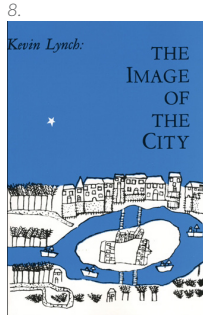
Bernardo Secchi_(Milano, 1934 - Milano, 2014) è stato un architetto, urbanista e ingegnere italiano, divenuto anche professore emerito di Urbanistica presso lo IUAV (Istituto Universitario di Architettura di Venezia) all'interno del corso di laurea in Architettura. Si laureò presso il Politecnico di Milano con il professore Giovanni Muzio, del quale dal 1960 divenne assistente presso la cattedra di Urbanistica della Facoltà di Ingegneria del Politecnico di Milano. Nel frattempo svolse anche un'importante attività di ricerca, come direttore, presso l'Istituto Lombardo di Studi Economici e Sociali (Ilse). Dal 1966 diviene professore incaricato e libero docente di Economia del territorio, presso la Facoltà di Economia di Ancona e dal 1974 professore ordinario di Urbanistica presso la Facoltà di Architettura di Milano, di cui divenne anche preside dal 1976 al 1982, fino al 1984 quando si trasferì all'Istituto Universitario di Architettura di Venezia. Insegnò presso l'École d'Architecture di Ginevra (EAUG) e tenne corsi presso l'Università di Leuven (KUL), il Politecnico Federale di Zurigo (ETH), l'Institut d'Urbanisme de Paris e l'École d'Architecture de Bretagne; fu anche membro del collegio dei docenti dell'European Postgraduate Master in Urbanism (EMU - IUAV Venezia, KU Leuven, TU Delft, UPC Barcelona). Nel 1990 fonda uno Studio Associato con Paola Viganò. Nella seguente sezione antologica si è scelto di riportare un suo intervento presente all'interno del numero monografico di Casabella del 1999 (n. 553-554 alle pp. 38-41) intitolato *Sulla strada/About roads*. La sapienza delle parole di Secchi e della sua esperienza culminano in questo scritto nel momento in cui si parla di territorio e di "strada" in questa misura: molteplici sono le reti che insistono nel medesimo contenitore spaziale e, agendo, modificano in modo sostanziale i rapporti tra gli elementi che strutturano il paesaggio di cui essi fanno inevitabilmente parte. Già venticinque anni fa Bernardo Secchi ammoniva dicendo: «Ciò che occorre è ridare alla strada il suo spessore funzionale e semantico, farla divenire ancora elemento costitutivo del progetto urbano e territoriale, materiale resistente che, con la propria forma, si opponga al prorompere frammentario degli eventi e degli interessi, al fluidificarsi e mescolarsi delle idee, all'annullarsi di ogni riconoscibile identità,

di ogni differenza tra progetti alternativi, di ogni criterio atto a stabilire la loro legittimità».

Maria Auböck e János Kárász_M.A. (Vienna, Austria, 1951), J.K. (Szeged, Ungheria, 1945) sono due architetti il cui lavoro presentato in questa antologia è avvenuto in stretta collaborazione. Maria Auböck ha studiato presso la facoltà di architettura di Vienna con indirizzo urbanistico. Nel 1978 ha ottenuto una borsa di studio presso la Facoltà di Architettura del Paesaggio di Weihenstephan a Monaco, dal 1995 è insegnante presso la Rhode Island School of Design di New York ed è docente di Progettazione Paesaggistica all'ABA di Vienna mentre dal 1999 di Progettazione Urbanistica all'ABA di Monaco. János Kárász invece ha studiato alla Facoltà di Architettura e di Sociologia di Vienna e ha insegnato presso la Facoltà di Architettura del Paesaggio di Vienna, unitamente a quella di Architettura di Budapest. Dal 1978 inizia a condurre il proprio studio con attività progettuale nel campo dell'architettura, della progettazione urbanistica e di quella del paesaggio. Svolge, nello stesso tempo, attività di ricerca nel campo urbanistico, culturale e sociale, mentre nel 1987 ha fondato, insieme a Maria Auböck, l'Atelier A&K: i loro temi progettuali dominanti sono l'architettura del paesaggio, gli spazi esterni, la tutela e il recupero del patrimonio vegetale storico. Nel loro scritto, riportato in questa ricerca antologica si parla di quanto il tema del paesaggio sia frutto di una significativa mescolanza di significati e di luoghi evidenziando l'importanza delle molteplici relazioni che costituiscono la costruzione del paesaggio, approfondendo il tema della sua relazione con il tempo e i tempi che lo formano e lo hanno formato. Il testo riportato in questa sezione, dal titolo *Intuizione*, precede l'estratto di Bernard Lassus intitolato *Inflessione* ed è collocato alle pp. 63-84 del volume *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi* promosso da CITRAC²⁷ e dalla Provincia Autonoma di Trento, a cura di Loredana Ponticelli e Cesare Micheletti, Milano, Skira Editore, 2003.

²⁷ Ibid.

7.
Kevin Lynch
L'immagine della città
a cura di Paolo Casarelli



KEVIN LYNCH_L'immagine della città

I percorsi

Per la maggior parte degli interrogati, i percorsi erano gli elementi urbani predominanti, benché la loro importanza variasse con il grado di familiarità che essi avevano con la città. Le persone che conoscevano meno Boston, tendevano a pensare alla città in termini di topografia, vaste zone, caratteristiche generalizzate e ampie relazioni direzionali. I soggetti che conoscevano meglio la città si erano normalmente impossessati della struttura dei percorsi, pensavano piuttosto in termini di percorsi specifici e delle loro interrelazioni. Un'altra tendenza che apparve tra coloro che conoscevano la città particolarmente bene, era quella di fare più affidamento su piccoli elementi di riferimento e meno su zone o percorsi.

La drammaticità e l'identificazione che potenzialmente competono al sistema stradale non vanno sottovalutate. Un soggetto di Jersey City, che nei suoi dintorni trovava poco che meritasse d'esser descritto, improvvisamente s'illuminò descrivendo l'Holland Tunnel. Un altro raccontò del suo godimento:

Lei passa Baldwin Avenue, vede tutta New York di fronte a lei, vede la tremenda caduta del terreno (le Palisades)... e qui c'è il panorama aperto di Jersey City bassa, di fronte a lei, e lei discende; e allora sa: lì c'è il Tunnel, c'è il fiume Hudson e tutto il resto... Io guardo sempre a destra per vedere se posso scorgere... La Statua della Libertà... Poi guardo in su per vedere l'Empire State Building, vedo che tempo fa... provo un'autentica sensazione di felicità perché sto andando in qualche posto, ed io amo viaggiare.

Percorsi particolari possono divenire importanti caratteristiche in varie maniere. L'itinerario abituale sarà naturalmente una delle esperienze più importanti, cosicché le direttrici di maggiore accesso, come Boylston Street, Storrow Drive, o Tremont Street a Boston, Hudson Boulevard a Jersey City, o le *freeways* a Los Angeles, sono tutte caratteristiche chiave delle immagini. Impedimenti al traffico, che spesso complicano la struttura, possono in altri casi chiarirla concentrando il flusso trasversale in pochi canali, che divengono così concettualmente dominanti. Beacon Hill, agendo come una gigantesca rotonda, accresce l'importanza di Cambridge e Charles Street; i Giardini Pubblici rinforzano Beacon Street. Il Charles River, confinando il traffico a pochi ponti, tutti visibili e dotati di una forma specifica, indubbiamente chiarisce la struttura dei percorsi. Allo stesso modo, le Palisades di Jersey City concentrano l'attenzione sulle tre strade che riescono ad oltrepassarle.

La concentrazione di usi o attività speciali lungo la strada, può conferire ad essa evidenza nelle menti degli osservatori. Washington Street ne è l'esempio eccellente a Boston: i soggetti l'associano invariabilmente alla presenza di negozi e teatri. Qualcuno estese tali caratteristiche a parti di

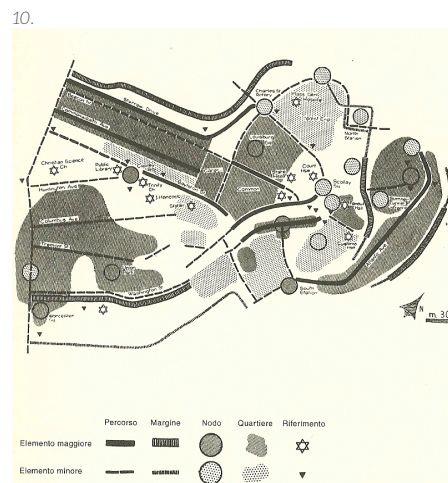
Washington Street che sono del tutto diverse (ad es., in prossimità di State Street); molti non sembravano sapere che Washington continua oltre al tratto degli edifici di spettacolo, e pensavano che essa terminasse all'altezza di Essex o Stuart Street. Los Angeles ha molti esempi - Broadway, Spring Street, Skid-Row, la Settima Strada - nei quali le concentrazioni d'uso sono preminenti abbastanza da farne dei quartieri lineari. Gli intervistati apparivano sensibili alle variazioni nell'intensità delle attività che incontravano, e spesso guidavano se stessi soprattutto seguendo la principale corrente di traffico. La Broadway di Los Angeles era riconosciuta per la sua folla e per i suoi tram, a Boston Washington Street era tipizzata da un torrente di pedoni. Altre specie di attività a livello stradale sembravano pure imprimere certi luoghi nella memoria, come i lavori di costruzione vicino alla South Station o il formicolio dei mercati alimentari.

Qualità spaziali caratteristiche erano capaci di rafforzare l'immagine di particolari percorsi. Nel senso più semplice, strade estremamente ampie o anguste attiravano l'attenzione. A Boston, Cambridge Street, Commonwealth Avenue e Atlantic Avenue sono tutte ben conosciute, e tutte furono individuate per la loro ampiezza. Gli attributi spaziali di ampiezza o angustia derivano parte della loro importanza dalla comune associazione di strada principale con ampiezza e di strada secondaria con angustia. Cercare e fare affidamento sulla strada «principale» (cioè ampia) diviene automatico, e il sistema stradale di Boston di solito effettivamente verifica questo presupposto.

La stretta Washington Street è l'eccezione a questa regola. In essa la ristrettezza della strada è invece accentuata dall'affollamento e dagli edifici, rendendo questo contrasto così vivace in senso contrario, che questa stessa inversione di termini ne diviene il tratto identificante. Alcune delle difficoltà d'orientamento nel distretto finanziario di Boston, o l'anonimità della griglia di Los Angeles, possono esser dovute a queste carenze di una gerarchia negli spazi.

Pure importanti per l'identificazione dei percorsi erano speciali caratteristiche di facciata. Beacon Street e Commonwealth Avenue furono reputate distintive, in parte, a motivo delle facciate degli edifici che le delineano. Meno importante sembrava essere la natura superficiale della pavimentazione, eccetto che in casi speciali come Olvera Street a Los Angeles. I dettagli di vegetazione pure appariranno relativamente poco importanti, ma un'alberatura abbondante, come quella di Commonwealth Avenue, può assai efficacemente rinforzare l'immagine di un percorso.

La prossimità a speciali caratteristiche della città può anch'essa conferire maggiore importanza ad un percorso. In questo caso esso assume il ruolo aggiuntivo di margine. Atlantic Avenue deriva gran parte della sua importanza dalla sua relazione con le banchine e con il porto, Storrow Drive dalla sua disposizione lungo il Charles River. Arlington e Tremont Street erano distinte per avere un lato costeggiante un parco, e Cambridge Street acquistava chiarezza dalla sua relazione di confine con Beacon Hill. Altre





qualità che davano importanza a particolari percorsi erano l'esposizione visiva del percorso stesso o la visibilità, dal percorso stesso, di altre parti della città. La Central Artery era notevole anche per la preminenza visiva conferitale dallo svolgersi in un ampio arco sopraelevato attraverso la città. I ponti sul Charles erano anch'essi evidenti da grandi distanze. Ma le *freeways* di Los Angeles ai margini dell'area *downtown* erano visivamente celati da affossamenti o terrapieni alberati. Un certo numero di soggetti, avvezzi al movimento in automobile, parlarono della città come se quelle *freeways* non si trovassero affatto in quell'area. D'altra parte, alcuni automobilisti dissero che la loro attenzione si acuiva quando una *freeways* emergeva da un affossamento e consentiva un'ampia visuale.

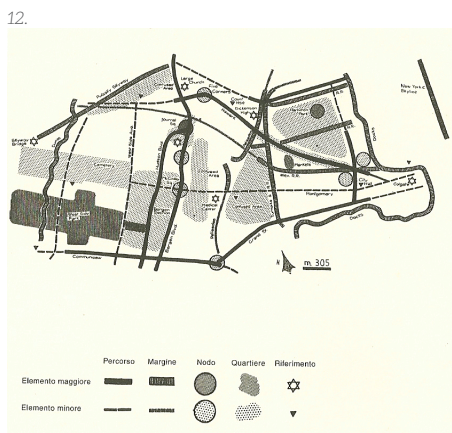
Occasionalmente, percorsi divenivano importanti per ragioni in gran parte strutturali. Massachusetts Avenue era praticamente pura struttura per i più, che erano incapaci di descriverla. Pure, il suo intersecare molte altre strade di difficile individuazione, ne faceva uno dei maggiori elementi di Boston. Gran parte dei percorsi di Jersey City sembrò aver questo carattere meramente strutturale.

Là dove i percorsi principali mancavano di identità, o erano facilmente confusi uno con l'altro, l'intera immagine urbana era in crisi. così tremont street e Shawmut Avenue potevano essere interscambiate a Boston, o Olive Hope e Hill Street a Los Angeles. Il Longfellow Bridge a Boston era spesso confuso con la Charles River Dam, probabilmente perché entrambi portano linee metropolitane che terminano in rotatorie di traffico.

Questo creava reali difficoltà nell'intendere sia il sistema delle strade che quello delle metropolitana dell'intera città. Molti dei percorsi a Jersey City erano difficili da trovare, sia nella realtà che nella memoria.

Che i percorsi, una volta identificabili, possiedano anche continuità è una ovvia necessità a funzionale. La gente faceva regolarmente affidamento su questo attributo. L'esigenza fondamentale è che la sede stradale, ossia la pavimentazione, continui; la continuità di altri elementi è meno essenziale. Percorsi che possedevano soltanto un adeguato grado di continuità nella sede stradale, in un ambiente come quello di Jersey City, furono prescelti come quelli su cui fare affidamento. Sia pure con qualche difficoltà, essi possono venire seguiti anche da chi non conosca il posto. Lungo una sede stradale continuativa i soggetti tendevano spesso a generalizzare anche altre caratteristiche, benché in realtà variassero.

Ma altri fattori di continuità avevano anch'essi importanza. Quando l'ampiezza della sede stradale cambiava, come avviene a Bowdoin Square per Cambridge street, quando veniva a mancare la continuità spaziale, come a Dock Square per Washington Street, gli intervistati avevano difficoltà a sentire una continuazione dello stesso percorso. All'altra estremità di Washington Street, un improvviso cambiamento nell'uso degli edifici può in parte spiegare perché essi non estendessero Washington Street oltre a Kneeland Street nel South End.



Esempi di caratteristiche che conferiscono continuità ad un percorso sono l'alberatura e le facciate lungo Commonwealth Avenue, o il tipo di edifici e il loro arretramento lungo Hudson Boulevard. Gli stessi nomi hanno un loro effetto. Beacon Street sta soprattutto nella Back Bay, ma il suo nome la mette in relazione con Beacon Hill. La continuità di nome di Washington Street offriva agli intervistati un indizio sul come procedere attraverso il South End, anche se essi non conoscevano questo quartiere. Vi è un rassicurante senso di relazione, che viene semplicemente dal trovarsi in una strada che continua con lo stesso nome fino al cuore della città, comunque lontano esso sia. Un esempio opposto si riscontra nell'attenzione prestata agli indefiniti inizi di Wilshire e Sunset Boulevards nell'area centrale di LOS Angeles, per il carattere spiccato che questi viali acquistano solo più in là. Il percorso che fiancheggia il porto di Boston, d'altra parte, era spesso spezzettato per via dei nomi diversi che porta: Causeway Streets, Commercial Street e Atlantic Avenue.

I percorsi possono essere non soltanto identificabili e continui, ma possono anche acquisire una aggettivazione direzionale: lungo di essi può essere facile distinguere una direzione dall'altra. Ciò può essere ottenuto attraverso un gradiente, un cambiamento regolare in qualche attributo che si intensifica in una data direzione. Il più frequentemente avvertito era il gradiente topografico: a Boston, particolarmente in Cambridge Street, Beacon Street e Beacon Hill. Fu anche osservato un gradiente di intensità d'uso, nell'avvicinamento di Washington Street ad esempio, o, a scala regionale, il gradiente della crescente età degli edifici, quando lungo una *freeway*, uno si avvicinava al centro di Los Angeles. Nel relativamente anonimo ambiente di Jersey City, ci furono due esempi di gradienti, basati sulle relative condizioni di manutenzione dell'edilizia.

Anche una curva prolungata può essere un gradiente, una variazione costante nella direzione del movimento. Questa era avvertita cinesteticamente, ma non troppo spesso; le sole menzioni di sensazione fisica di movimento in curva furono fatte per la metropolitana di Boston o su tratte della *freeways* di Los Angeles. Gli accenni fatti nelle interviste a curve stradali si riferivano soprattutto a indizi visivi. La svolta di Charles Street a Beacon Hill, ad esempio, era avvertita perché le facciate continue degli edifici accentuavano la percezione ottica della curva.

Gli intervistati tendevano a pensare alle destinazioni e ai punti d'origine dei percorsi: essi desideravano sapere donde i percorsi venivano e dove conducevano. Percorsi con origini chiare e ben conosciute avevano più spiccata identità; aiutavano a legare la città insieme, e davano ad un osservatore coscienza della sua ubicazione ogni qualvolta egli li attraversava. Qualche individuo pensò nei termini di una comune destinazione per diversi percorsi, verso una data parte della città ad esempio, mentre altri pensavano a luoghi specifici. Un soggetto, che era piuttosto esigente sulla intelligibilità dell'ambiente urbano, fu turbato nel vedere un fascio di binari ferroviari, non conoscendo la destinazione dei treni che li usavano.

Cambridge Street a Boston possiede estremità chiare, strategiche: la rotonda di Charles Street e Scollay Square. Altre strade possono avere soltanto un estremo preciso: Commonwealth Avenue ai Giardini Pubblici, o Federal Street a Post Office Square. D'altra parte, l'infinita conclusione di Washington Street - variamente pensata come diretta a State Street, a Dock Square, a Haymarket Square, o persino alla North Station (in realtà essa formalmente arriva fino al ponte di Charlestown) - le impediva di divenire un elemento così importante come potrebbe essere altrimenti. A Jersey City la mai conclusa convergenza delle tre strade principali che attraversano le Palisades, ed il loro indistinto svanire alla fine, era fonte di grande confusione.

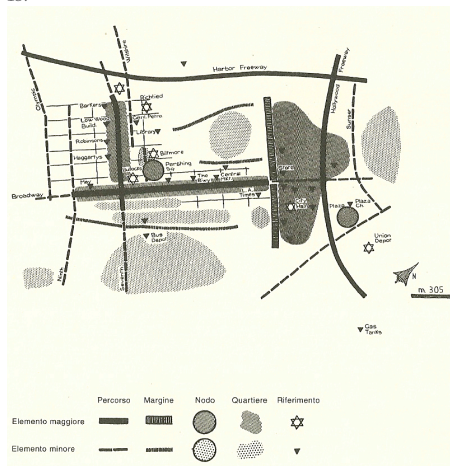
Questa stessa sorta di differenziazione da un'estremità all'altra, che è conferita dai punti terminali, può esser creata anche dalla visibilità di altri elementi in prossimità della fine, reale o apparente, di un percorso. Il Common, prossimo ad una estremità di Charles Street, agiva in questo senso, come faceva la State House per Beacon Street. L'apparente chiusura della Settima Strada a Los Angeles da parte dello Statler Hotel, e di Washington Street a Boston da parte della Old South Meeting House, avevano il medesimo effetto. Entrambi sono realizzati da un leggero spostamento nella direzione del percorso, che pone sul loro asse un importante edificio. Elementi notoriamente situati su un lato particolare di un percorso conferivano anch'essi un senso di direzione: Symphony Hall su Massachusetts Avenue e il Boston Common lungo Tremont Street, erano entrambi adoperati in questo modo. A Los Angeles persino una concentrazione di pedoni leggermente più marcata sul lato occidentale di Broadway, fu usata per giudicare in quale direzione uno fosse rivolto.

Una volta che ad un percorso sia stata conferita un'aggettivazione direzionale, esso può trovare un'ulteriore articolazione attraverso la sua modulazione: si è allora in grado di valutare la propria posizione in rapporto al suo intero sviluppo, ci si può render conto della distanza percorsa o da percorrere. Le caratteristiche che consentono tale misurazione danno naturalmente anche un senso di direzione, eccetto che per l'elementare artificio di contare gli isolati, che è privo di direzione, ma che può venire impegnato per computare le distanze. Molti soggetti fecero riferimento a quest'ultimo metodo, ma ciò fu tutt'altro che universale. Esso era comunemente usato nel regolare sistema di Los Angeles.

Si può forse dire che nella maggioranza dei casi, la modulazione era ottenuta attraverso il ricorso ad una sequenza di riferimenti o di nodi noti lungo il percorso. Il riconoscimento di aree identificabili, nel momento in cui vengono incontrate o abbandonate, costituisce anch'esso un mezzo efficace di dare direzione e modulazione ad un percorso. Esempi di ciò sono il passaggio dal Common a Beacon Hill su Charles Street e l'ingresso nel quartiere delle calzature e pelletterie per chi percorra Summer Street diretto alla North Station.

Ammessi che un percorso possieda direzionalità, possiamo quindi indagare se esso sia allineato, se cioè la direzione data sia riferibile ad un

13.



più ampio sistema. A Boston vi furono numerosi esempi di percorsi non allineati. Una causa frequente era una curva ingannevole e fuorviante. I più mancarono di avvertire la curva di Massachusetts Avenue all'altezza di Falmouth Street, il che finì col confondere la loro pianta di Boston. Essi consideravano Massachusetts Avenue diritta, avvertivano la perpendicolarità dei suoi incroci con un gran numero di strade, e presumevano quindi che queste fossero parallele tra loro. Boylston e Tremont Street erano motivo di difficoltà perché, attraverso parecchie piccole deviazioni, esse passavano dal parallelismo alla quasi perpendicolarità. Atlantic Avenue era elusiva, risultando da due lunghe curve e da una tangente sostanzialmente diritta, un percorso che altera completamente la sua direzione, ma che è diritto nei suoi tratti più caratteristici.

Nello stesso tempo, alterazioni di direzione più brusche, limitando il corridoio spaziale e fornendo situazioni di particolare evidenza a edifici distintivi, possono intensificare la chiarezza visiva. In questo modo era definito il cuore di Washington Street; una vecchia chiesa coronava la fine apparente di Hanover Street; e le sue traverse del South End acquistavano intimità piegandosi in prossimità degli incroci con radiali principali. In modo del tutto simile, uno non poteva accorgersi del vuoto nel quale è situato il centro di Los Angeles per via delle modificazioni della griglia che bloccano la visuale verso l'esterno.

La seconda, comune causa di non-allineamento con il resto della città, era la drastica separazione di un percorso dagli elementi circostanti. Parecchia confusione era ad esempio ingenerata a Boston dai sentieri interni del Common: la gente non era sicura su quale percorso usare per arrivare a particolari destinazioni fuori del Common. La loro visuale di queste destinazioni esterne era inedita e i sentieri del Common non si connettevano a percorsi esterni. La Central Artery era un esempio ancora più evidente, essendo più indipendente dalle sue circostanze. È sopraelevata e non consente una chiara visibilità delle strade adiacenti e d'altra parte convoglia un tipo di movimento veloce e indisturbato che non tocca affatto la città. Piuttosto che di una normale via cittadina, si tratta di una specie di particolare «terra dell'automobile». Molti soggetti ebbero grandi difficoltà nell'allineare la Artery agli elementi circostanti, benché si spesse che essa congiungeva le North e South Stations. Anche a Los Angeles, le *freeways* non erano sentite come «dentro» il resto della città, ed il sortire da una rampa d'uscita costituiva di solito un momento di serio disorientamento.

Ricerche recenti sui problemi della segnaletica sulle nuove *freeways* hanno mostrato che questa disassociazione dalle circostanze ambientali fa sì che ogni decisione di svolta debba venir presa sotto tensione e senza un preparazione adeguata. Persino conducenti esperti mostrarono sorprendenti lacune nella conoscenza del sistema delle *freeways* e delle sue connessioni. La più viva esigenza di questi automobilisti era quella di un generale orientamento al paesaggio totale.

Le linee ferroviarie e le metropolitane offrono altri esempi di simile distacco. I percorsi sotterranei della metropolitana di Boston non potevano venire messi in relazione al resto dell'ambiente, eccetto dove salivano all'aperto, come accade nell'attraversamento del fiume. L'entrata in superficie delle stazioni possono essere nodi strategici nella città, ma sono interconnessi secondo indivisibili legami concettuali. La metropolitana è uno sconnesso mondo inferiore ed è appassionante speculare su quali mezzi potrebbero venir usati per intesserlo nella struttura generale.

L'acqua che circonda la penisola di Boston è un elemento fondamentale per l'allineamento di parti del sistema. La scacchiera della Back Bay venne relazionata al Charles River; Atlantic Avenue fu legata al porto; Cambridge Street conduceva chiaramente al fiume da Scollay Square. A Jersey City, Hudson Boulevard, nonostante le sue frequenti ondulazioni, venne allineato con la lunga penisola tra l'Hackensack e l'Hudson. La scacchiera di Los Angeles, naturalmente offrì un automatico allineamento per le strade del downtown. Era facile da rappresentare come sistema base per lo schizzo in pianta, anche se non si sapevano distinguere le singole strade. Due terzi dei soggetti disegnarono anzitutto la scacchiera, prima di aggiungere altri elementi. Tuttavia, il fatto che la griglia sia disposta ad angolo, sia rispetto alla costa dell'oceano, che rispetto alle direzioni cardinali, mise un po' a disagio un certo numero di soggetti.

Quando prendiamo in considerazione diversi percorsi, i loro incroci divengono allora vitali, poiché essi rappresentano punti di decisione. La semplice relazione perpendicolare sembrò la più facile da possedere, specie se la forma dell'incrocio era rinforzata da altri elementi. L'incrocio più noto a Boston, in base alle nostre interviste, risultò quello di Commonwealth Avenue con Arlington Street. Si tratta di un incrocio a T, visivamente ovvio, accentuato dallo spazio, l'alberatura, il traffico, e l'importanza degli elementi che riunisce. L'incrocio fra Charles e Beacon Streets era pure ben conosciuto: i contorni sono resi visibili e rinforzati dai confini del Common e dei Giardini Pubblici. Facilmente compresi erano gli incroci di un certo numero di strade con Massachusetts Avenue, probabilmente perché la loro perpendicolarità saltava agli occhi, in contrasto col resto del centro urbano.

In effetti per molti intervistati una delle caratteristiche tipiche di Boston erano i confusi incroci con strade disposte secondo numerose angolazioni. Un esperto dirigente di una compagnia di auto pubbliche, il quale aveva perfetto possesso della struttura dei percorsi della città, confessò che l'incrocio a cinque punte di Church Green su Summer Street era una delle due cose che lo infastidivano nella città. Egualmente fastidioso era un circolo rotatorio con molti percorsi incidenti a rapidi intervalli nel giro di una curva indifferenziata.

Ma il mero numero di accessi non rappresenta tutta la storia. Persino un incrocio non perpendicolare a cinque punte può venir reso chiaro, come è stato fatto a Boston in Copley Square. Lo spazio controllato e il carattere

spiccato di questo nodo servono ad evidenziare la relazione angolare tra Huntington Avenue e Boylston Street. Park Square, d'altra parte, è un semplice giunto perpendicolare che, nella sua assenza di forma, manca di comunicare la sua struttura. In molti incroci di Boston, non solo il numero dei percorsi è moltiplicato, ma, sfociando nel caotico vuoto di una piazza, si perde completamente la continuità del corridoio spaziale.

Nè questi incroci caotici sono semplicemente il prodotto di accidentalità storiche del passato. Lo svincolo autostradale contemporaneo è ancora più sconcertante, particolarmente perché lo si deve decifrare ad alta velocità. Parecchi soggetti di Jersey City, ad esempio, parlarono con paura della forma del Tonnelle Avenue Circle.

Un problema percettivo di scala più ampia si solleva quando un percorso si ramifica leggermente per formare percorsi alternativi, entrambi di una certa importanza. Un caso simile è offerto dalla biforcazione di Storrow Drive (complicata anche dalla confusione di nome con Charles Street) in due percorsi: la più vecchia Nashua Street, che conduce alla sequenza Causeway-Commercial-Atlantic, e la recente Central Artery. Questi due percorsi furono talvolta confusi l'uno con l'altro producendo grandi convulsioni nell'immagine. Tutti i soggetti sembrarono incapaci di concepirli entrambi ad un tempo: le piante mostrarono l'uno o l'altro come una estensione di Storrow Drive. Similmente, il successivo ramificarsi di linee principali, costituiva un problema nel sistema della metropolitana, giacché era difficile tenere distinte le immagini di due rami leggermente divergenti e ricordare dove la ramificazione occorresse.

Alcuni importanti percorsi possono venire figurati insieme in una struttura semplice nonostante alcune minori irregolarità purché essi posseggano una costante relazione generale l'uno all'altro. Il sistema stradale di Boston non conduce a questo tipo di immagine, eccetto forse per il fondamentale parallelismo di Washington e Tremont Streets. Ma il sistema della metropolitana di Boston, qualunque siano le sue involuzioni a scala reale, sembrava abbastanza facile da visualizzare come due linee parallele attraversate in centro dalla linea Cambridge-Dorchester, anche se le linee parallele potevano essere confuse l'una con l'altra, particolarmente perché entrambe vanno alla North Station. A Los Angeles, il sistema delle *freeways* sembrava venire figurato in una struttura completa, e così a Jersey City il sistema di Hudson Boulevard intersecato dai tre percorsi che scendono oltre le Palisades, o la terna di West Side, Hudson e Bergen Boulevards, attraversati a intervalli regolari dalle vie traverse.

Se un soggetto era abituato a muoversi in automobile, le restrizioni di senso unico costituivano per lui difficili complicazioni strutturali nell'immagine dei percorsi. Il secondo blocco mentale del dirigente di auto pubbliche era dovuto appunto alla presenza nel sistema di tali irreversibilità. Per altri Washington Street non poteva venire tracciata attraverso Dock Square perché vi entra da ambo i lati a senso unico.

Un largo numero di percorsi può essere visto come una rete complessiva, quando le relazioni rispettive sono sufficientemente regolari e prevedibili. Un buon esempio di ciò è dato dalla scacchiera di Los Angeles. Quasi tutti i soggetti erano in grado di tracciare una ventina di percorsi maggiori nella corretta relazione tra loro. Questa stessa regolarità rendeva loro difficile, nello stesso tempo, il distinguere tali percorsi uno dall'altro.

Un'interessante rete di percorsi è la Back Bay di Boston. La sua regolarità è notevole in contrasto al resto del centro urbano, cosa che non avverrebbe nella maggior parte delle città americane. Le strade longitudinali erano precisamente differenziate nella mente di ciascuno dalle traverse, molto similmente a quanto avviene in Manhattan. Le strade lunghe hanno tutte un carattere individuale - Beacon Street, Malboro Street, Commonwealth Avenue, Newbury Street, ognuna è differente - mentre le traverse funzionano come termini di misurazione. L'ampiezza relativa delle strade, la lunghezza degli isolati, le facciate edilizie, il sistema toponomastico, la lunghezza e il numero di ciascuno dei due tipi di strade, la loro importanza funzionale, tutto tende a rinforzare questa differenziazione. In tal modo un sistema regolare può ricevere forma e carattere. La formula di dare nome alle strade secondo iniziali alfabetiche progressive era frequentemente sfruttata come un artificio per individuare l'ubicazione, in modo assai analogo a come i numerali sono impiegati a Los Angeles.

Il South End, d'altra parte, pur avendo la stessa forma topologica di lunghe strade principali parallele interconnesse da corte strade minori e pur essendo spesso considerato mentalmente come una scacchiera regolare, è assai meno riuscito nel suo sistema. Strade maggiori e minori sono differenziate anche nell'ampiezza e nell'uso, e molte delle strade minori hanno più carattere di quelle della Back Bay. Ma nelle strade principali manca una differenziazione di carattere: Columbus Avenue è difficile da distinguere rispetto a Tremont Street o a Shawmut Avenue. Questa intercambiabilità ricorreva nelle interviste.

La frequente riduzione del South End ad un sistema geometrico tipizzava la costante tendenza dei soggetti a imporre regolarità sul loro ambiente. A meno che un'ovvia evidenza lo confutasse, essi tentavano di organizzare i percorsi in sistemi geometrici ignorando le curve e gli incroci non perpendicolari. La parte bassa di Jersey City fu frequentemente disegnata come una scacchiera, anche se lo è soltanto in parte. Alcuni soggetti fecero rientrare l'intero centro di Los Angeles in una rete ripetitiva, senza esser turbati dalle distorsioni dell'angolo orientale. Parecchi intervistati insistettero addirittura nel ridurre a una scacchiera il groviglio di strade del distretto finanziario di Boston! Il passaggio improvviso, particolarmente se poco discernibile da un sistema di griglia ad un altro, o ad un tracciato irregolare, risultò assai sconcertante. In Los Angeles alcuni soggetti si trovarono spesso disorientati nell'area a nord della Prima Strada o ad est di San Pedro.

ANDREAS KIPAR_Infrastrutture e paesaggio

1. Premessa

Negli ultimi decenni il tema delle infrastrutture è tornato ampiamente alla ribalta. In particolare le strade e le linee ferroviarie ad alta velocità si sono poste fra i principali obiettivi delle politiche infrastrutturali di molti paesi europei, Italia in testa, in quanto strumenti indispensabili per garantire un adeguato sviluppo economico e sociale.

Dall'altra parte però gli effetti di queste politiche, aventi solitamente un approccio di tipo tecnico orientato al superamento di problemi legati alla mobilità, hanno spesso comportato ripercussioni piuttosto negative, creando timori e sfiducia tra le popolazioni direttamente interessate dagli interventi.

La necessità di ritrovare un equilibrio tra le esigenze legate allo sviluppo economico e il mantenimento della qualità dei territori e paesaggi attraversati richiede, in maniera ormai urgente, di rivedere i modi in cui le infrastrutture si inseriscono nei processi di trasformazione del paesaggio. Proprio questo tema si pone oggi al centro di un acceso dibattito che divide tra posizioni più conservatrici, orientate sempre di più all'opzione 0, e altre più aperte, propositive che accettano con spirito inventivo la sfida della trasformazione, seppur nel rispetto e nella tutela dei beni paesistici in- tesi nella loro accezione sia naturale che storico-culturale.

Quest'ultima posizione tende a promuovere una progettazione attiva e integrata, che ricerca soluzioni in grado di coniugare tutela del paesaggio e nuovo sviluppo, evitando che il binomio tutela - sviluppo venga inteso come un'antinomia insanabile; si tratta di superare il pensiero diffuso e la convinzione di chi pensa che inserire il "nuovo" comporta in ogni caso fare un danno o fare degli errori irreparabili.

Spesso, infatti, intorno ai grandi interventi infrastrutturali decisi dal governo centrale e regionale, per i quali risulta indiscussa la necessità e l'opportunità, si formano forti gruppi di opposizione, fronti del "no", proprio dagli enti e dalle popolazioni locali interessate direttamente dagli interventi, ciò a causa degli impatti che tali opere solitamente generano sull'ambiente e sul paesaggio.

Queste conseguenze, note con il nome di sindrome "Nimby", a volte inevitabili, possono essere attenuate grazie a processi trasparenti orientati ad una progettazione di qualità, che tenga conto delle esigenze locali garantendo risultati concreti e benefici collettivi. Pertanto le trasformazioni del territorio possono essere considerate non solo causa di deturpamenti ambientali ma dovranno sempre di più rappresentare l'occasione per la creazione di "nuovi paesaggi".

Nuovi paesaggi che non possono fare altro che valorizzare le risorse esistenti, "far vivere" i paesaggi della quotidianità, risvegliando dal torpore le comunità locali che diventano direttamente responsabili e promotori del

14.



proprio paesaggio.

2. Il paesaggio come infrastruttura

Se mai vi fosse ancora la necessità, prima di definire i due termini infrastruttura e paesaggio sembra utile ricordare che entrambi i termini si prestano a facile deformazione e usi spesso equivoci.

L'infrastruttura come «l'insieme di impianti che consentono l'impostazione dello sviluppo di una determinata attività» si compone di due termini, infra (inferiore, posto al di sotto) e struttura (composizione e distribuzione complessiva e organica degli elementi architettonici costitutivi e funzionali di una costruzione).

Il paesaggio come specchio vivente del nostro essere trova la sua origine nel termine paese (*landscape* in inglese, *landshap* in olandese, *Landschaft* in tedesco, *pay- sage* in francese) e ci ricorda quale sia la divergenza tra una porzione di territorio (paese) esteticamente neutrale e il paesaggio passato di rango, attraverso un'elaborazione storico-artistica, tutt'altro che neutrale.

Già da questa prima e superficiale contrapposizione dei due termini paesaggio/ infrastruttura, si potrebbe evincere come il paesaggio stesso sia in fondo l'infrastruttura del nostro essere presenti sul territorio. «Forma plasmata che vivendo evolve», per dirla alla Goethe.

Il paesaggio è infrastruttura perché costituisce il tramite che ci permette di entrare in relazione con lo spazio che ci circonda, da ogni punto di vista, e che ci consente di svolgervi delle attività. Questo è il compito dell'infrastruttura, cioè stare tra, e infatti il paesaggio sta tra noi e la natura. Superare dal punto di vista concettuale l'apparente divergenza dei termini e concepire l'infrastruttura come un paesaggio e il paesaggio come un'infrastruttura apre all'architettura del paesaggio il compito di indagare innanzitutto i processi di evoluzione del territorio.

È soprattutto la ricerca degli elementi costitutivi del paesaggio che permette di comprenderlo nella sua natura, comprendere quali sono gli ingredienti che abbiamo a disposizione per creare la ricetta. Vale sempre la pena di compiere il tentativo di comprendere gli ingredienti, il loro funzionamento e la loro capacità percettiva. E ciò costituisce già più della metà del progetto.

Per far ciò può essere utile dividere e articolare il territorio in ambiti di riferimento, che di solito sono di varie tipologie: urbano, perturbano, industriale, agri- colo, naturalistico. Attraverso queste categorie è possibile individuare più precisamente gli elementi costitutivi: quelli di pregio e quelli che possono arrecare danno o fastidio. Solo dopo questo sforzo è possibile procedere al progetto infrastrutturale, il cui fine rimane quello di fornire un disegno tecnico comprensibile. Ciò può essere ottenuto, ad esempio, costruendo un abaco che consenta di dare delle regole, delle indicazioni generali fino ad arrivare ai progetti esecutivi.

L'abaco diventa l'essenza della ricetta stessa, che significa regola, ordine, composizione, ma anche intuizione, sapienza ed esperienza. Tutto il resto è dialogo tra le parti, pubblico-privato, cittadino-istituzioni, ordinarietà-straordinarietà. Un dialogo che parte dalla conoscenza del sito, dalla conoscenza della problematica e, infine, dalla volontà di trovare la soluzione migliorativa.

Un esempio interessante in tal senso può essere ricercato nell'esperienza francese di fine anni Ottanta relativa alla realizzazione della nuova rete autostradale.

Il ministero dei Trasporti cercò di risolvere il problema della mobilità non solo dal punto di vista tecnico e ingegneristico ma anche mediante un nuovo approccio culturale, componendo una équipe di professionisti (alla cui guida venne nominato il paesaggista Bernard Lassus) aventi diverse competenze in modo da coinvolgere nel progetto gli aspetti paesaggistici, sociali e culturali locali. La politica dell' *1% paysage et développement* fu lo strumento innovativo utilizzato per garantire il corretto inserimento dell'opera nell'ambiente e di promuovere uno sviluppo economico e turistico, rispettoso del patrimonio locale.

Tale politica è stata applicata per la prima volta in via sperimentale nel 1987 per la costruzione di due nuove autostrade: l'A75 *La Meridienne* (Clermont - Ferrand - Bèziers) e l'A20 *L'Occitane* (Vierzon - Montauban). In pratica lo Stato acquisisce l'1% del costo della realizzazione delle infrastrutture per il finanziamento degli interventi di valorizzazione dei paesaggi percepiti dall'autostrada con la riserva di richiedere tale percentuale anche alla collettività interessata.

Questa legge si è rivelata un valido strumento che ha permesso da un lato di trovare la base economica necessaria alla realizzazione del progetto paesaggistico, dall'altra di spostare l'attenzione non solo sui fattori tecnici ma anche verso le esigenze locali. Solo coinvolgendo la comunità locale è possibile infatti realizzare e gestire i nuovi paesaggi generati: non solo mimesi o abbellimento dei bordi stradali ma processo di valorizzazione della trama paesistica esistente, che cerca di coniugare le esigenze di colui che vive in prossimità del bordo stradale con quelle del viaggiatore, risvegliando in quest'ultimo la curiosità per i luoghi attraversati.

La concezione della strada quale strumento di conoscenza e percezione rappresenta sicuramente un elemento da considerare nella progettazione delle infrastrutture. Percorrendo una strada con un veicolo a motore, infatti, la velocità fa percepire le immagini in maniera distorta, dalla rapida successione dei primi piani fino alla fissità dei piani più lontani.

Questa caratteristica può essere sfruttata valorizzando gli elementi peculiari del paesaggio, che diventano vere e proprie opere d'arte cinematiche. Filari, siepi, canali, edifici e alberi sparsi ma anche boschi e cascate diventano materiali con i quali creare ritmi, scorci visuali, interruzioni, in un gioco che permette la scoperta di un paesaggio ricco di varietà e che al contempo dà vita



ad una vera e propria rete eco- logica, intesa come connettivo verde.

3. La progettazione integrata

Il progetto dell'infrastruttura dovrebbe porsi con consapevolezza nei luoghi, sapendo bene che va ad aggiungervi altre parti, parti nuove che incidono sui valori paesaggistici esistenti.

L'inserimento dei nuovi tracciati nella progettazione integrata è concepito come formazione di un nuovo paesaggio infrastrutturale, costituito, oltre che dal tracciato stesso, da una serie di "elementi verdi" di tipo puntuale (presenze monumentali, elementi arborei, preesistenze architettoniche, elementi significativi da conservare, riqualificare, valorizzare), di tipo lineare (filari, siepi, percorsi campestri e/o ciclo- pedonali, rogge, canaline di drenaggio ecc.) e di tipo areale (boschi, coltivi, aree di nuova forestazione e di compensazione ecologica) che contribuiscono ad una trasformazione morfologica del paesaggio, verso una maggior articolazione e varietà. Varietà che spesso comporta un vero e proprio incremento di biodiversità e un miglioramento dell'assetto ecologico-ambientale complessivo.

L'obiettivo principale della progettazione integrata è infatti quello di conciliare le esigenze viabilistiche e infrastrutturali con il rispetto degli equilibri ecologici e del contesto paesaggistico, attraverso una metodologia di progetto tesa al superamento della concezione di intervento a posteriori, ossia a danno effettuato, operando, o meglio prevedendo i danni ambientali e paesaggistici, mediante le cosiddette opere di minimizzazione e mitigazione (atti a ridurre gli impatti sul paesaggio causati dai manufatti infrastrutturali), di salvaguardia (atti a difesa degli elementi emergenti del paesaggio) e di compensazione ecologico-ambientale (atti a bilanciare gli effetti provocati irrimediabilmente sull'ambiente).

La progettazione integrata delle infrastrutture si può quindi riassumere nella ricerca delle condizioni di garanzia atte alla conservazione degli equilibri ecologici preesistenti e nella volontà di individuare aree di compensazione ambientale che, opportunamente equipaggiate a verde, siano volte al riequilibrio anche nei punti più delicati di interferenza e conflittualità.

I contenuti informativi e le indicazioni disciplinari della progettazione integrata definiscono oltre al sedime da riservare alla viabilità e all'ingombro dell'infrastruttura, anche l'insieme di aree e di spazi interclusi necessari alla realizzazione delle opere di compensazione ecologica le quali dovranno essere considerate a tutti gli effetti aree di progetto sin dall'inizio del processo di piano. L'intento è quello di mitigare gli impatti provocati dalle nuove infrastrutture attraverso una progettazione in chiave globale del territorio in grado di considerare lo sviluppo dei tracciati all'interno del territorio più vasto possibile, che viene analizzato e suddiviso in ambiti di riferimento che divengono strumento che accompagna tutto il percorso progettuale.

La definizione degli ambiti territoriali di riferimento costituisce

fondamentalmente la fase preliminare al progetto infrastrutturale vero e proprio e scaturisce dall'individuazione delle caratteristiche geomorfologiche e territoriali omogenee per arrivare ad analizzare situazioni paesistico-ambientali più circoscritte o con peculiarità fortemente caratterizzanti.

La classificazione del territorio in ambiti di riferimento consente inoltre di contestualizzare le problematiche principali indotte da un progetto viario e conseguentemente operare delle proposte correttive rispetto ai contesti specifici.

L'individuazione delle interferenze ambientali a livello locale consente da un lato di delineare i nodi problematici affrontabili puntualmente tramite soluzioni di ottimizzazione del tracciato di progetto o con sistemazioni paesistico-ambientali ad hoc, formalizzando criteri operativi da utilizzare per la predisposizione di opere a verde integrate al progetto infrastrutturale. Tali criteri devono essere intesi quali vere e proprie linee guida che dettano i principi della composizione architettonico- formale delle sistemazioni a verde fino alla scelta delle specie vegetali di progetto.

4. Verso il "Progetto Paesaggio"

Partendo proprio dalla volontà di rimettere al centro della scena una progettualità attiva è utile ricordare la massima anglosassone «*project to protect*», che ci ricorda che per ogni azione occorre un progetto, un'idea capace di coniugare gli aspetti funzionali-gestionali con quelli economici oltre a quelli estetici, forse l'unico aspetto in grado di farci ragionare sulla qualità di una determinata azione.

Una qualità come risultato di un dialogo aperto e continuo tra le parti, un confronto su idee e proposte diverse tra loro, ma sufficientemente approfondite da poter incidere su quella minaccia ingombrante e dilagante, che oserei chiamare con due parole: indifferenza e banalizzazione. Questi due atteggiamenti sono molto diffusi nel vecchio continente, leggermente appesantito e impaurito davanti ai molteplici problemi in casa propria e ancor più davanti alla sfida della globalizzazione appena iniziata.

Nel contempo però si nota un rinnovato interesse da parte dei cittadini e in particolare delle generazioni giovani per il proprio territorio d'appartenenza, o meglio ancora per il proprio paesaggio, spesso l'unica autentica testimonianza della propria storia, cultura e identità collettiva. E qui diventa utile ricordare la Convenzione europea del paesaggio, ratificata dal Governo italiano nel 2006, che lo promuove a «componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità, del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità».

In questo senso, il paesaggio non è solo il risultato di un'azione incosciente o secondaria ma di un progetto di un'intera società, un impegno sul futuro, una dichiarazione su come intendiamo promuovere e articolare un nostro rapporto con la natura e la cultura che ce l'ha tramandato. Rinunciare



a quest'azione significa volersi accontentare dei "resti", faticosamente tutelati nei recinti amministrativi dei parchi, sottratti a quel normale processo di trasformazione e trattati come delle riserve dove la presenza umana per lo più reca disturbo. E se i parchi ci potranno garantire quel minimo equilibrio necessario a tutela di noi stessi, il progetto paesaggio ci vuole di nuovo protagonisti con azioni lungimiranti e innovative sugli spazi naturali, rurali, urbani e periurbani affrontando sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, sia quelli della vita quotidiana e ancor più quelli degradati dalla nostra continua e spesso incosciente incuria. Questa la vera questione da risolvere: promuovere un nuovo patto politico e sociale per un paesaggio che sappia di nuovo esprimere la nostra essenza di vita su questa terra. Per poter dare un contributo in questa direzione non occorrono tanto nuove direttive di legge in quanto i modelli di riferimento non mancano. Dalla rinascita postindustriale della Ruhr, attraverso l'operato decennale dell'IBA Emscher Park, agli itinerari europei che connettono il mare Baltico con il mare Egeo, fino ai programmi strutturali dei governi nazionali e regionali a favore di un'autentica promozione del paesaggio.

Per quanto questi modelli possono essere diversi nelle tematiche da affrontare, nei contesti nei quali si collocano e negli attori che coinvolgono, rendendoli protagonisti di progetti e strategie più o meno importanti, rispondono tutti a determinati requisiti di fondo, che è possibile sintetizzare nell'elenco che segue.

- Occorrono una regia ed un osservatorio a livello regionale che sappiano individuare le aree di maggiore sofferenza, mettendole a confronto tra di loro.
- Occorre individuare e promuovere attori locali che abbiano un forte legame con il territorio e nel contempo siano aperti al confronto con gli altri.
- Occorre un'articolazione per linee tematiche che possano trovare analogie con altre regioni sia nazionali che internazionali.
- Occorre la stesura dei programmi pluriennali con scadenze e procedure certe al di là di ogni appuntamento elettorale.
- Occorre definire a priori gli obiettivi da raggiungere.
- Occorre assumere uno standard minimo di qualità a favore della sostenibilità ambientale.
- Occorre mettere in atto le procedure concorsuali, per poter sempre scegliere la soluzione migliore per il territorio interessato.
- Occorre promuovere il dibattito su progetti e idee attraverso tutti i mezzi di informazione.
- Occorre integrare fin dall'inizio i soggetti privati, affinché il processo di qualificazione non si esaurisca con l'intervento pubblico.
- Occorre darsi un brand che possa garantire la massima visibilità sul territorio.

Dieci punti come azione concreta contro l'indifferenza e la banalizzazione dilagante, per promuovere un progetto paesaggio nel vero senso della Convenzione europea del paesaggio: aperto, trasparente, illuminato e lungimirante.

EUGENIO TURRI_Orme, piste, sentieri e strade

Nelle diverse maniere di esplicitarsi la mobilità dà origine sul suolo a elementi specifici, segni nel paesaggio che la sottintendono, più o meno duraturi: l'orma, il sentiero, la pista, la strada. Nei primi tre casi si tratta di elementi spontanei determinati dal contatto con il suolo e dall'usura dovuta al passaggio reiterato dell'uomo; nell'ultimo caso si tratta di un elemento appositamente introdotto per facilitare lo spostamento, sia con mezzi propri sia con autoveicoli. A parte questi segni più o meno stabili, la mobilità introduce poi nel paesaggio mezzi antichi e nuovi, di cui l'uomo si serve per spostarsi (i veicoli per terra, acqua e aria). Sono tutti segni, i primi come i secondi, indotti, nella loro fittezza, nel loro sviluppo, nelle loro caratteristiche, dalle particolari ragioni legate alle attività proprie di ogni cultura: economiche, politiche, commerciali, religiose, ecc.

Presso le culture dei raccoglitori la ricerca dei frutti vegetali spontanei è condizionata dalla possibilità di spostamento entro determinati spazi forestali. Di qui la necessità di aprire varchi, sentieri, vie di passaggio nelle formazioni vegetali. La raccolta è tuttavia itinerante, e ciò comporta spostamenti stagionali continui da un'area forestale ad un'altra: così quelle rudimentali vie di passaggio non hanno molta evidenza nel paesaggio, essendo prontamente riassorbite dal recupero vegetale spontaneo.

Nelle terre dei nomadi allevatori le vie naturali di migrazione sono segnate, più che dall'uomo, dagli animali (ovini, bovini, cammelli, ecc.). Le piste, determinate dall'usura ripetuta, hanno una notevole evidenza nel paesaggio steppico, sia perché si aprono in territori privi di vegetazione arborea, sia perché il suolo, con copertura vegetale precaria, più difficilmente si riassetta dopo il passaggio degli animali. In altri casi, come ad esempio su pendii franosi o su pendii sottoposti a fenomeni di soliflusso, il transito degli uomini e degli animali può innescare fenomeni di erosione anche vistosi o fenomeni dovuti a forme di slittamento della coltre superficiale (come i *pieds-de-vache*, che si formano in aree crionivali con assestamento a terrazze dei cuscinetti erbosi). I pendii montuosi dell'Asia arida e pastorale sono tutti segnati da fitti, intrecci di sentieri dovuti allo spostamento del bestiame secondo linee di pendenza costante nei due sensi. In casi come questi l'uomo è solo indirettamente responsabile della formazione di piste e sentieri. In altri casi ancora non lo è affatto, ma se ne serve come di vie di transito già tracciate. L'avanzata verso l'Ovest statunitense ha seguito e sfruttato in alcuni casi le piste millenarie lasciate dai bisonti lungo le loro vie di migrazione. Anche le vie d'accesso seguite dai pastori masai per raggiungere il cratere di Ngorongoro corrispondono a quelle aperte dagli animali erbivori nelle migrazioni tra il vulcano e la piana di Serengeti.

I segni dovuti allo spostamento dell'uomo sul suolo coperto o meno di vegetazione diventano evidenti soltanto dopo reiterati passaggi, a meno di non voler considerare le orme sulla sabbia o sulla neve, oppure su terreni

17.



oltremodo inconsistenti (che però il vento o le acque o azioni meteorologiche diverse possono cancellare in un tempo più o meno breve). In effetti la via di spostamento, il sentiero o la strada, diventa elemento vistoso e decisivo nel paesaggio soprattutto quando si ha sedentarietà. Questa infatti costringe l'uomo a battere percorsi precisi, ripetuti e stabili (nei limiti della loro funzionalità nel tempo e nello spazio), che legano gli insediamenti tra loro, oppure gli insediamenti con i diversi punti dello spazio circostante nei quali i gruppi umani hanno i loro interessi vitali.

Insediamenti e vie di spostamento che li collegano sono elementi che fanno parte, in pari misura, della trama di occupazione umana di un territorio. Nascono per lo più secondo un disegno univoco, indissociabile. È anche vera però la ben nota affermazione del Vidal de La Blache secondo cui «le strade hanno fatto le città», specialmente quando strade o vie di comunicazione assumono il ruolo di strumenti nelle fasi espansionistiche di un gruppo umano o d'una civiltà. Ciò vale appunto per la grande strada di conquista e di commercio: ma la capillare ramificazione delle vie di comunicazione dipende nel suo sviluppo e nelle sue forme dai modi di occupazione e insediamento umani secondo ragioni locali congiunte a quelle di tutto il territorio culturale in cui l'occupazione si applica. Lo sviluppo di una rete di strade è perciò stesso un fatto di tipo culturale, come lo è lo sviluppo degli insediamenti in una data regione, come lo è lo sviluppo di una città. Ma esso fa parte di un processo di umanizzazione progressiva, perché le vie di comunicazione, una volta tracciate, diventano elementi stabili nel paesaggio, elementi imprescindibili e preziosi per l'uomo come naturalmente può esserlo un fiume, una piana coltivabile.

Una strada o un sistema di strade presuppongono rapporti tra insediamenti e quindi tra gruppi d'uomini che hanno interessi comuni: rapporti sociali, economici, religiosi, politici. Perciò una rete di strade è il risultato di azioni convergenti e organizzate di gruppi umani, e nella sua efficienza essa richiede «uno sviluppo politico avanzato nel quale i mezzi di comunicazione sono tra loro combinati, tanto per assicurare allo stato il libero impiego delle sue risorse e delle sue forze, quanto per mettere il paese in rapporto con le vie generali del commercio» (Vidal de La Blache).

Le grandi strade, ampie, che attraversano un paesaggio rivelano subitaneamente i loro fini, già nelle loro dimensioni lasciano intendere come esse travalichino le necessità strettamente locali per inserirsi in un ordine e in una trama di più vasti rapporti. La loro meta è lontana, è a Roma, *caput mundi*, per significare come tutte le strade imperiali portino là, nel centro del dominio politico (ma che può essere anche economico, religioso, ecc.) di un territorio, d'un mondo.

Il richiamo a Roma porta subito a valutare l'esempio classico della via Emilia. La lunga rettilinea strada costruita dai romani per realizzare il loro dominio verso Nord corre ai piedi dell'Appennino secondo un tracciato a suo modo perfetto che, anche per la mancanza di ostacoli morfologici,



corre rapido e diretto verso i suoi fini, senza rapporti preordinati con gli insediamenti preesistenti (che appunto appartenevano a una trama tutta locale di comunicazioni, quando non esistevano affatto); essa può considerarsi oggi come l'unico grande decumano di tutta una serie di centri e città attratti da quell'asse vitale delle comunicazioni tra Italia padana e Italia peninsulare. Il diverso sviluppo dei centri sorti lungo la grande via è dipeso dall'importanza che vi ebbero e vi hanno ancor oggi le vie di comunicazioni in senso normale, meridiano, come mostra l'espansione di Bologna, passaggio obbligato delle comunicazioni tra Nord e Sud, e delle altre città immediatamente poste allo sbocco delle vallate appenniniche.

La via Emilia è il risultato di una pianificazione territoriale a vasta scala, come furono sempre le opere di colonizzazione romana, determinate dalle necessità proprie di un dominio imperiale esteso su vaste dimensioni (e altri esempi si hanno con il dominio degli Han in Cina, con quello achemenide in Persia, di cui si ricorda la strada verso il Nord seguita dalle veloci staffette del re, con quello degli aztechi e degli incas); perciò il suo inserirsi come elemento di modificazione nel paesaggio locale è subordinato a ragioni esterne ad esso. Ma questa subordinazione è significativamente espressa nei singoli paesaggi dallo stesso carattere rettilineo della via, dal suo correre spavaldo attraverso la pianura superando fiumi ed ostacoli, oltre che dalla vistosità dei fenomeni che localmente ha innescato. Essa funge da elemento che determina e unifica paesaggi locali, segni dell'uomo tra loro lontani, nel contesto d'una vasta regione dai tratti morfologici eguali, libera ed aperta. Nei paesaggi a morfologia chiusa, con ostacoli naturali, con fiumi, monti, vallate, le strade rientrano intimamente nel paesaggio locale, ne sono in larga parte determinate. L'unificazione dei segni umani è più difficile, più lenta, ciò in maniera inversamente proporzionale alla rapidità delle comunicazioni.

Strade grandi e piccole, al di là delle ragioni del loro sviluppo, sono sempre condizionate dalla geografia fisica, così come lo sono gli insediamenti (fittezza di strade equivale a fittezza di insediamenti). Nel suo spostamento l'uomo sceglie sempre la via più agevole, suggerita dalla conformazione del suolo o da condizioni naturali diverse. Così fin da epoca neolitica ed eneolitica, anzi specialmente allora, quando si ebbero le prime massicce occupazioni umane di territori vergini e privi di tracce d'umanizzazione; le vie di spostamento correvano quasi sempre nei fondovalle, lungo i fiumi e i torrenti, come denotano le tracce degli insediamenti, dislocate sulle alture dominanti da vicino i fiumi.

Localmente strade e sentieri nelle zone di montagna, lungo i versanti vallivi, seguono tracciati, ove possibile, che aderiscono agli accidenti fisici in rapporto alle necessità e comodità di spostamento. Seguono ad esempio le cenge tra strato in paesaggi dominati dalla morfologia propria delle zone con formazioni sedimentarie a dislocazione orizzontale, oppure sfruttano valichi e piegamenti dove rocce diverse hanno subito fratture, deformazioni o erosioni. In pendii regolari lo spostamento dall'alto al basso si attua a seconda

19.



della pendenza, in rapporto alle possibilità fisiche del corpo umano e ai limiti più convenienti di fatica. Perciò si hanno tornanti con i quali si cerca pendenza più adatta. Di solito i tornanti si hanno con pendenze superiori ai 50°: con essi la pendenza viene ridotta almeno al di sotto dei 40° nei sentieri e al di sotto dei 30° nelle strade battute da veicoli a motore.

In pianura il sentiero e la strada sono più liberi da vincoli fisici, che consistono al massimo in fiumi, paludi, foreste; e sono interamente soggetti alla trama degli interessi umani immediati, almeno in una stretta dimensione territoriale: a più ampia scala dipendono anche essi, direttamente o in sott'ordine, dagli elementi fisici. Il caso della pianura padana, con la via Emilia già citata, è indicativo in questo senso: la grande strada segue un percorso inserito in un contesto più ampio nel quale entrano le Alpi, gli Appennini e la penisola italiana. Sempre in pianura la strada segue localmente percorsi talvolta viziosi per aggirare proprietà, terreni coltivati, per collegare centri abitati disposti irregolarmente: è cioè condizionata a fattori sociali ed economici diversi. Se si tratta di una pianura alluvionale in molti casi la strada aderisce lungo i fiumi alle fasce di terreni via via rimasti liberi con il ritiro o l'assorbimento di un meandro fluviale. Ma in generale si può dire che come sul versante vallivo l'andamento caratteristico della strada è a tornanti, così in pianura esso è rettilineo. Nelle steppe o nelle zone dove mancano i vincoli imposti dalla vegetazione e dalle colture, l'andamento rettilineo si impone funzionalmente. Volando sopra le savane sudanesi le linee chiare dei sentieri che si irradiano dai villaggi seguono percorsi rettilinei, come raggi di una ruota, dirigendosi al villaggio lontano, alla vicina sorgente d'acque e alle diverse zone di coltivazione.

In ogni caso le strade si sviluppano secondo le esigenze implicite nella loro funzione stessa, dovendo ridurre cioè il dispendio di energia degli uomini o dei mezzi che le percorrono e al tempo stesso consentire collegamenti veloci. La priorità della prima o della seconda condizione dipende da fattori diversi ai quali si legano nel mondo d'oggi l'estrema complessità delle vie di comunicazione e la loro diversa specializzazione. Il sentiero o la pista sufficienti alle comunicazioni nelle civiltà agricole e pastorali sono adesso sostituiti da strade, autostrade, vie ferrate, canali navigabili. Ognuna di queste vie serve non solo allo spostamento degli uomini ma anche, e soprattutto, al trasporto di tutte quelle materie che alimentano le attività umane richieste in diversa misura dai centri di produzione e di consumo, a seconda dei loro specifici compiti. La via di comunicazione è oggi uno strumento che, ancor prima di ogni altra infrastruttura, risulta indispensabile al dinamismo produttivo della civiltà industriale. E al pari indispensabile della via di comunicazione È il mezzo di trasporto che la sottintende, autoveicolo stradale, convoglio ferroviario, battello fluviale, per quanto riguarda le comunicazioni continentali terrestri.

Sviluppo e caratteristiche d'una strada si adeguano alle necessità proprie del mezzo che la percorre. E già la strada diventa tale con la scoperta della ruota, il cui uso comporta adatte condizioni del terreno e percorsi il meno

possibile capricciosi. La rettilinea Via Emilia, per riferirci al solito esempio, ubbidiva con il suo andamento alle esigenze del traffico di carri veloci trainati da cavalli. Così l'automobile opera in condizioni di maggior rendimento quando la strada corre in rettilineo ed è dotata di fondo levigato. E per realizzare le migliori condizioni di viabilità le strade moderne si arricchiscono perciò stesso di elementi destinati a sostituire, a causa delle condizioni fisiche del terreno, quei pezzi mancanti, per così dire, che possono togliere continuità al loro percorso nelle sue condizioni più vantaggiose. Sono

elementi che nel paesaggio si rivelano come fattori di compensazione d'una strada. Uno dei più frequenti in zone attraversate da fiumi o a morfologia accidentata è il *ponte*: uno strumento immediato, naturale quasi, conosciuto dagli uomini delle civiltà più primitive, come i pigmei, in zone forestali (dove non manca la materia prima e costruttivamente è suggerito dalla possibilità di superare i fiumi aggrappandosi a pendolo a lunghe liane pendenti dagli alberi).

Alle civiltà imperiali, ricche di mezzi e di tecniche appropriate, come la romana, si devono i primi grandi ponti in muratura sui fiumi; ancor oggi, a distanza di secoli, quelli che superano i fiumi europei continuano spesso a funzionare, ponendosi come nodi di profonda e stabile umanizzazione: elementi che si sono incarnati nella geografia, imprescindibili nella trama dei rapporti umani. Il traforo, la galleria, è un altro caratteristico elemento, anche se la sua creazione richiede mezzi tecnici adeguati. Ponti e trafori hanno funzioni inverse, complementari. Nel tratto appenninico tosco-emiliano dell'Autostrada del Sole la successione di valloni di dimensioni quasi uniformi è superata con tunnel e ponti che, alternandosi tra loro, suggeriscono visivamente, nella loro reciproca funzione di riempire i vuoti e forare i pieni, l'ubbidienza stretta e prepotente alle esigenze del traffico veloce della strada, che pare quasi insensibile all'ostacolo morfologico, prescindendo dal rapporto docile ed adesivo alle forme naturali del paesaggio.



EMANUELA MORELLI_ Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio della strada, la strada come paesaggio

Elementi di lettura della strada nel paesaggio: “le strade appartengono al paesaggio”

Ogni azione progettuale rende opportuna un’approfondita fase di conoscenza utile ad individuare non solo ciò che si intende tutelare, ma anche per comprendere quali siano le componenti che entrano in gioco nel progetto, cosa come trasformare, e dove agire con interventi di riqualificazione e valorizzazione, in modo tale che il risultato di ogni nuovo processo di antropizzazione si basi sulla matrice paesistica presente, al fine di costruire un nuovo paesaggio unico e irripetibile, così come lo sono in questo caso i luoghi che costituiscono nel loro insieme la Toscana.

L’uomo vive nel paesaggio e in esso egli opera una continua azione innovativa che rappresenta il suo rapporto specifico con la natura, la propria identità, la propria storia, ovvero costituisce la singolarità e peculiarità dei luoghi in cui abita: il paesaggio d’altra parte aiuta anche a capire quale comunità li vive. Per realizzare nuove infrastrutture viarie occorre pertanto afferrare e focalizzare quella intima relazione che ha legato nel corso dei secoli e che tutto oggi lega le strade con il suo contesto paesaggistico.

Il processo di conoscenza non si limita, quando possibile, alla sola individuazione delle posizioni fisiche dei tracciati storici, ma anche come e quali erano le relazioni, i particolari, con cui il loro rapporto con il contesto si esprimeva. Ancora non si tratta di ricostruire la storia dei luoghi fine a se stessa, ma comprendere come essa si sia sviluppata attraverso il sistema viario coinvolgendo e influenzando le culture di altri luoghi per infine individuare quali di questi caratteri sono tutto oggi presenti.

Cos’è una strada? Un sentiero? Un’autostrada? Un percorso solcato dal passaggio di uomini, mezzi, prodotti e culture diverse e su cui si sono costruite memorie di intere generazioni? Oggi sovente il termine strada è sostituito dalla parola infrastruttura, ma anche su quest’ultima espressione vi sono molteplici definizioni. Più precisamente il termine tecnico infrastruttura viaria, ovvero infrastruttura lineare, che ha il compito di garantire il trasporto di persone, cose e animali, nel territorio, utilizzato all’interno della disciplina urbanistica, è parte di un’ampia gamma di “oggetti” di forte interesse pubblico che per il loro compito di erogare servizi hanno la capacità di produrre effetti a scala territoriale sia a livello economico, funzionale e ambientale.

La funzione preminente delle strade è quindi quella di facilitare il movimento delle persone e dei beni, giocando un ruolo centrale nello sviluppo economico e urbano e stimolando interazioni sociali innumerevoli. Senza le strade o altre forme di trasporto, le risorse minerali non avrebbero nessun valore, la produzione agricola sarebbe limitata alle aree adiacenti e i lavoratori sarebbero radicati nei propri posti di lavoro.

Ma il termine strada include in sé altri concetti che superano il solo significato di trasporto che non possono essere tralasciati: cammino, percorso, passaggio da un luogo ad un altro, e molto altro ancora, stabiliscono le relazioni tra le società, le popolazioni e i luoghi. Scoperta, comunicazione, influenza, incontro, viaggio sono invece i temi che li caratterizzano, che assegnano alla strada un grande potere sociale ed estetico.

I requisiti tecnici sui quali si basa la costruzione di una strada sono comunque stabiliti in base alla classificazione del Codice della Strada. Nell'art. 2 le strade sono distinte riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, e quindi alle relative velocità di percorrenza, nei seguenti tipi:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- F - Strade locali.

Dal punto di vista ingegneristico la velocità di progetto/sicurezza del tracciato sono quindi l'informazioni principali, ma questi dati, per quanto indispensabili, non sono sufficienti da soli ad instaurare un corretto rapporto tra strade e paesaggi. Occorrono ad esempio informazioni in relazione al tipo/ tipi di fruitore, all'intensità di traffico e al contesto attraversato, parametro quest'ultimo fondamentale per progettare qualitativamente la strada nel paesaggio: su quale tipo di paesaggio essa preme? Quali sono gli effetti che si ripercuotono nel suo intorno? Quale è lo stato di resistenza che esso offre, quali le relazioni che si instaurano? Come si trasforma, cambia o si evolve, proprio in relazione alla nuova strada?

Un modo con cui la viabilità può essere letta, dal punto di vista del paesaggio, è quello di dividerla in due grandi gruppi di strade che esprimono il modo con cui esse si rapportano con gli ambiti paesistici attraversati.

- La prima si riferisce a quelle vie che potrebbero essere definite grandi direttrici (ad eccezione delle autostrade, oggi tutte di competenza regionale), o comunque grandi strade di importanza primaria in quanto collegano tra loro i centri maggiori. Esse generalmente attraversano vasti territori relazionandosi generalmente a più ambiti paesistici. Si tratta di un rapporto tra strada-paesaggio che si esplica fundamentalmente attraverso un unico tracciato, con un manufatto oggi diventato esclusivo per i veicoli a motore e decisamente invasivo, che si confronta innanzitutto con la scala vasta del paesaggio ma che al tempo stesso si scontra con la scala locale dei luoghi. Qui la strada contiene una sua organicità in quanto percorso/viaggio e influisce in maniera determinante nei processi di trasformazione in quanto permette il collegamento tra regioni e quindi culture diverse, la possibilità di raggiungere un determinato contesto ambientale e diffondere la presenza dell'uomo. Definita spesso grande infrastruttura viaria agisce anche fisicamente nell'organizzazione spaziale in quanto può porsi come asse principale

della struttura insediativa, moltiplicare i punti di vista interni, porsi come barriera suddividendo un paesaggio superiore in paesaggi minori tra loro non relazionati. Fondamentali sono i punti di incontro tra strada-luoghi, che devono garantire il reciproco ancoraggio, la continuità (non solo visiva ma archeologica-ambientale) del tessuto attraversato, e l'identificazione dei luoghi a cui il tracciato si rapporta e, comunque, appartiene.

- La seconda categoria comprende non più un singolo elemento ma un sistema di percorsi che si rapportano con il paesaggio a scala locale. Partendo dalle strade di competenza provinciale e comunale, che dovrebbero porsi come spina centrale del sistema viario, sino a scendere a quel reticolo minuto di vie costituito da sentieri, strade bianche, poderali, vicinali, eccetera... si evidenzia un disegno complessivo che detiene una maggiore capacità organizzativa per l'insediamento umano, in confronto ad esempio alle grandi infrastrutture, in quanto porta a fruire e a costruire direttamente il paesaggio a cui il sistema stesso appartiene. Il reticolo viario del paesaggio agrario, il quale è costituito da numerosi elementi, oggi di valore storico-culturale (monumenti, chiese, ville, organizzazione agricola su terrazzamenti, maglia poderale, eccetera...), funge ad esempio da matrice, scandisce la trama dei campi, la misura della distanza tra edifici e organizza le principali sistemazioni vegetali (siepi e filari alberati). Nel paesaggio urbano diviene invece, quale elemento di disegno della città, spazio aperto pubblico di relazione (si pensi alla successione di strade, piazze, edifici di carattere pubblico) in cui la vita degli abitanti stessi si svolge.

Il paesaggio della strada: le risorse paesaggistiche

[...]

La strada non è costituita soltanto da una linea più o meno percorribile, è qualcosa di molto di più. Indiscutibilmente sono fondamentali la posizione del manufatto rispetto alla morfologia del territorio, che può essere di crinale, a mezza costa, di pianura o arrampicarsi sui versanti, e la sua sezione, a raso, in trincea, in rilevato, su viadotto, in galleria, ma il progetto paesistico di una strada si deve spingere oltre e interessare quello spazio ad essa relazionato fisicamente, in particolare il suo margine stradale che non necessariamente si identifica nell'esile fascia strettamente adiacente alla strada.

Il paesaggio risulta costituito da un insieme di opere e numerosi dettagli grandi e piccoli, relazionati tra loro. Pertanto la strada, affinché possa essere concepita come componente di qualità, deve essere pensata sia alla scala vasta, che nel suo più piccolo particolare e in relazione agli ambienti attraversati: le opere d'arte del manufatto, gli spazi ad esso relazionati, il suo equipaggiamento, che in particolare contrariamente a quanto oggi viene inteso non è una sorta di "belletto" con cui nascondere la strada ma contribuisce a ricucire la trama del paesaggio, dovrebbero essere legati e correlati al paesaggio circostante secondo un disegno unitario che ingloba così automaticamente al suo interno il manufatto stradale stesso garantendo così

la continuità dei luoghi.

Il tema dell'equipaggiamento si è evidenziato come problematica in epoca contemporanea, ovvero solo conseguentemente alla diffusione dei veicoli a motore e quindi alla necessità di realizzare manufatti maggiormente invasivi: però se da una parte si è manifestata l'esigenza di progettare con più attenzione il suo "corredo", dall'altra la risposta ha contemplato di contro una progettazione esclusivamente ingegneristica privando così la strada di qualsiasi opportunità in quanto oggetto d'arte, dotato di senso, che può legarsi al suo paesaggio.

Nel passato invece la strada ha sempre contenuto una serie di elementi di corredo utile a renderla un'opera pubblica, e quindi collettiva, anche se oggi molti di questi "oggetti minori" rischiano di essere cancellati dai nuovi interventi insediativi e infrastrutturali. Elencare tutte queste componenti presenti in Toscana appare difficoltoso, per numero di tipologie e vastità delle soluzioni architettoniche. Anche uno stesso particolare può avere più ruoli: ad esempio il cipresso, qui inserito nell'equipaggiamento stradale di natura vegetale, ha anche la funzione di "segnalare" e quindi potrebbe ricadere nella segnaletica, così come un'opera del manufatto, ad esempio un muro di contenimento, può trasformarsi in una sorta di arredo per la qualità con cui è stato creato. Ancora edicole e tabernacoli sono indicati come equipaggiamento ma per la loro capacità di aggregazione potrebbero essere inseriti in alcuni casi anche sotto la voce spazi di uso pubblico e di aggregazione. Qui vengono pertanto brevemente accennate le categorie e quegli elementi quelle più evidenti e ricorrenti.

Spazi di uso pubblico e di aggregazione

La strada, come si è detto, non è solo costituita da una linea, spazio esclusivo della mobilità, ma anche da una serie di luoghi di servizio utili sia agli utenti della strada, sia a coloro che abitano nei territori adiacenti ad essa. Talvolta la strada era in funzione proprio di questo spazio. Nel passato questi erano caratterizzati dall'aspetto religioso: ad esempio le pievi, gli oratori, e le cappelle votive, così come gli ospedali lungo le vie pellegrine costituivano i luoghi collettivi in cui i viaggiatori si raccoglievano e permettevano una lettura della strada quale sistema territoriale. Con il tempo alcune di queste strutture si sono trasformate in vere e proprie strutture ricettive, come le locande e le poste delle strade del periodo lorenese. Oggi gli spazi relazionati alla strada hanno funzioni molteplici: innumerevoli sono i piccoli spazi (in genere piazzole sterrate delimitate da arbusti di vegetazione locale) dove è possibile sostare con l'automobile per poter ammirare il paesaggio circostante che possono contenere qualche panchina, binocoli, e qualche pannello informativo, oppure, in senso opposto, accogliere barriere fonoassorbenti per isolare il disturbo diffuso, come rumore, polveri ecc., dall'ambiente circostante. Più comunemente però si trovano aree di sosta (in particolare lungo le grandi

21.



22.



23.



24.



infrastrutture), di servizio e parcheggi, per lo più omogenei per carattere e tipologie costruttive in tutto il paese italiano, che possono interferire con la natura dei luoghi esistenti. Inoltre l'infrastruttura viaria odierna tende a creare spazi marginalizzati caratterizzati spesso dall'abbandono, che rischiano di generare disordine all'interno di un più vasto tessuto paesistico e che non contengono nessun significativo collettivo.

Le opere d'arte del manufatto

La strada a prescindere dal tipo di fruitore per il quale è stata realizzata è costituita da opere d'arte: la superficie della sede stradale, le opere per il drenaggio (canalette e fossetti), movimenti di terra, muri di contenimento e ponti sono quelle più ricorrenti, ai quali in epoca moderna si sono affiancati gli imbocchi delle gallerie, i viadotti, gli spartitraffico, i guard-rail, i caselli, ecc.

I ponti, da sempre oggetto di studio dalla storia dell'architettura, sono forse i manufatti che hanno riscosso maggior successo all'interno della progettazione stradale e a cui sono state rivolte maggiori attenzioni: più di altri, rispecchiano difatti il contesto culturale che li ha concepiti, forse perché essi rappresentano il superamento di un ostacolo, l'acqua in movimento, e attraversando "il vuoto" congiungono una parte di terra all'altra.

Ogni epoca vede pertanto opere con soluzioni strutturali e stilistiche diverse. Ne sono conferma le numerose presenze in tutta la regione, talune veri e propri monumenti, che arricchiscono le peculiarità dei luoghi.

Ma non vi sono solo le grandi opere, piccoli dettagli quali muretti, muri alti, in pietra a secco, intonacati, sulle pareti o tra le fessure dei quali nascono muschi e licheni che formano disegni e cromatismi, oppure le modalità di drenaggio delle acque, così come le pavimentazioni, costituiscono delle importanti risorse paesaggistiche. Le tipologie costruttive per la realizzazione di queste opere anticamente dipendevano comunque, oltre dalla cultura architettonica, dalla reperibilità dei materiali, dalle risorse economiche, dalle strategie politiche e dalla percezione che il territorio aperto si riversava sul viaggiatore, così come la sensibilità e l'attenzione per il contesto paesaggistico.

Recentemente i dettagli costruttivi delle strade si sono standardizzati e omologati comportando un impoverimento alla caratterizzazione dei luoghi e una banalizzazione del manufatto stesso.

[...]

L'equipaggiamento

L'equipaggiamento della strada può concorrere a conferire identità ai luoghi in quanto, instaurando una relazione tra strada e paesaggio, contribuisce al processo di significazione del paesaggio stesso. "Le strade rappresentano un ulteriore elemento di caratterizzazione del paesaggio, ancora una volta in funzione dell'uso umano del territorio" e non a caso la presenza di elementi

simbolici, che hanno appunto non una funzione produttiva ma di rappresentanza, “è particolarmente significativa laddove l’umanizzazione del paesaggio si è molto accentuata nel tempo”.

L’equipaggiamento, non è quindi un mero abbellimento ma piuttosto il modo con cui la strada interferisce in modo evidente con il paesaggio.

La vegetazione utilizzata sotto forma di siepi e filari alberati è forse il corredo stradale più utilizzato. A seconda della sua disposizione essa difatti può rafforzare o contrastare la sua integrazione con l’ambiente circostante, conferire cromatismo, dinamismo attraverso il variare dei colori, delle luci e ombre e delle masse, ovvero la contrapposizione tra i pieni e i vuoti, o fra forme orizzontali e verticali.

La vegetazione comunque non assume solo il significato simbolico e di rappresentanza ma riveste numerosi altri ruoli.

Siepi e filari alberati ad esempio hanno protetto il viandante dagli agenti atmosferici, in particolare dal vento e dalla pioggia nei mesi freddi, e dal sole nella stagione estiva, ma hanno costituito anche una forma produttiva agricola, mentre in epoca moderna sono stati utilizzati per limitare l’abbagliamento dei fari, per creare barriere protettive dal rumore e dalle polveri inquinanti, per aumentare la biodiversità dell’ambiente.

[...]

Con la diffusione della macchina come mezzo di trasporto, lungo le strade, oltre la convenzionale segnaletica stradale (divieti di accesso, limiti di velocità, segnali di pericolo eccetera...), sono proliferati i cartelloni pubblicitari e le indicazioni, ivi comprese quelle ricadenti nella segnaletica turistica che ha la funzione di “accogliere” il visitatore suggerendo i percorsi da intraprendere nei viaggi, i monumenti da visitare, la scelta delle strutture ricettive presenti.

La disposizione, la frequenza e la dimensione, nonché forma e colori di questi modi di comunicazione, sono molto importanti sia per la loro leggibilità da parte dell’utente della strada sia perché con la loro presenza posso creare un senso di confusione nella percezione del paesaggio circostante, oppure addirittura obliterarlo.

Percorrendo la viabilità periurbana e quella rurale è facile incontrare edicole e tabernacoli collocati in punti strategici i quali fungevano da luoghi di aggregazione e di riferimento della comunità rurale. I tabernacoli con immagini sacre “erettivi dalla cristiana pietà dei nostri avi per rammentare a chi vi risiede come a chi vi transita che la presenza di Dio è in ogni luogo acciocché nei loro viaggi della vita terrena operino in modo da non demeritare per quello della vita eterna” in genere si trovano ai crocicchi, sui muri a retta, sui ponti, sulle facciate delle case, e in tutti quei luoghi ove si sentiva la necessità di proteggere il viandante e gli abitanti del luogo, dai pericoli. Un tempo contenevano icone sacre ma oggi possono trovarsi o privi di queste, e quindi vuote, o contenenti immagini sostitutive. Alcuni di questi tabernacoli ed edicole hanno alto valore artistico e per questo motivo sono stati vincolati o ricadono nell’elenco del beni culturali da tutelare, ma più generalmente

sono soggetti all'incuria e trattati come oggetti di poco valore.

Altri oggetti che conferiscono peculiarità ai luoghi, possono essere le fonti utili un tempo a dissetare i viaggiatori lungo il loro cammino, oppure emblemi, stemmi, monumenti, e altri simboli atti a segnalare punti strategici, o realizzati per la commemorazione degli accadimenti storici, o in onore di personaggi, famiglie eccetera... (come ad esempio le piramidi lorenese posti sulla strada modenese al confine del granducato).

Nelle nuove forme di equipaggiamento contemporaneo ricadono le barriere per isolare dal rumore e dalle polveri gli ambienti circostanti una strada densamente transitata. L'isolamento può avvenire attraverso la realizzazione di barriere vegetali, ma queste generalmente richiedono spazio e manutenzione. Più generalmente quindi vengono utilizzati pannelli aventi tecnologie e materiali diversi, ma la loro installazione lungo la strada solitamente avviene in modo meccanico, "per aggiunta", senza nessuna preoccupazione progettuale.

GUSTAVO AMBROSINI/MAURO BERTA_Paesaggi delle infrastrutture

Paesaggi infrastrutturali e forme insediative

Quali forme assume oggi il tema dell'intreccio tra infrastrutture e disegno del territorio?

Tema che diviene puntualmente visibile in occasione dei dibattiti sulle "grandi opere", mostrando in modo evidente contraddizioni cui le differenti culture specialistiche non sempre sono in grado di fornire risposte efficaci; ma soprattutto, argomento da affrontare "con urgenza" nell'ambito delle trasformazioni estensive e "ordinarie" del territorio, laddove proprio la rigida separazione degli statuti disciplinari degli attori coinvolti, così come delle prassi operative, resta una delle cause della diffusa autoreferenzialità degli episodi infrastrutturali.

Rovesciare le forme tradizionali di rappresentazione delle questioni infrastrutturali, con l'obiettivo di fornire strumenti innovativi per il progetto e la valorizzazione delle infrastrutture nel territorio, è il quadro in cui si pongono le due ricerche In.Fra, sviluppate dal 1999 al 2003 da una dozzina di unità di ricerca appartenenti a diverse sedi universitarie italiane coordinate da Aimaro Isola²⁸.

Dando forma ad una narrazione di alcuni luoghi del territorio italiano, forse poco frequentati dalle iconografie ufficiali, dove è proprio il rapporto tra nuovi insediamenti e reti infrastrutturali ad aver caratterizzato lo sviluppo degli ultimi decenni e ad aver disegnato nuovi modi di abitare e di percorrere lo spazio, intrecciandosi con palinsesti di lunga durata. Con lo scopo di raccogliere ipotesi di disegno di infrastruttura che si pongano come occasione per riprogettare ambienti insediativi complessi: strategie e modi di progetto da proporre all'attenzione di operatori, decisori e comunità locali, utili alla definizione di scenari possibili di riassetto e di sviluppo del territorio. Strumenti e immagini "plurali", come molteplici sono le situazioni, i processi e gli attori.

Le immagini che compaiono nelle pagine seguenti fanno parte di una ricerca sui paesaggi delle infrastrutture condotta da Paolo De Stefano, e iniziata nell'ambito della ricerca In.Fra²⁹. Un'indagine estesa a circa venti

²⁸ Aimaro Oreglia Isola (Torino, 14 gennaio 1928), noto architetto italiano consegue la laurea in architettura presso il Politecnico di Torino nel 1952 e insegna all'università sia a Torino che a Roma. Nel 1950 fonda uno studio con Roberto Gabetti; dopo la sua morte Isola continua la loro tradizione architettonica fondando con il figlio Saverio Isola Isolarchitetti srl. Nel corso della sua vita progettuale vince diversi premi tra i quali il Premio Antonio Feltrinelli dall'Accademia Nazionale dei Lincei (1988).

²⁹ La ricerca Forme insediative e infrastrutture. Procedure criteri e metodi per il progetto (In.Fra) è stata cofinanziata dal MURST nel biennio 1999-2001: è stata coordinata a livello nazionale da A. Isola (unità di Torino) e a livello locale da C. Macchi Cassia (Milano), S.

25.





grandi aree, a loro volta suddivise in differenti ambiti di studio, distribuite in maniera abbastanza omogenea dal sud al nord dell'Italia, con il compito di documentare a "volo d'uccello" lo sviluppo recente di alcune zone del territorio nazionale; ma soprattutto volta a ridare un nuovo "spessore" progettuale ed una nuova consistenza materica a quel territorio che troppo spesso siamo abituati a vedere smaterializzato nell'astrattezza di alcune schematizzazioni che fanno da supporto ai dibattiti intorno alle scelte territoriali e nell'opacità delle immagini con cui si ricerca e si costruisce il consenso intorno alle grandi operazioni di trasformazione.

Si tratta di fotografie aeree che tentano di cogliere in modo sinottico quegli aspetti e quelle valenze che da terra possiamo soltanto elencare in sequenza, sottolineando al tempo stesso una distanza dalla consueta rappresentazione aerofotogrammetrica zenitale. L'obiettivo del fotografo ha lavorato in questo senso con modalità più simili alla matita dell'architetto, tracciando sezioni sul territorio, inseguendo assi infrastrutturali all'interno delle valli e lungo gli sviluppi costieri, prelevando tramite lo zoom tasselli circoscritti di territorio, campioni di quei "materiali territoriali" che la ricerca ha contemporaneamente esplorato e tentato di articolare da un punto di vista progettuale.

Boeri (Genova), D. Pini (Ferrara), G. Lombardi (Venezia), L. G. Macci (Firenze), V. Bordini (Roma), U. Cao (Ascoli), G. Barbieri (Pescara), R. Lucci (Napoli), C. Gasparrini (Napoli), R. Collovà (Palermo). Nel biennio 2001-2003 la prosecuzione della ricerca è stata nuovamente cofinanziata dal MIUR, con il titolo *Forme insediative, ambiente e infrastrutture*. Indirizzi e strumenti di intervento (In.Fra2): è stata coordinata a livello nazionale da A. Isola e L. Bazzanella (unità di Torino) e a livello locale da C. Macchi Cassia (Milano), S. Boeri (Venezia), G. Lombardi (Venezia), L. G. Macci (Firenze), V. Bordini (Roma), U. Cao (Ascoli), G. Barbieri (Pescara), R. Lucci (Napoli), C. Gasparrini (Napoli), R. Collovà (Palermo).

ROLAND ZÜGER_From Transit to Place (Urbanisation of Traffic Infrastructure: Examples from Switzerland)

Parallel Worlds

Based on the assumption of the increasing importance of electromagnetic media and human beings' somewhat slow and limited reception capabilities, philosophers like Paul Virillio have already proclaimed the replacement of place by time. This assumption connects directly to the new dynamic spatial experiences of the industrial age that were initiated by the invention of the railway. The dynamisation of the perception of the moving covers up its antagonist space: the immobile place beside the rails or motorways. Two citations, representing different centuries, pick up the condition of simultaneity rather precisely.

The experience of the velocity of a train and the condition within a moving train is well commented by John Ruskin (1819-1900) when he describes the train appearing like a projectile being shot through the landscape and "it (the railway) transmutes a man from a traveller into a living parcel".³⁰

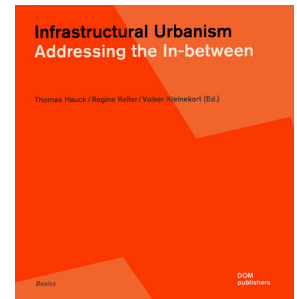
The opposite position is represented by the daily experience of the farmer Alois Kieliger from Kanton Uri, whose house stands four metres away from the Gotthard motorway: "After breakfast [...] I may get up on the motorway's roof gallery. Up there, years ago, I have built three cottages; one for the chicken, one for the goats and one for myself. It is much calmer up there than beside the motorway. [...] On the gallery I pass the summer, its better air and lighter and more windy up there [...] And when the evening and the darkness come, we go to bed. Of course, sometimes the bed is trembling because of the motorway. One day a Dutch ran into the crash barrier and the cover of his wheel got stuck in my garden, It was shiny and I tucked it to the fence. At night the lights of the cars are reflected in it. This blinds the fox. Ever since he has left the guinea pigs in peace".³¹ The etymological sense of the French word "infrastructures", railway foundations, refers to the indispensable basis of traffic infrastructures and thus to our mobile society. The post-industrial era shows a transformation of the infrastructural knots, such as airports, railway stations which are visible for a certain number of years.

New infrastructural places are built for the global flows of informations, goods and people outside of the traditional town centres as has been described in the 1990a by the sociologist Manuel Castells in his work

³⁰ John Ruskin è citato in questo senso da Wolfgang Schivelbusch in *The Railway Journey*; 1986, 54.

³¹ E. Koch and A. Kieliger in *Tagesanzeiger Magazin* (Zürich: 1997, n. 34), 55, tradotto dall'autore.

27.





on the network society. Their functions are detached from the everyday urbanity of the cities. Their existence, however, draws further construction to their surroundings which may be rethought as an interface of the city and with the city. Infrastructural knots have evolved into lively, even urban places.

Flow of traffic and the needed built infrastructure are substantial to city development: they facilitate exchange of goods, humans and information between destinations. As infrastructures they may become destinations themselves. The paths leading to the Arno river are seamed by arcades before they culminate in the florentine Ponte Vecchio. Its important position and thus frequent passages by merchants initiated the transformation from an infrastructure to a retail-place: the urbanisation of the bridge.

Hybridisation

Spaces constructed for traffic need to turn into liveable places. One strategy to do so would be the double use of the spaces underneath, along and above the built structures. A hybridisation may serve the contemporary mixes of interests and users. In a press note of May 2009 in the *NZZ* newspaper³² the little space for enterprises within Zürich are subject to debate and the use of the room underneath the motorways is suggested. The idea has been around since 1991 when the Federal Roads Office published a brochure on the multiple use of a street scape for more efficient space use. The paper is almost 20 years old, yet little has come true. Just now this seems to change. Beside the use of the traffic infrastructures for commercial purposes, space for leisure activities or housing are being realised. The overlaying of public uses convert the monofunctional buildings often into urban attractors and liveable places with a quality of sojourn. To illustrate these strategies of the overlay of uses some examples will serve. The common ground on which the examples meet is that they all profit from the excellent access to the location provided by the traffic infrastructure and that the different uses overlie each other in plan. The examples are the Europe Bridge Zurich, the motorway covering in Zurich-Schwamendingen, the re-use of a railway viaduct in Zurich, the Co-operative House Kalkbreite Zurich and the Westside Leisure and Shopping Complex Bern-Brünnen.

Pragmatism

A widespread pragmatism has replaced the modern believe in technology as a saviour and solution provider. The described projects reflect this notion: the reduction of emission noise and pollution, urban densification

³² C. Neuhaus, *Dringend gesucht: Gewerbeland in der Stadt Zürich*, in *Neue Zürcher Zeitung* (Zürich, 19 maggio 2009), 43.

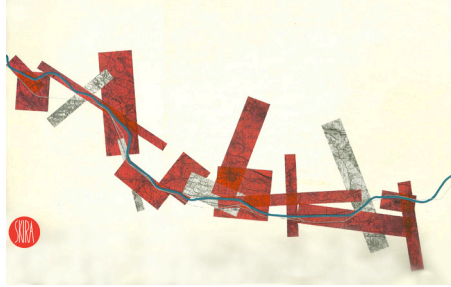
or the logic of location and accessibility are the basis they are built on.

Compared to the ideas for the late modern city of the 1960s, there are several differences to summarise: instead of expansion of the urban territory the aim is to densify the existing city, instead of dispersion, it is about tying together, instead of the functional separation, the connections and mix of uses is central to the projects.

The contemporary concepts for mobility must be seriously sustainability issues. It is essential for infrastructural urbanism. The projects for an infrastructural urbanism must become venues for people to relax, enjoy and communicate and must strip the infrastructures of their monofunctional character.³³

³³ Il testo è basato su una lezione tenuta in lingua tedesca.

Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi



BERNARD LASSUS_Inflessione

L'inflessione del processo

Poiché il progetto paesaggistico ha troppo spesso una connotazione di fissità, questa espressione può contribuire a esprimere l'*iter* dell'intervento paesaggistico, che io vedo come inflessione di un processo.

Gli elementi del processo, fissati o rivelati dall'analisi "inventiva", vengono *flessi* e orientati verso le direttrici che l'analisi ha suggerito e i nuovi elementi si intrecciano progressivamente in un movimento sempre nuovo, quasi evolutivo. Si tratta di un *iter* che produce l'*inflessione del processo* di normale evoluzione dei luoghi. Questa interpretazione della progettazione del territorio si collega a un'arte della trasformazione.

1. Fotogrammi in movimento

La dissociazione che si è venuta a creare tra paesaggio e spazio concreto ne nasconde un'altra, quella tra apparenza e spazio concreto, per due ragioni: una relativa alle rispettive scale e l'altra alla scomparsa del potere evocativo dell'apparenza.

Poiché tale riduzione si è ripercossa sulla vita quotidiana, non è forse giunto il momento, per quelli che si interessano al paesaggio, grazie ai progetti del territorio, di cercare di chiarire i rapporti tra paesaggio, apparenza e spazio concreto? Se, nel 1969, passeggiando sulle banchine del porto di Stoccolma, la sagoma fino a quel momento invisibile di un'imponente nave da guerra mi apparve improvvisamente, è senza dubbio perché esisteva, dietro la nave, il paesaggio del porto, che aveva fatto sì che il sottile strato di pittura che ricopriva la nave (con il motivo e i colori di una divisa da paracadutista) mimetizzasse, ovvero distruggesse, l'apparenza della nave, sciogliendola in un insieme a predominanza vegetale, quello del porto all'orizzonte. La sagoma della nave poteva essere percepita in questo modo solo nel porto, poiché essa diveniva visibile proprio in virtù del movimento stesso e in quanto parte di quel paesaggio, rivelando allo stesso tempo la sua scala. In alto mare, l'effetto sarebbe stato diverso.

Al primo shock se ne aggiunse un secondo: la differenza tra la massa di migliaia di tonnellate di ferro e la massa di una leggerissima mano di vernice; e poi ancora un terzo, che mi obbligò a tornare sui miei passi, per assistere, grazie al cambiamento di distanza e di punto di vista, alla scomparsa di essa, e che registrai su tre fotografie inseparabili: due che mostrano il paesaggio nel quale, benché onnipresente, la nave non è visibile e l'ultima che rivela brutalmente la presenza della nave ormeggiata.

Nel caso della nave, indipendentemente dai colori mimetici che imitavano il mondo vegetale con luci e ombre, era la scala dei frazionamenti

e dei colori dominanti che provocava la scomparsa dei limiti della forma *nave*. Si era, cioè, creata una scala di percezione comune tra le frazioni interne della nave, rivestita della vernice mimetica, e il porto fino all'orizzonte. Le singole frazioni, in quanto apparenze isolate, evocavano, vagamente, una moltitudine di oggetti costruiti o piantati, ma anche un insieme di forme, numerose e precise, anche de dall'interpretazione indeterminata. Per questa ragione, avvicinandosi, la rivelazione improvvisa dell'oggetto nave, che si imponeva con la sua scala naturale emergendo dal paesaggio del porto, creava uno shock gargantuesco. Se il porto fosse stato coperto di neve e se la nave fosse stata dipinta di bianco, è probabile che, anche in questo caso, si sarebbe verificata la scomparsa del contorno della nave, ma tale effetto sarebbe stato debole, in quanto sarebbe dipeso solo dal comun denominatore del colore bianco; la più piccola ombra avrebbe, infatti, rivelato la presenza della nave.

In questo movimento di avvicinamento, di allontanamento e poi di ritorno alla nave, iniziava la scoperta dello spazio concreto, un movimento che ci incita, penetrandolo, alla verifica tattile del fatto che, in un tale paesaggio, questo o quell'oggetto, intuito a partire da un frammento della sua apparenza, corrisponda o meno alle nostre attese. Visto da lontano, il paesaggio è quindi una lettura che cristallizza delle frazioni di apparenza. Da una distanza intermedia, ci si può interrogare sulla natura di tali frazioni, di ciò verso cui ci si muove: una macchia scura può sembrare il tetto di una casa, ma forse è il telone di un camion magari la chioma autunnale di un castagno. Da vicino - chi l'avrebbe mai detto - è un semplice muro pieno di sole, con la sua distanza dall'apparenza di qualche secondo prima, che si sovrappone, nella memoria, alla frazione di paesaggio precedente. L'elaborazione dell'apparenza può essere quindi orientata rispetto all'oggetto, per esempio con una descrizione più o meno ridondante del concreto, o rispetto alla creazione di paesaggi, per esempio con un gioco di diverse frazioni di apparenza dissociate dai loro supporti. Questa idea di paesaggio, costituito da un insieme di frazioni di apparenza è un cassetto pieno di paesaggi immaginari, di cui non si verificano in loco né l'aspetto concreto né, ovviamente, le apparenze visive.

Il termine *infrastruttura*, invece, si può intendere come l'insieme dei lavori relativi a tutto ciò che necessita, nel quadro di un'opera (strade, ferrovie ecc.), di fondamenta.³⁴

2. Una politica delle soste

Un tempo, la strada aveva una vocazione soprattutto legata al trasporto e al transito. Oggi, essa è diventata uno dei fattori dell'identità nazionale e svolge pertanto un ruolo culturale. Nel momento in cui l'Europa si costituisce, la rete

³⁴ Per un maggiore approfondimento. vd. A. Berque, M. Conan, P. Donadieu, B. Lassus, A. Roger, *Cinq propositions pour une théorie du paysage*, Seyssel sur Le Rhône, Champ Vallon, 1994.

30.



autostradale francese fa in modo che i paesaggi francesi entrino nei paesaggi europei. Pertanto, la specificità locale assume un nuovo significato. Così, vediamo che la domanda: “Come si passa?”, equivale alla domanda: “Passando, cosa scopriamo?”. Il nostro approccio non è solo quello di chiedersi solamente che cosa e come scopriamo, ma anche come ci fermiamo. Il problema dell’autostrada, è pertanto quello di *farci fermare*, perché abbiamo intravisto un paesaggio interessante che desideriamo scoprire. Si tratta cioè, di una progettazione del territorio i cui obiettivi sono la sicurezza dell’automobilista, la protezione dell’ambiente e l’invito alla sosta. La nostra politica paesaggistica è una politica delle soste. Per questo motivo è stato creato il programma 1% Paysage et Développement (1% Paesaggio e sviluppo).

3. L’analisi inventiva

Dal momento che sono paesaggista, il mio ruolo è quello di *tentare* di saperne di più sui luoghi in cui devo intervenire e sui suoi abitanti. Come può un paesaggista godere di credibilità professionale se non apporta un approfondimento delle conoscenze degli abitanti? Ciò presuppone un notevole lavoro preliminare di analisi e di contatti, che ho definito di “analisi inventiva”.

L’analisi inventiva consiste nel superamento dell’ignoranza iniziale e nell’avvicinamento ai luoghi, alla luce della loro singolarità e potenzialità

Innanzitutto adottando una modalità di attenzione fluttuante, impregnandosene cioè - nel corso di lunghe visite del luogo e dei dintorni effettuate a diverse ore e in tutte le condizioni meteorologiche - imbevendosi di tutti gli elementi e le impressioni possibili, fino quasi alla noia. Successivamente, cercando i punti di vista preferenziali, scoprendo i micropaesaggi e le prospettive che li legano, individuando e, quindi, verificando le scale naturali e tattili..., il tutto consultando i propri ricordi, le località, le narrazioni e le leggende locali, le storie e la Storia.

Analizzare l’esistente significa anche scoprire nell’utilizzo dei luoghi quello che è stato cancellato dall’usura del quotidiano e che sta scomparendo. Ed è poi necessario riportare alla luce le tracce dei nuovi usi, non ancora identificate; trasformare l’invisibile prima in visibile e, poi, in evidente. A seconda delle circostanze, è necessario adottare o studiare altri approcci e avviare ricerche e studi per formulare diverse ipotesi, che, dopo esser state selezionate, precisate e verificate, possono diventare nuovi orientamenti. L’analisi inventiva è l’abbozzo dell’*inflessione* del progetto.

4. Reinventare l’identità

Molti luoghi frequentati da secoli sono conosciuti solo a partire da “punti di vista preferenziali”, che si aggiungono all’odore della terra, all’orientamento dei venti dominanti ecc.

31.



Proponendo nuovi punti di vista, la nuova infrastruttura reinventa il luogo e lo rende accessibile allo sguardo di un pubblico più vasto. In generale, si può sostenere che le nuove infrastrutture permettono di reinventare i nostri paesaggi e, quindi, le nostre identità più locali.

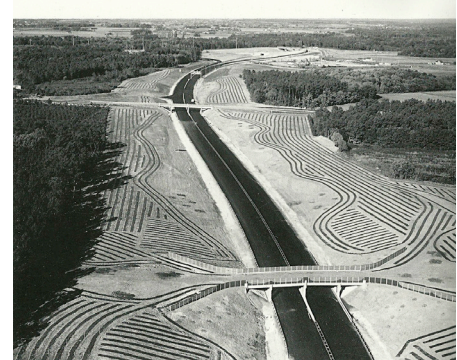
5. 1% Paysage et Développement

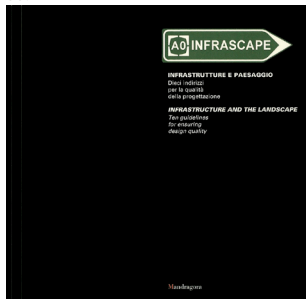
In Francia, a partire dal 1989, la Direction des Routes du Ministère de l'Équipement ha varato, progressivamente, una "politica del paesaggio", che si è concretizzata, come prima esperienza, con l'introduzione della dimensione paesaggistica nell'autostrada A75, la creazione della politica dell'1% Paysage et Développement - che consiste nel riservare l'1% dell'autostrada a interventi paesaggistici situati nel campo di visibilità dell'autostrada, ovvero visibili da essa - e l'istituzione dei Nastri d'oro, che ogni biennio vengono attribuiti alle realizzazioni più significative.

Contemporaneamente, sono stato nominato Paysagiste Conseiller presso il Directeur des Routes, posto che occupo tutt'oggi, coordinando allo stesso tempo un gruppo di esperti di ambienti paesaggistici attivi presso la medesima direzione.

Se do queste informazioni è per sottolineare l'importanza a livello nazionale che la politica della Direction des Routes ha assegnato al paesaggio. Attualmente, stiamo lavorando affinché gli interventi paesaggistici contribuiscano al miglioramento della sicurezza dell'automobilista e dei passeggeri. In Francia, la Direction des Routes è certamente uno dei luoghi in cui ci si preoccupa maggiormente di paesaggio in quanto elemento della progettazione del territorio.

32.





ALBERTO CLEMENTI_Infrascape. Infrastrutture e paesaggio

1. VALORI, importanza del paesaggio.

Il paesaggio come determinante del progetto, al pari della funzionalità, del costo e della sicurezza delle opere

L'auspicata riconquista del paesaggio passa attraverso una più specifica considerazione del suo valore all'interno delle principali azioni che a diverso titolo investono il territorio e la città, dal livello regionale a quello comunale.

Il riconoscimento di valore del paesaggio deve permeare in particolare la progettazione delle infrastrutture. Ogni azione sul territorio e sulle reti va intesa come intervento sul paesaggio. E per converso, ogni azione sul paesaggio va valutata per le sue ricadute nei processi di trasformazione dei territori e delle reti dei servizi pubblici. Il riconoscimento di questa reciprocità deve permeare tutte le forme della pianificazione e programmazione che caratterizzano il governo del territorio e le politiche di settore in materia di infrastrutture.

Per conseguenza, l'importanza attribuita tradizionalmente agli aspetti di funzionalità, costo, sicurezza ed impatto ambientale che presiedono alla realizzazione delle nuove opere deve estendersi al paesaggio considerato come fondamento del progetto.

Non sono da considerare legittimi progetti che siano indifferenti al valore attivo del patrimonio paesaggistico, né tanto meno interventi infrastrutturali che comportano alterazioni irreversibili dei suoi valori di maggior pregio.

2. RADICAMENTO, contestualità delle reti.

I caratteri progettuali delle opere devono adattarsi alla diversità dei contesti di paesaggio attraversati

Va rimesso in discussione il principio di autodeterminazione settoriale dei caratteri progettuali delle nuove opere sulla base delle logiche interne alle reti e dei livelli di servizio prefigurati. Le opere infrastrutturali sono chiamate ad interagire comunque con i contesti territoriali che attraversano. Dunque, fatte salve le istanze di sicurezza e di continuità dei tracciati, quando è necessario al fine di proteggere e valorizzare la qualità dei contesti interessati, le reti infrastrutturali dovrebbero articolarsi nei loro caratteri funzionali e tipologici adattandosi alla diversità dei paesaggi locali piuttosto che imporsi con forme autocentrate.

Non è affatto scontato che si debbano considerare come invarianti i caratteri tecnico-funzionali delle opere infrastrutturali, ponendo successivamente il problema della mitigazione degli impatti avversi sul paesaggio. Anche la natura, il livello di servizio da programmare e le tipologie funzionali delle opere oltre che i loro caratteri tecnico-progettuali devono essere definiti in considerazione dei paesaggi

locali, diversificandosi quando necessario in ragione della diversità dei contesti attraversati.

3. VALUTAZIONI, sostenibilità paesaggistica.

Specificità delle valutazioni di sostenibilità paesistica rispetto alle valutazioni di impatto ambientale

Il principio della valutazione preventiva degli effetti sul paesaggio costituisce il cardine di una nuova politica mirata a garantire la sostenibilità complessiva delle nuove opere infrastrutturali.

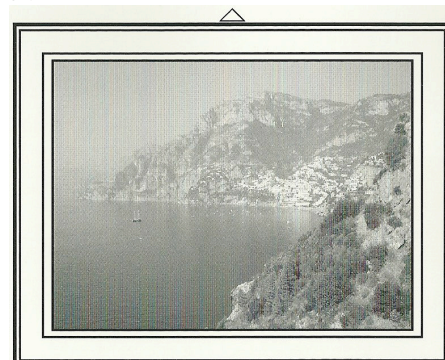
In questa prospettiva si dovrà evitare un uso improprio della VIA, Valutazione di Impatto Ambientale, come strumento di mitigazione degli effetti di un'opera già decisa in precedenza. Invece, l'attenzione al paesaggio dovrebbe venire incorporata fin dalla fase iniziale del processo di progettazione, facendo ricorso a specifiche competenze disciplinari e amministrative, ed estendendo al paesaggio il campo di applicazione delle procedure di VAS, Valutazione Ambientale Strategica.

Al riguardo si osserva che il paesaggio gioca un ruolo fondamentale nelle valutazioni ambientali, ben oltre quanto previsto all'interno delle direttive ambientali europee. Le direttive si riferiscono infatti ad un insieme di parametri ambientali rispetto a cui devono essere valutati gli impatti del progetto: suolo, aria, acqua, flora, fauna, risorse materiali e patrimonio culturale. Il paesaggio viene trattato come un tema separato, quando invece rappresenta l'esito di tutti questi fattori, che nel loro integrarsi localmente danno forma ad uno specifico contesto territoriale. La valutazione dovrebbe di conseguenza essere prodotta utilizzando una concezione più globale e integrata del paesaggio. Del resto, una lettura più estensiva della direttiva ambientale europea rende possibile questo approccio, offrendo anche il necessario supporto normativo.

A maggior ragione ciò vale anche per il territorio italiano, dove la forma del paesaggio è l'esito di un lento processo di stratificazione prodottosi nel tempo. Qui la valutazione preventiva degli aspetti paesaggistici legati alla conformazione naturale e storico-culturale del territorio, e degli aspetti storico-artistici, archeologici e architettonici specificamente tutelati dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali dalle Regioni ha un ruolo tutt'altro che secondario rispetto agli aspetti specificamente ambientali e naturalistici tutelati dal Ministero dell'Ambiente. Si auspica dunque la creazione di procedure di concertazione interistituzionali che consentano una efficace integrazione delle valutazioni preventive, attribuendo il giusto peso ai diversi valori in gioco senza necessariamente appesantire il processo complessivo di decisione sulla realizzazione delle opere.

Per tutte le opere che interessano paesaggi ritenuti di rilevante valore, dovrà obbligatoriamente essere predisposta una valutazione preventiva degli effetti sul paesaggio, indispensabile per orientare fin dalla fase preliminare la fattibilità e le

34.



caratteristiche progettuali delle opere infrastrutturali.

4. QUALITÀ, progettazione sensibile al paesaggio.

La sensibilità ai valori del contesto paesaggistico locale come condizione di qualità del progetto

Intendere il paesaggio come un valore capace di promuovere un diverso modo di progettare le infrastrutture comporta conseguenze di grande impegno che oltrepassano i confini delle abituali politiche di tutela quanto delle politiche di programmazione nei diversi settori dei servizi pubblici.

Si chiede di trovare un ragionevole punto di equilibrio tra le logiche che pongono il territorio al servizio delle reti che lo attraversano, e quelle all'opposto che vorrebbero assoggettare le reti alle esigenze dei territori locali. Questo punto di equilibrio non può che essere l'esito di una sapiente cultura progettuale, disponibile a farsi carico delle interdipendenze tra le diverse esigenze economico-finanziarie, tecnologiche, funzionali, amministrative, ambientali, paesaggistiche e di consenso sociale, per individuare volta per volta le mediazioni più accettabili culturalmente e condivisibili socialmente.

La qualità del progetto sotto il profilo della compatibilità paesaggistica oltre che della combinazione efficace delle diverse dimensioni tecnico-operative in gioco va considerata come una risorsa decisiva ai fini della stessa fattibilità delle opere e dell'acquisizione del necessario consenso. Deve pertanto essere incentivata attraverso specifici procedimenti e dispositivi di controllo, attribuendo specifiche responsabilità di decisione a soggetti dotati di adeguate competenze tecnico-professionali e amministrative.

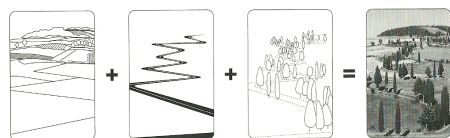
5. ARTE, nuova estetica delle reti.

Il valore estetico delle reti come occasione di reinterpretazione critica del territorio contemporaneo

Affermare l'esigenza di una nuova cultura progettuale per l'inserimento delle infrastrutture nel paesaggio non vuol dire affatto privilegiare i tradizionali approcci di natura mimetica, ovvero di ambientamento delle opere destinato a ridurre per quanto possibile l'ingombro visuale nei confronti dei panorami esistenti. Né vuol dire enfatizzare oltre misura l'attenzione alle forme estetiche e tecnologiche delle "opere d'arte" come espressione delle conquiste dell'ingegneria o come affermazione degli immaginari di modernizzazione della società contemporanea. Né infine vuol dire soltanto ridurre al minimo i rischi di compromissione degli ecosistemi e dei valori di naturalità riconosciuti nell'ambiente. Piuttosto invita ad elaborare una nuova estetica, che faccia percepire come valore la tensione esistente tra forme del passato e segni della contemporaneità, tra conservazione e mutamento.

Un'estetica che contribuisce a rinnovare la percezione delle cose appiattite dall'abitudine o dal permanere dei canoni estetici rivolti al passato.

35.



Un'estetica capace di far apprezzare la nuova condizione dello spazio contemporaneo, dove l'esperienza del luogo è il prodotto di una tensione tra il qui e l'altrove, in un crescente processo di destabilizzazione del locale incorporato nella ubiquità dei flussi globali veicolato dalle reti infrastrutturali. E dove l'esperienza delle reti va acquistando pervasività e autoreferenzialità secondo forme sconosciute nel passato. Ma anche un'estetica capace di far sprigionare nuovi quadri di senso dai conflitti innescati per via della impressionante dilatazione dei soggetti che a vario titolo intervengono nella costruzione delle reti nel paesaggio e che rispecchiano nel bene e nel male il funzionamento della attuale società polverizzata e individualizzata.

In questa nuova estetica il riconoscimento dei diritti dell'esistente e dei limiti alla trasformazione del paesaggio si combina con l'interpretazione critica dei processi di mutamento in atto e dei nuovi valori emergenti. Attraverso un confronto aperto al pluralismo delle visioni e alla ricchezza delle diversità, si offrono le condizioni per generare nuovi mondi di significato, che illuminano la percezione del presente mantenendo ben saldo l'ancoraggio alle strutture di permanenza ereditate dalla storia. Muovendo dal riconoscimento delle resistenze del contesto e delle diverse velocità di mutamento dei territori, il progetto seleziona responsabilmente i luoghi orientati alla conservazione dei valori esistenti e quelli dove è legittimo creare un'estetica e una nuova qualità anche funzionale.

L'estetica delle infrastrutture nel paesaggio, emancipandosi dalle risposte praticate nel passato ormai usurate nei confronti delle nuove condizioni dello spazio contemporaneo, può acquistare un ruolo importante nelle nuove politiche delle reti e nelle connesse procedure di dibattito democratico. Per il suo tramite infatti si possono modificare i quadri cognitivi dei soggetti attuatori e i loro rapporti con il pubblico, creando nuovi valori di senso comuni che prendono forma nei processi di interazione anche conflittuale con la molteplicità di percezioni individuali e collettive.

6. TRANSITI, esperienze dell'attraversamento.

Il transito come fonte di apprendimento dei significati accumulati nel tempo nei territori attraversati

Questa è un'epoca in cui sta cambiando il nostro modo di esperire lo spazio, sotto l'incalzare di reti che hanno il potere di disgiungere le distanze del tempo da quelle fisiche, e che intaccano a fondo il modo tradizionale di intendere la territorialità come prossimità spaziale. Tuttavia è anche un'epoca in cui l'esperienza della mobilità fisica si è fatta sempre più pervasiva, invadendo in misura inusitata la sfera della nostra vita quotidiana.

Si può ben affermare che lo spazio delle reti autostradali e ferroviarie è ormai diventato a tutti gli effetti una forma di spazio pubblico iperfrequentato, forse "lo spazio pubblico più visitato" del nostro territorio. Non abbiamo ancora sufficiente consapevolezza di quanto questo spazio delle

reti si configuri ormai come un nuovo interno di crescente complessità. E di come in questo nostro abitare le reti l'auto o il treno rappresentino una sorta di "camera con vista" dinamica, attraverso cui entriamo ciclicamente in contatto con un paesaggio circostante percepito per lo più come sfondo neutro del nostro attraversamento.

Si richiede allora una nuova cultura progettuale capace di mettere in valore gli spazi dell'attraversamento rispetto a territori che a loro volta sono chiamati ad interagire attivamente con la presenza delle reti. Si tratta di trasformare l'esperienza del transito in fonte di apprendimento dei valori tramandati e di quelli nuovi che si nascondono dietro l'apparente banalità delle forme che si addensano lungo i tracciati viari e ferroviari. A queste condizioni il progetto può contribuire all'affermazione di un nuovo paesaggio della mobilità, al cui interno si intrecciano opere infrastrutturali, sviluppi insediativi, configurazioni ambientali e paesaggistiche.

7. NODI, nuove spazialità.

I nodi infrastrutturali come incubatori di nuove forme della spazialità nella città contemporanea

Nel territorio contemporaneo, ogni area tende a definirsi come "punto di incrocio e di commutazione di reti multiple, nodo di densità dentro una gigantesca intersezione di flussi" che soppianta la tradizionale immagine di luogo fisico plasmato dalla storia e dalla geografia.

Una nuova condizione di territorialità dematerializzata coesiste con sedimentazioni di lunga durata, creando nuove spazialità composite, in cui la località va reinterpretata non più soltanto come una struttura spaziale ma piuttosto come una particolare struttura percettiva, alimentata dal flusso di immagini e di conoscenze veicolate dalle reti. Questi processi sono all'opera soprattutto nei nodi, spazi di tramite tra le infrastrutture e i territori urbani. I nodi tendono sempre più a configurare se stessi come nuovi luoghi urbani, dando forma a inediti paesaggi e concentrazioni funzionali di cui sembra sfuggire a molti il potenziale innovativo latente. Così le stazioni ferroviarie, gli aeroporti, le aree di servizio delle autostrade, gli stessi caselli autostradali stanno diventando gli incubatori di una nuova esperienza urbana, dove non solo cambiano le forme dello spazio pubblico e dei luoghi della centralità, ma si elaborano anche nuovi comportamenti sociali e nuovi modelli di uso del tempo che si riflettono indirettamente anche sul modo di utilizzare la città esterna.

C'è bisogno di andare oltre la concezione convenzionale dei nodi come attrezzature specializzate per il funzionamento delle reti. Si chiede al progettista di elaborare in positivo i fermenti di una nuova spazialità associata alle percorrenze aeree, ferroviarie, viarie utilizzando appieno il loro contributo vitale ad una nuova organizzazione urbana fondata sull'uso allargato dell'intero territorio. Il progetto dei nodi va considerato a pieno titolo come un progetto urbano.

8. REGOLE, contro la proliferazione normativa

L'integrazione affidata al progetto come antidoto alla eccessiva frammentazione delle normative di settore

Appaiono evidenti le incongruenze e le difficoltà dell'attuale quadro normativo italiano, frutto di provvedimenti disorganici applicati cumulativamente ai diversi settori del trasporto e ad altre opere pubbliche di livello locale. Piani Urbani del traffico, norme prestazionali del Codice della Strada, norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, piani di risanamento della qualità dell'aria e piani di risanamento acustico sono soltanto le creature più recenti di una prolifica produzione tecnico-legislativa che mirando a regolare aspetti settoriali poco si cura di assicurare coerenza tra le molteplici istanze scaricate sulla progettazione delle infrastrutture nei confronti del territorio.

Il risultato di questo accumulo normativo è problematico. Non convincono in particolare le nuove norme funzionali e geometriche, per via dei costi spesso esorbitanti che impongono e anche per le discutibili soluzioni tecniche introdotte talvolta per sanare le situazioni preesistenti. E comunque gli effetti combinati delle diverse norme complicano notevolmente la possibilità di progettare assetti spaziali coerenti con i caratteri dei luoghi o con le idee di città prefigurabili. Anzi, l'effetto evidente di queste settorializzazioni economiche tecnico-normative è di spingere verso un modello insediativo fondato sulla netta separazione morfologica, funzionale e gestionale tra spazio delle reti e luoghi urbani. La città tende così a diventare un arcipelago di isole chiuse e di attraversamenti iperorganizzati assecondati da politiche di settore e da normative sempre più cogenti nell'estraniare le infrastrutture dallo spazio circostante.

Occorre invece per quanto possibile accentuare le interferenze tra spazi delle reti e forme dei territori urbani, affidandosi al progetto di contesti piuttosto che alla proliferazione di atti amministrativi che per decreto regolamentano standard e caratteri tecnico-funzionali delle opere con ricadute spesso inaccettabili per la qualità complessiva della progettazione del territorio.

Si auspicano in questa prospettiva linee di indirizzo per la progettazione sensibile ai valori del paesaggio con riferimento alle diverse tipologie di rete. Gli indirizzi dovrebbero venire concertati tra le amministrazioni competenti ai diversi livelli di governo del territorio e gli enti di gestione delle reti [...].

9. POLITICHE, una programmazione efficace.

Far riconoscere i valori paesistici fin dalla fase di impostazione del processo di progettazione delle opere

L'esigenza inoppugnabile di fare presto e bene le opere che sono indispensabili per colmare i gravi ritardi di infrastrutturazione del Paese non

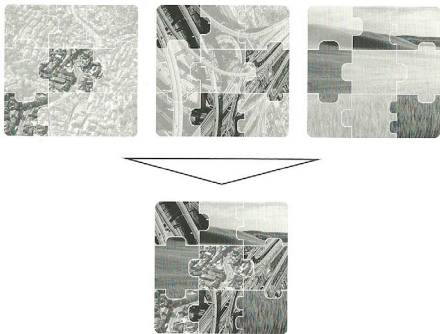
deve condurre ad un eccesso di semplificazione nei processi di montaggio dei progetti e nella organizzazione delle decisioni.

[...] Pur nell'esigenza di promuovere interventi immediatamente cantierabili, ritorna dunque in primo piano l'importanza del coordinamento tra i molteplici attori coinvolti nella programmazione e progettazione delle grandi infrastrutture. Si tratta di evitare l'errore di enucleare singole opere prive di quadri di coerenza complessivi. Al tempo stesso si tratta di impostare bene il processo di programmazione e progettazione di ciascuna opera, coinvolgendo nelle fasi opportune le necessarie competenze ingegneristiche, economico-finanziarie, ambientali, paesaggistiche e giuridico-amministrative. Così, nella fase preliminare dovranno essere coinvolte le competenze adatte ad individuare e valutare ipotesi di tracciato diverse, confrontando le opportunità e i rischi, selezionando i temi rilevanti le condizioni di fattibilità delle alternative in gioco, definendo di conseguenza l'impostazione preferibile del progetto.

[...] Più in generale, non si dovrà permettere che le esigenze operative nella programmazione del progetto interferiscano eccessivamente con lo sviluppo di progetti ben pensati che prendano sul serio le responsabilità nei confronti del patrimonio storico-culturale, segnato irreversibilmente dalla realizzazione delle grandi opere.

In questa prospettiva sono da sconsigliare le scorciatoie che affidano al progetto preliminare la valutazione della fattibilità tecnica ed economica dell'opera, rinviando al progetto definitivo il compito di approfondire la conoscenza degli impatti anche nel confronto con gli altri soggetti coinvolti. Al contrario, proprio nella sede del progetto preventivo dovrebbero essere messe a punto le scelte di impostazione non reversibili, dando maggiore credibilità alle stesse stime di costo e alle conseguenti strategie di finanza per l'attuazione. La durata delle diverse fasi dovrebbe essere di conseguenza modulata in modo da lasciare tutto il tempo necessario alla costruzione di un progetto definitivo completo e approfondito, condizione indispensabile per abbreviare sostanzialmente e rendere certi i tempi di successiva esecuzione dei lavori.

36.

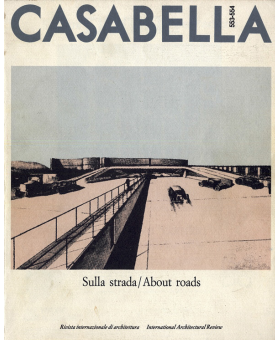


10. INNOVAZIONI, urgenza della sperimentazione.

Favorire la creazione di una nuova cultura progettuale attraverso programmi sperimentali di elevata qualità

Le innovazioni prefigurate nella progettazione di infrastrutture sensibile al paesaggio non possono essere risolte con la semplice aggiunta di un'analisi paesaggistica affidata ad esperti in una logica remediale e sostanzialmente marginale rispetto al processo di programmazione dell'opera. Occorre al contrario stimolare la creazione di una cultura transdisciplinare che consenta una reale convergenza dei diversi saperi e competenze in gioco, essendo solo il progetto il luogo d'incontro delle diverse componenti di valore che vanno bilanciate per ottenere le soluzioni più efficaci.

Si richiede dunque alle istituzioni responsabili di avviare un programma sperimentale di progettazione delle infrastrutture all'insegna della compatibilità con il paesaggio, utilizzando a questo scopo tutte le risorse disponibili, con particolare riferimento al fondo di compensazione del 3% richiesto in sede di Conferenza Nazionale del Paesaggio ed effettivamente convertito in legge dal governo attuale.



BERNARDO SECCHI_Lo spessore della strada

“Gli edifici sono uno accanto all’altro. Sono allineati. È previsto siano allineati, per loro è una grave colpa non essere allineati: si dice allora che sono *fuori allineamento*, ciò vuol dire che si può demolirli per ricostruirli allineati con gli altri.

L’allineamento parallelo di due serie di edifici determina ciò che si chiama una strada: la strada è uno spazio bordato, generalmente lungo i suoi lati più lunghi, da case; la strada è ciò che separa le case le une dalle altre ed anche ciò che permette di andare da una casa all’altra, sia lungo la strada che attraversandola...

Contrariamente agli edifici che sono quasi tutti di proprietà di qualcuno, le strade non sono di alcuno. Esse sono suddivise, abbastanza giustamente, in una zona riservata alle automobili, che si chiama carreggiata, e in due zone, ovviamente più strette, riservate ai pedoni, che si chiamano marciapiedi. Un certo numero di strade sono riservate ai pedoni, in via permanente o in occasioni particolari. Le zone di contatto tra la carreggiata e i marciapiedi permettono agli automobilisti che non desiderano più circolare di parcheggiare. Essendo il numero dei veicoli che non desiderano più circolare molto maggiore del numero di posti disponibili, le possibilità di parcheggio sono state limitate...

Non è molto frequente vi siano alberi nelle strade... La maggior parte delle strade, invece, è fornita di attrezzature specifiche corrispondenti ai diversi servizi: vi sono così dei lampadari che si accendono automaticamente... delle fermate di autobus... delle cabine telefoniche... delle buche per la posta... dei parchimetri... dei cestini per la carta... dei semafori... delle indicazioni stradali...”

Al suo esercizio di descrizione elementare George Perec fa seguire una “esercitazione”: “Osservare ogni tanto la strada, magari con intenti sistematici. Applicarsi. Prendersi il tempo necessario. Notare il luogo... l’ora... la data... che tempo fa... Notare tutto ciò che si vede. Ciò che avviene e che sia degno di nota. Cosa è degno di nota? Lo sappiamo? C’è qualcosa che ci colpisca? Niente ci colpisce. Non sappiamo vedere”.

1. Non si può che essere insoddisfatti delle strade che abbiamo: inadeguate a risolvere i problemi del traffico e della sosta, luogo della massima concentrazione dell’inquinamento acustico, aereo e paesistico, suddividono incongruamente lo spazio urbano ed il territorio, ne esaltano le potenzialità e possibilità edificatorie, ne moltiplicano indefinitamente il carattere frammentario, la dispersione delle origini, delle destinazioni e delle motivazioni dello spostamento e con ciò aggravano lo stesso problema che sono state “ridotte” a risolvere.

La strada è oggi “luogo” cruciale per una riflessione sulla città e il territorio: manufatto e spazio fondamentalmente ambiguo, destinato contemporaneamente a svolgere funzioni assai precise, solitamente

interpretate in termini di meccanica dei fluidi, ed assai vaghe, interpretate solitamente in termini meccanica dell'interazione sociale; destinato a svolgere ruoli palesi, di collegamento, ed impliciti, di redistribuzione della ricchezza, la strada impone un ritorno a visioni d'insieme che esplorino nuovamente, attraversando numerosi strati di riflessione, territori vasti e tempi lunghi.

La strada ci costringe ad abbandonare due grandi "miti d'oggi": aiutati dall'orgoglio inconsapevole di una cattiva ingegneria e di un'urbanistica troppo adattativa, essi hanno cumulativamente riempito tutto l'immaginario collettivo dei paesi occidentali nell'ultimo mezzo secolo. Con conseguenze nefaste.

2. Nel nostro paese si potrebbe iniziare dall'alta valle del Chienti, nei pressi di Fiastra, dove la nuova superstrada in costruzione ha aperto nei fianchi della montagna incisioni enormi, distruggendo, alterando, modificando interamente un paesaggio, senza porsi il problema di quello che avrebbe costruito e che pur avrebbe potuto essere progettato.

Si potrebbe proseguire lungo l'Autosole nel tratto appenninico, o lungo l'autostrada della Cisa, o in molti altri luoghi analoghi, laddove il nuovo manufatto stradale già sovrasta alcuni strati di sue recentissime rovine: tratti di autostrada franati ed abbandonati. La vecchia statale e la più antica vicinale passano sinuosamente ai loro piedi ed insinuano il dubbio: che non si sappia abbastanza dei materiali, della loro durata, dei terreni e della loro stabilità, delle nostre stesse tecniche di costruzione; che si voglia andare troppo in fretta.

Si potrebbe entrare in città con la sopraelevata, correndo all'altezza delle finestre di appartamenti che un tempo guardavano il mare e ora si affacciano su rumori, gas di scarico e polvere. O pure scendere per attraversare il traffico al passaggio pedonale non protetto, sull'esiguo marciapiede occupato dalle autovetture in sosta, prendere il sottopasso scuro, maleodorante; camminare in fretta lungo la strada periferica deserta, o tra la folla che non riesce a stare in marciapiedi così stretti, con le macchine parcheggiate in doppia fila.

Si potrebbe riconoscere in tutto ciò i caratteri del paesaggio metropolitano, rendersi conto che ciò è il portato di un cambiamento radicale che ha investito negli ultimi decenni la nostra società, la sua cultura e la sua città, dire a cosa tutto ciò si associa. Oppure pensare che tutto ciò derivi da errori evitabili: non si è previsto ciò che pur si poteva, non si sono mobilitate risorse adeguate, non si sono riservati i terreni necessari, non si sono valutate le conseguenze di ogni intervento. Tutto ciò ho l'impressione racconti solo una parte della storia. L'altra parte riguarda più da vicino il progetto urbanistico e di architettura.

3. Quando sta facendo un piano, qualunque sia la dimensione dell'area o del centro urbano investito, la questione delle strade diviene per l'urbanista un rompicapo ed un incubo.

Attorno ad essa, nei testi e discorsi degli amministratori, dei

rappresentanti dei diversi gruppi sociali e di interesse, nella stampa, nella pubblicità, nelle analisi e nei progetti di altri tecnici e studiosi, nella loro stessa fraseologia, nelle metafore ed analogie cui essi ricorrono con maggior frequenza e che si riversano poi sulla società divenendone buon senso e senso comune, si viene quasi inevitabilmente ad addensare un nugolo di enunciati "anonimi, contorti, frammentari, chiacchieroni", che, nel loro insieme, costruiscono il problema della strada in modo pressoché insolubile.

Alcuni pretendono di avere un carattere eminentemente inferenziale che possa essere sottoposto alla verifica o falsificazione. Nella maggior parte di questi enunciati Roland Barthes e Alfred Sauvy avrebbero riconosciuto alcuni dei principali "miti d'oggi". Altri tendono a rinviare l'urbanista ad una visione d'insieme e ad un tempo lungo, a ramificati ed estesi sistemi di relazioni tra soggetti, attività, luoghi e saperi tra loro fisicamente o concettualmente distanti. Molti, all'opposto, gli propongono visioni limitate a situazioni contingenti, a soggetti, luoghi e saperi articolari ed ai loro specifici caratteri e ruoli. Alcuni enunciati costruiscono il problema al di fuori dello specifico campo d'indagine dell'urbanistica e dell'ingegneria ed architettura della strada, ma altri propongono e disegnano soluzioni di emergenza per problemi non ancora correttamente costruiti. Nessuno appare proprio di uno specifico soggetto parlante, deposito di uno specifico sapere; ma il loro insieme da luogo ad una "rappresentazione collettiva" internamente contraddittoria che attraversa obliquamente i diversi gruppi sociali e di interesse e che tende a permanere con grande stabilità nel tempo; difficile da rimuovere e che peraltro si oppone con forza ad altre ed altrettanto importanti rappresentazioni: è da questa opposizione che nasce il rompicapo e l'incubo.

Ciò che domina la rappresentazione è un'immagine idraulica "banale", solitamente utilizzata nelle due flessioni organica ed alluvionale per ridurre ed esaltare il ruolo della strada, ridurlo ad un unico scopo ed esaltarne l'importanza: si tratta di incanalare flussi; smaltire, evacuare, far circolare; evitare la formazione di ingorghi, allargare, dare nuovi sbocchi, impedire che il flusso rompa gli argini, straripi e sommerga la città. Nello spesso linguaggio, "intessuto di abitudini, di ripetizioni di stereotipi, di clausole obbligate e di parole-chiave" dell'odierna rappresentazione collettiva dei problemi del traffico e della viabilità le strade divengono "gronde", "scolmatori", "arterie" e "capillari", infrastrutture semplici, nel disegno delle quali si vorrebbe rappresentata un'idea pervasiva del movimento, della sua continuità e velocità; dalle quali si vorrebbe togliere nascondendola ed occultandola ogni incrostazione, ogni scopo diverso, come fermarsi, lo stare, il voltarsi indietro e guardare.

Il frammento, l'eterogeneo, l'incongruo, il molteplice, la differenza hanno costruito un'altra grande e forse ancor più importante rappresentazione collettiva, un altro "mito d'oggi"; esso invade ogni aspetto del mondo fisico e delle idee opponendosi con forza ad ogni sguardo, ad ogni discorso e ad ogni pratica che aspiri a farsi generale. Siamo talmente immersi in questa nuova

rappresentazione del mondo che vi riferiamo ogni incoerenza riscontrabile nei fatti o nei discorsi; l'usiamo in modo acquietante per trasgredire le regole linguistiche, le sintassi argomentative, le procedure d'interazione che ci siamo dati; per accettare la frequenza dell'imprevisto, per disfarci del peso della regola che si fa norma, per giustificare ogni progetto, forse ogni sua motivazione. Ad esempio per non rilevare le aporie contenute nell'idraulica della precedente rappresentazione collettiva. Per accettare che entrambi i miti rendano la strada, confinata allo svolgimento di una sola mansione tecnica, sempre più estranea alla costruzione del territorio, dello spazio urbano e del loro senso. La strada è divenuta oggetto di uno specialismo che la sottrae al campo dell'urbanista.

4. Per lungo tempo, invece, la strada è stata ineludibilmente costitutiva dell'oggetto di studio e del progetto dell'urbanista. Attraverso le strade l'urbanista ha letto ed interpretato la città, il territorio e la loro storia; attraverso le strade ha cercato di dare loro nuovi sensi e ruoli. Mi sembra persino difficile pensare il problema urbanistico od una sua qualsivoglia articolazione senza riconoscerci il ruolo assolutamente cruciale della strada.

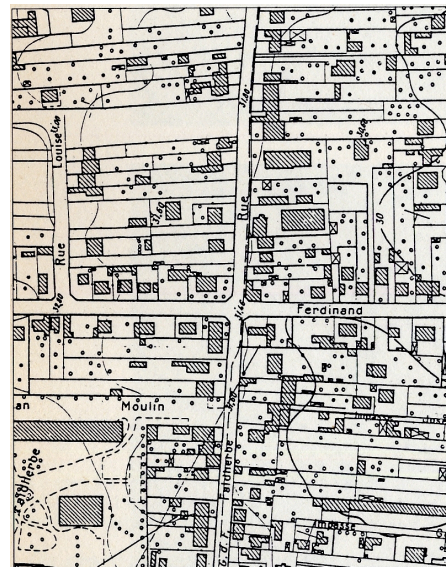
L'urbanista ha usato le strade per misurare il territorio, per suddividerlo, per significare le differenze tra le sue parti ed il carattere di ognuna, per porre della distanza tra le cose, tra gli oggetti architettonici, le attività ed i loro soggetti, per definire allineamenti, regole d'ordine e loro eccezioni, per rappresentare il potere e la gerarchia, per separare, stabilire limiti e mediazioni, tra l'interno e l'esterno, il sopra ed il sotto, il privato ed il pubblico, ciò che si può o vuole mostrare e ciò che si nasconde; oppure per collegare, per mettere in comunicazione tra loro territori, popolazioni e società, per attivare od imporre scambi, per rendere accessibili risorse umane e materiali, sfruttare loro giacimenti, rendere edificabile e valorizzare uno specifico luogo o terreno, deviare un flusso di traffico, attirarlo, consentire la sosta e la circolazione, delle persone e delle merci, lo scambio delle cose e delle idee. La strada, nella inesauribile serie delle sue specifiche varianti tecniche, funzionali, formali e simboliche, solo pallidamente ripetuta dalla varietà dei nomi mediante i quali vi facciamo riferimento, è sicuramente uno dei principali materiali con i quali l'urbanista si è da sempre trovato a lavorare; di volta in volta per affermare il valore della "regolarità", della "continuità", della "permanenza", del "visibile", dell'"organico", della "tecnica", della "velocità" entro differenti concezioni ed immagini dello spazio.

Alla strada, metafora del vivere, del conoscere e dei diversi percorsi della storia, nel progetto dell'urbanista è stato da sempre affidato un ruolo collettivo; non solo nel senso di costituire lo spazio dove per eccellenza la collettività si vede e riconosce sé stessa, la propria cultura ed i propri "miti", ma anche in quello di divenire segno di ciò che rende discreto, non omogeneo, articolato e cionondimeno coeso lo spazio sociale. Con il suo ambiguo carattere di traccia che collega e di limite che separa la strada, spazio tra le cose, si è fatta struttura cui gli altri spazi urbani, edificati e non,

38.



39.



si riferiscono per acquisire significato: individualmente, come parti dotate di una propria riconoscibile identità, od insieme, come dettagli di una forma comprensibile e più generale. In questo senso la strada può rendere tra loro non incompatibili le due rappresentazioni collettive che dominano lo spazio urbano ed il territorio contemporaneo.

5. La cultura diffusa dei paesi occidentali e oggi percorsa da una ambigua nostalgia per la città antica in tutte le sue diverse declinazioni, ivi compresa la città del secolo scorso, e da un ingiusto rifiuto della città moderna; quasi una nuova rappresentazione collettiva in via di formazione che si esprime, per ora, in modo implicito ed inconsapevole come insieme disordinato di pratiche sociali, di procedure amministrative e di atteggiamenti progettuali.

Della città antica non vengono rimpianti e riproposti per la conservazione e ripetizione i caratteri dello spazio privato, individuale, quanto piuttosto quelli dello spazio collettivo: la strada e gli spazi urbani, aperti o coperti, pubblici e privati, che ad essa si articolano. È mia impressione che di tutto ciò non si stia capendo molto: che si scambii il nuovo atteggiamento per una maggior consapevolezza storica, per una più gelosa cura delle testimonianze del passato, per una nuova specie di "antiquariato", per uno snobismo di gruppi emergenti, soprattutto per un rifiuto del programma di ricerca dell'urbanistica e dell'architettura moderna. Al contrario il nuovo atteggiamento mi sembra riveli "solo" l'emergere vago, cioè ancora aperto alle più diverse interpretazioni, di una domanda di spazio collettivo; di uno spazio, altrettanto vago, nel quale la collettività ossa rappresentarsi, osservarsi e comprendersi nelle sue articolazioni e nel suo insieme, nel suo passato e nel suo divenire.

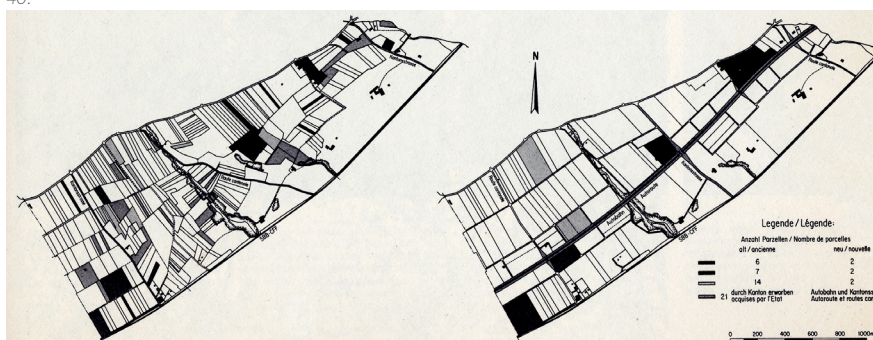
Il compito che sta oggi di fronte all'urbanista è appunto quello di restringere la vaghezza di questa domanda fornendole interpretazioni, adeguate ai caratteri delle società contemporanee, che si rappresentino attraverso un "progetto di suolo", inizialmente un progetto dello spazio stradale e di quelli che ad esso si articolano. Che si incominci conservando ed imitando, rivolgendosi con qualche nostalgia al passato, osservando i caratteri "elementari" delle maggiori interpretazioni che ci hanno preceduto, cercando di descriverle, di classificarle, di ordinarle in differenti strati di senso, mi sembra normale, ma ancora insufficiente.

Ciò che occorre è ridare alla strada il suo spessore funzionale e semantico, farla divenire ancora elemento costitutivo del progetto urbano e territoriale, materiale resistente che, con la propria forma, si opponga al prorompere frammentario degli eventi e degli interessi, al fluidificarsi e mescolarsi delle idee, all'annullarsi di ogni riconoscibile identità, di ogni differenza tra progetti alternativi, di ogni criterio atto a stabilire la loro legittimità.

Ciò non si ottiene attraverso affrettate e burocratiche classificazioni e separazioni, risolvendo la questione per parti distinte: ad un estremo le strade

destinate a smaltire il flusso informe del traffico con attaccati i loro parcheggi, all'altro, dietro il muro del parcheggio, la piazza commerciale riempita dei piccoli segni dell'arredo urbano. Non vi è niente oggi di più destinato all'insuccesso del piano di settore. Neppure si ottiene solo aumentando le dotazioni di superfici per la circolazione e la sosta delle nostre città. Le stime più ragionevoli ci portano a dire che non abbiamo le risorse fisiche, monetarie e temporali per ottenere significativi risultati lungo questa strada. Ciò implica invece che i temi proposti alla politica urbanistica vengano di nuovo formulati, soprattutto che ne venga ripensata l'importanza e la priorità: la sintassi. In particolare, ciò implica che il problema del traffico venga per un momento de-drammatizzato, fatto uscire dalla emergenza "alluvionale" e ricollocato entro un progetto che aspiri ad una propria coerenza e legittimità nel tempo lungo. Si vedrà che questo è di nuovo un progetto complessivo: al centro vi saranno gli assetti morfologici, i principi insediativi e le loro mutue relazioni, le architetture urbane; dettagli che comporranno e trarranno significato da un insieme, da un piano urbanistico.

40.



Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi



MARIA AUBÖCK E JÁNOS KÁRÁSZ_Intuizione

1. Il luogo della mescolanza

Ci occupiamo di questioni riguardanti il paesaggio culturale e la sua trasformazione: l'infrastruttura tecnica, economica e culturale ne è una parte. Ogni progetto suscita, innanzitutto, la questione del proprio scopo o obiettivo, ci domandiamo in quale misura la possibile autenticità di un luogo oppure lo sviluppo sociale e collettivo collegato a un paesaggio sia un obiettivo prioritario della progettazione. Il termine "infrastruttura tecnica, economica e culturale" definisce lo stato in cui la collettività e il paesaggio sono strutturati. Se questo stato riguarda il paesaggio, è necessaria una progettazione concreta, proprio per definire materialmente l'infrastruttura e per provvedere all'installazione di un allestimento di alta qualità, come, per esempio, le reti di tubazione per l'acqua potabile, le varie forme di rifornimento di energia, le diverse vie di comunicazione oppure le reti dei media elettronici e virtuali.

Il termine *paesaggio* - se è da intendersi come base per l'architettura del paesaggio - si definisce attraverso il contesto naturale e culturale di una regione. La parola *paesaggio* può anche rappresentare un luogo dove si mescolano idee, interessi, oggetti ecc., se quest'ultimi non sottostanno a nessuna struttura oppure a nessun ordine evidente. Sia nel contesto circoscritto a uno spazio limitato sia nel contesto regionale, il paesaggio è dunque la base e, nello stesso tempo, anche l'obiettivo di di ogni progettazione.

2. L'incertezza istruttiva

Trattiamo in modo specifico ogni nostro incarico: cerchiamo di trovare la soluzione più adatta a ogni tematica e ogni problema. Questo vale sia per i progetti di architettura del paesaggio (per esempio, nella realizzazione di una piazza o di una passeggiata lungo il fiume), sia per il ripristino, il completamento o l'ampliamento di giardini storici (per esempio, nel caso dei giardini del castello Belvedere a Vienna o dei giardini per il castello Herberstein) nonché per lo sviluppo di prospettive estetiche per il paesaggio (come nel caso in cui si valutino le possibilità di realizzare un parco tecnologico). Analizziamo il tema che ci è stato affidato cercando domande irrisolte, contraddizioni e paradossi. L'architettura del paesaggio, soprattutto nel caso delle infrastrutture, si sviluppa proprio intorno a queste interfacce. Cerchiamo nell'approccio artistico-intuitivo la risposta alle "macchie bianche" e ai paradossi dell'analisi razionale. Quest'approccio è inteso come metodica riflessiva, come metodica del costantemente incompiuto e del continuo mettersi in dubbio, un impraticarsi pazientemente nell'incertezza.

3. La misura del tempo

La storia stessa del paesaggio culturale fornisce la risposta a questa domanda, poiché l'infrastruttura deve appartenere al paesaggio per poterne diventare parte. Si potrebbe discutere questa domanda sulla base di molti progetti storici, come, per esempio, gli impianti di irrigazione nell'Alto Adige (*waale*), le gallerie e le strade d'alta montagna in Svizzera e le linee ferroviarie in Austria (per esempio, al Semmering). Non si può rispondere a questa domanda senza pensare al contesto durante la progettazione. L'infrastruttura deve rendere possibile che l'individuo - sia esso uomo, animale o pianta -, la società e il paesaggio interagiscano in modo intrecciato e capace di sviluppo. Questo è l'obiettivo dell'infrastruttura; essa non è fine a se stessa.

Il significato di un manufatto all'interno di un paesaggio può, in questo caso, diventare portatore di un messaggio culturale, talvolta anche avere l'effetto di un simbolo di un'estetica regionale. L'aspetto temporale ha senz'altro un ruolo essenziale, dato che la misura del tempo del paesaggio è diversa da quella dei singoli manufatti e cioè più lenta.

4. Nascondere o evidenziare?

La risposta a questa domanda dipende dal piano del significato sul quale sono posti i progetti dell'infrastruttura. Da una parte possono rimanere inosservati, *invisibili*, dall'altra possono essere importanti dal punto di vista strategico oppure essere strategicamente trasformati nel marchio di un paesaggio. Così, a Londra, la più antica metropolitana del mondo - grazie anche alla grafica delle piantine facile da ricordarsi - è diventata per gli utenti un esempio significativo di un servizio urbano, sebbene certamente non offra niente di più o di meno di altre aziende municipali di trasporti pubblici. Un altro esempio potrebbe essere la soluzione alla questione seguente: "È più importante il risanamento del centro storico dell'Avana - di grandissimo valore dal punto di vista della storia dell'architettura - oppure il risanamento del suo sistema di canali?"

5. Meno ambiente e più paesaggio

La sensibilità è legata alla sensualità e alla ragione e, dunque, all'esperienza e alla riflessione. Non esiste quasi nessun campo nella nostra società in cui i contrari e le contraddizioni vengano alla luce con una carica emozionale tanto forte.

In Austria, il dibattito intorno al paesaggio, all'impatto ambientale e alla protezione dell'ambiente implica anche l'utilizzo sempre più crescente del paesaggio (per la costruzione di abitazioni, impianti turistici, territori per l'industria e per le vie di comunicazione).

Negli ultimi anni sono sorte delle discussioni che si svolgono spesso

42.



43.



in un tono molto emozionale e, addirittura, irrazionale.

Il movimento ecologista e per la protezione della natura ha contribuito molto a questa situazione. L'opinione pubblica mostra sempre meno comprensione verso il completamento, il miglioramento e l'ulteriore sviluppo del paesaggio, argomenti che molto spesso non vengono neanche capiti e rifiutati solo per principio. In questi casi, l'argomentazione deve essere tenuta in pubblico e in modo discorsivo (come, per esempio, nel caso del miglioramento e dell'ampliamento dei tracciati ferroviari).

L'architettura e la progettazione del paesaggio sono ancora molto sconosciute nella realtà austriaca e, come sempre, saranno regolamentate attraverso leggi riguardanti la protezione dell'ambiente, piuttosto che discusse in base alle categorie formali ed estetiche del paesaggio. In questo campo, le amministrazioni locali mostrano delle reazioni molto differenti: a seconda della costellazione del clima politico del luogo sono moderate, orientate verso il futuro, ma, molto spesso, semplicemente tradizionaliste.

Sintesi: “nuvola” antologica

Dopo aver passato in rassegna tutti gli autori - con i relativi testi - che si sono espressi in maniera decisiva e significativa in merito al paesaggio, si è ritenuta necessaria un'operazione di rielaborazione e sintesi di quanto affrontato.

Si è deciso di creare una “nuvola” di parole che ha l'obiettivo, al primo colpo d'occhio, di dare una restituzione di quelli che sono i concetti chiave più attraversati, ripetuti e rilevanti in modo da favorire la sedimentazione delle riflessioni che questa sezione antologica ha generato. L'idea è quella che da un approccio di tipo antologico possa uscire una miscellanea di suggestioni, di elementi di riferimento che trovino dentro alle parole chiave più ripetute il loro compimento e permettano di fissare visivamente quanto è stato approfondito.

Risulta evidente come vi sia un'eterogeneità di parole che rimanda certamente alla complessità delle relazioni e degli elementi di riflessione in materia di paesaggio. Inoltre, alcuni predicati rimandano non solo al progetto di paesaggio ma anche al possibile approccio che si può instaurare con esso, suscitando immagini che pongono ulteriori suggestioni riguardo all'atteggiamento da tenere nei riguardi di questa materia. Alcune parole - come “esempio” - alludono infatti ad un approccio pragmatico sperimentale meno legato ad un'interpretazione teorica e altre sono più legate a delle “possibilità” che il progetto propone.

La sezione antologica è stata quindi affrontata - dal punto di vista processuale - per permettere di comprendere e capire quali sono i temi, le ricorrenze, le specificità che il progetto di paesaggio mette in campo.

Tale “nuvola” si colloca quindi all'interno del mio percorso metodologico come un tentativo di estrapolare e distillare una serie di temi che la sezione antologica antologica consegna come elementi di riflessione. Tale operazione, inoltre, risulta interessante dal punto di vista linguistico e comunicativo e acquisisce valore nella misura in cui è possibile constatare che le sue basi sono oggettive e non soggettivamente arbitrarie. La sintesi proposta si inserisce perfettamente nel percorso di apprendimento e comprensione del tema svolto e costituisce un elemento che fa da “legante” e da “trampolino” per la parte successiva: la sperimentazione in una porzione di territorio precisa, in prossimità del centro urbano di Carpi, in provincia di Modena.

P A R T E III

ESPERIENZA PROGETTUALE

Carpi: cenni storici

«I dintorni della città benché in se stessi uniformi a causa della totale mancanza di ogni più piccolo rialzo di terreno, somigliano ad un grande e ridente giardino fiorito, con ininterrotte file di alberi fruttiferi e di olmi a cui si maritano le viti formando belle ghirlande. Qua e là sporgono pioppi slanciati e dal folto verde degli alberi invitano il passeggero allegri villini e case grottesche di contadini che danno al paesaggio un'attrattiva pittoresca. Però fuori dalla città l'aria è alquanto umida in causa delle acque che traversano e fecondano la campagna, stagnando qua e là.

Nella popolazione di Carpi regnano ancora infatti i patriarcali miti ed incorrotti costumi che si riscontrano nelle città d'Italia discoste dalle grandi vie di comunicazione. La ferrovia, di recente costruita, non vi ha ancora esercitato la sua influenza corrompitrice e livellatrice.

*Il forestiero vi è ancora ospite raro e benvenuto».*³⁵

Con queste parole Hans Semper (Dresda, 1845 - Innsbruck, 1920) descriveva sul finire del 1800 il paesaggio relativo al territorio carpigiano.

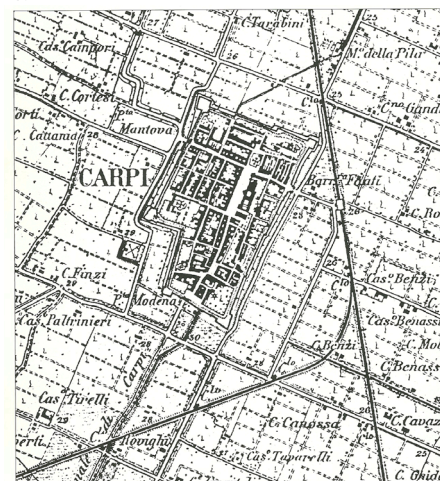
Carpi è un comune di circa 70419 abitanti e situato in Emilia Romagna, precisamente in provincia di Modena. Risulta oggi essere il più popoloso comune della provincia dopo il capoluogo ed è sede principale dell'Unione delle Terre d'Argine assieme ai comuni limitrofi di Soliera (MO), Novi di Modena (MO) e Campogalliano (MO) ed è situato a circa 20 km a nord-ovest di Modena. La sua superficie è di 131,54 kmq, la sua densità di popolazione è di 535,34 ab./kmq e tra le sue frazioni si citano: Budrione, Cortile, Fossoli, Gargallo, Migliarina, Santa Croce, San Marino (Carpi), San Martino Secchia. I comuni confinanti invece sono: Campogalliano (MO), Cavezzo (MO), Correggio (RE), Fabbrico (RE), Modena, Novi di Modena (MO), Rio Saliceto (RE), Rolo (RE), San Prospero (MO), Soliera (MO).

Carpi è una città che ha visto il suo massimo sviluppo in periodo medievale (è infatti un borgo medievale di origine preistorica: civiltà villanoviana) anche se il suo territorio è segnato da elementi antecedenti riconducibili all'epoca romana, come visibile da alcuni dei segni più importanti del suo assetto territoriale: le vie romane e tra queste la via Emilia.

Nell'analizzare alcune tra le prime cartografie del territorio oggetto di analisi emergono alcuni elementi identitari precisi: la città - come visibile dalla carta del 1884 prodotta dal rilievo dell'Istituto Geografico Militare Italiano - è dotata di mura di cinta ed è priva di insediamenti *extramoenia*. Nell'osservare la cartografia si nota come l'unico fatto urbano che evidenzia la nuova situazione, venutasi a creare con l'Unità d'Italia e che costituisce un segno di anticipo dei futuri sviluppi, sia la sistemazione del lato nord-est della città a seguito della costruzione della ferrovia nazionale, inaugurata nella tratta Modena-Mantova il 28 dicembre del 1872.

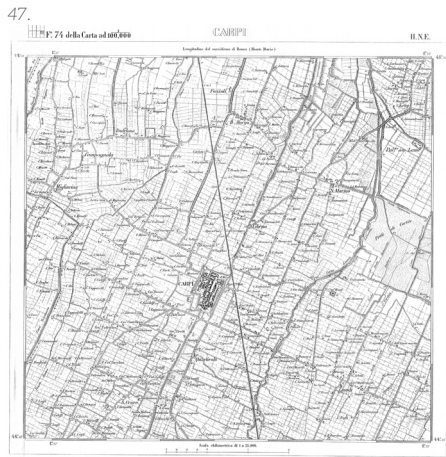
³⁵ Semper H., *Carpi ein Fürstentum der Renaissance*, Dresden, 1882, p. III

45.



46.





Anche osservando una cartografia successiva del 1913 - sempre prodotta dall'Istituto Geografico Militare - è possibile constatare come la viabilità ferroviaria segni profondamente il territorio oggetto di indagine ed è inoltre visibile un ulteriore tratto - ora non più presente - nella porzione a sud di Carpi: tale asse, sorto come biforcazione dal tracciato principale, devia per dirigersi verso i vicini centri reggiani, nello specifico Correggio (RE).

Analizzando un ulteriore documento - la cartografia dell'IGM del 1933 - si può invece notare come abbiano inizio i primi mutamenti della morfologia urbana di Carpi in quanto l'espansione inizia a dirigersi oltre le mura cittadine. La struttura urbana inizia così a modificare la sua forma e comincia a determinarsi un nuovo assetto urbano, sempre imperniato attorno all'antico nucleo storico e condizionato dai principali assi viari, in particolare la ferrovia. Inoltre, con l'espansione a sud della città, è possibile constatare come inizino ad espandersi e a formarsi i primi principali servizi di interesse sovralocale.



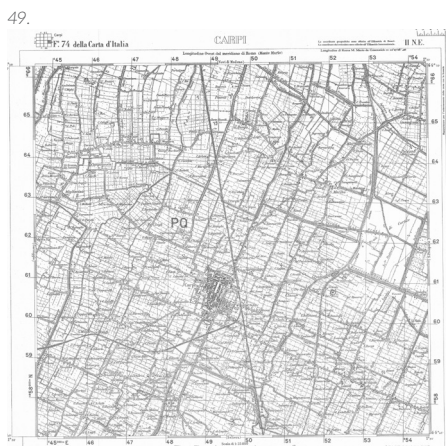
Da queste tre cartografie storiche prese come riferimento si evince come l'area carpigiana sia determinata da un nucleo storico-urbano consolidato nel tempo, dal quale sono dipese tutte le principali relazioni e movimenti nel territorio prossimo. Sono inoltre ben visibili sin dal finire del 1800 i numerosi tracciati dei canali e dei percorsi stradali più importanti.

La prima ripresa aerea della città - avvenuta il 5 settembre del 1944 - mostra la sostanziale "tenuta" del nucleo storico anche dopo la demolizione delle mura e la costruzione dei viali circondari, ispirati alla domanda di "decoro" e di "igiene urbana" espressa dalla municipalità in quel periodo storico. Le aree adiacenti alla stazione ferroviaria e fuori Porta Modena - una delle porte più importanti della città -, messe rapidamente in vendita nei primi quindici anni del '900, costituiranno la prima espansione di Carpi oltre il "centro storico".

Il decennio 1918-1928 è caratterizzato dalla continuità rispetto le trasformazioni intraprese dalle amministrazioni moderate di epoca giolittiana: la costruzione del piazzale e del grande parco pubblico fuori Porta Mantova, l'ospedale - inaugurato nel 1922 - il rinnovo e il completamento delle strutture cimiteriali, l'edificazione del campo sportivo e del mercato del bestiame (1928) e gli interventi nel settore dell'edilizia popolare con la lottizzazione dell'area Pallotti: il più esteso insediamento urbano oltre le strade circondariali.

Nel periodo della prima espansione post-bellica (come è visibile nella ripresa aerea del 14 ottobre del 1955), la stretta connessione tra spazio del lavoro e spazio domestico - che di norma comprendeva in un unico edificio l'abitazione e il laboratorio di maglieria - caratterizza la particolare fisionomia dell'economia carpigiana dei primi anni; la lottizzazione di interi quartieri di piccole case unifamiliari dotate di giardino fu il riflesso urbanistico, di certo meno lacerante che altrove, della via carpigiana allo sviluppo.

Ma la crescita urbana di Carpi si concentra, con macroscopica evidenza, tra gli anni Sessanta-Ottanta: la ripresa aerea del 1980 mostra infatti una situazione fisica ormai consolidata, passata attraverso il primo Piano



Regolatore Generale Comunale adottato nel 1959 e approvato nel 1967 e poi la successiva Variante Generale del 1978, approvata nel 1980. Lo strumento urbanistico segna il passaggio da una fase di espansione incontrollata della città, caratterizzata da una semplice sommatoria di lottizzazioni, ad un'altra di sviluppo "guidato" dove, attrezzature e servizi collettivi, vengono considerati gli strumenti primari e indispensabili per un riequilibrio ed una qualificazione dello sviluppo urbano.

L'interesse, certo legittimo e pertinente, ma tutto sbilanciato sulla crescita urbana, ha nei fatti accentuato la dicotomia tra città-campagna. La esplicita rinuncia del primo Piano Regolatore ad intervenire nel territorio agricolo ha contribuito all'abbandono e alla defunzionalizzazione dei volumi agricoli, mentre l'attenzione espressa nella Variante del '74 alle problematiche che investivano il settore primario, si è innestata su una situazione già fortemente involuta che ha accentuato la debolezza dei propositi dichiarati.

Nella sequenza di ortofoto riportate sono certamente evidenti i continui mutamenti del nucleo urbano di Carpi e attraverso di esse è possibile comprendere il continuo cambiamento e fervore della città, i quali l'hanno portata sino allo stato attuale.

I vecchi segni delle prime espansioni ora scompaiono al di sotto della trama urbana sempre più estesa e fitta ed emergono nuovi assi che segnano in direzioni diverse il futuro assetto della città (come ad esempio il tratto che partendo dall'acquedotto comunale si dirige sino all'asse principale a sud di Carpi).

Il fermento dell'industria tessile, che è diventato carattere identitario della città spinge con forte slancio l'espansione verso ovest con impianti produttivi che diverranno veri e propri nuclei autonomi sino a formare l'odierno comparto tessile, luogo nevralgico per l'economia di Carpi. Venne qui infatti impiantato - con l'avvento della rete autostradale - il casello di Carpi che ora costituisce uno dei più importanti ingressi nella città e proprio da questa infrastruttura, nell'avvicinarsi in prossimità del comune, è ora possibile osservare la serie di industrie che, come in una "vetrina" nazionale, si slanciano con le loro facciate sul panorama visivo di chi attraversa la Brennero (A22) in questo punto.

Contemporaneamente all'espansione della città sono aumentate anche le dimensioni delle frazioni limitrofe i cui limiti sono ora sempre più prossimi al centro urbano di Carpi.

Negli anni essi si sono dotati di nuove funzioni e stanno diventando luoghi sempre più determinanti per il futuro assetto urbano del territorio. In molti punti della campagna carpigiana sono ancora ben visibili i caratteri frammentari delle conurbazioni sviluppate attorno ad assi infrastrutturali, sia primari che secondari. Alcune frazioni hanno raggiunto oggi un'estensione urbana tale da essere paragonabile a quella dei vicini comuni. Il ruolo identitario degli elementi antropici ha svolto quindi nei decenni un ruolo fondamentale.

50.

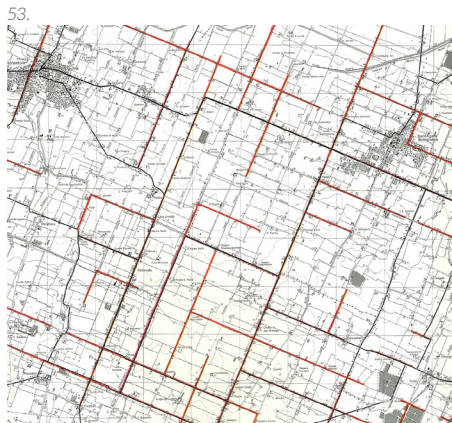


51.



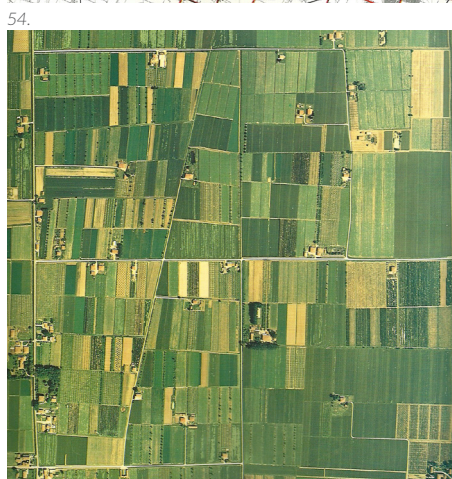
52.



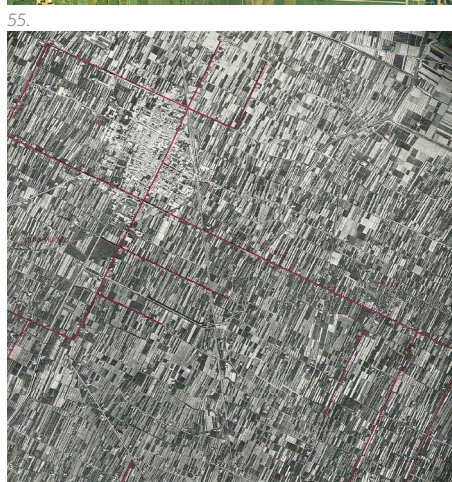


Le tracce del passato: la centuriazione

Il territorio modenese - con la deduzione della colonia romana di *Mutina* (Modena) avvenuta nel 183 a.C. - fu soggetto alla centuriazione ossia alla misurazione e divisione regolare del terreno in grandi appezzamenti quadrati di 200 iugeri (ossia 50 ettari), mediante incroci di assi ortogonali, i cardini e i decumani, a distanza regolare di 710 metri. Il paesaggio agrario presenta ancora, dopo 2000 anni, le tracce del reticolo centuriale, costituito da strade, viottoli, canali, filari, ecc. I segni di questa epoca sono rilevanti nella media pianura e in particolare nel territorio intorno a Carpi e anche nella zona compresa tra Nonantola (MO) e il torrente Samoggia (anche se quest'ultima zona attualmente rientra in parte nel territorio bolognese: di essa è stata ormai accertata con sicurezza l'appartenenza all'*Ager Mutinensis*). Nella cartografia riportata sono evidenziate le tracce degli assi centuriali che ancora costituiscono l'orditura del territorio organizzandolo secondo una maglia quadrata regolare di 710 metri di lato.



Carpi, come altri centri abitati sorti in epoca medievale, è situata all'incrocio di cardini e decumani, che costituivano l'ossatura principale della viabilità romana, mentre nelle campagne gli antichi insediamenti e le attuali frazioni sono ancora in gran parte addossati ai *limites*. Nel carpigiano le linee del cardine massimo (DM) e del decumano massimo (KM) sono state riconosciute nei due assi ortogonali che attraversano perfettamente a metà gli impianti centuriali. Il DM è identificato nella strada rettilinea che attraversa da ovest ad est la campagna e sulla quale è situata la frazione di Limidi (MO) assieme al centro di Sozzigalli (MO) - Strada Provinciale n. 1 "Sorbarese" o "Carpi-Ravarino"), mentre il KM è identificato nel rettilineo che attraversa Carpi in direzione sud-ovest nord-est, e sul quale è situata la località di Quartirolo, ora completamente integrata nel nucleo urbano cittadino.



Ulteriore testimonianza della persistenza nel tempo della centuriazione è data proprio dalla frazione di Limidi, il cui toponimo non è altro che la derivazione da un termine tecnico della centuriazione: *limes*, *limites* (linea di confine).

Il sistema della *piantata* e le siepi di pianura

Ormai diversi decenni fa la pianura emiliana era segnata dal disegno geometrico degli appezzamenti delimitati da "piantate" e da siepi.

Sembra che già gli Etruschi avessero appreso il metodo di allevare le viti "maritandole" agli alberi, ma è senza dubbio con i Romani che si diffuse questa coltura promiscua di viti e di cereali. La *piantata* costituiva un'organizzazione colturale arborea in cui la vite veniva "maritata" a tutori vivi, in gran parte rappresentati da Olmo e Acero campestre (detto anche "Oppio"), ma anche da Pioppo nero, Farnia, Salice bianco, Ciliegio, Gelso.

Questa forma di allevamento assicurava all'azienda agricola legna da ardere, paleria e legname da lavoro (con l'Acero, ad esempio, si costruivano gli zoccoli) ma, soprattutto, la ripetuta sfrondata della frasca offriva una validissima integrazione alimentare per il bestiame.

A partire dagli anni '50-'60 la piantata conosce ovunque un'inesorabile regressione, legata ad un complesso di fattori, tra i quali il più importante è la diffusione delle lavorazioni meccanizzate, per le quali le piantate costituiscono impedimento. Anche la perdita di importanza della frasca come risorsa foraggera in allevamenti sempre più intensivi, la moria dell'Olmo - attaccato dalla Grafiosi - la necessità di molta manodopera per la manutenzione e la diffusione di sistemi di allevamento della vite a spalliera, sorretta da pali di cemento, concorrono alla scomparsa della piantata.

Nella foto, scattata nel 1957 nella zona di San Possidonio (MO), sono riconoscibili anche altri due elementi tipici dell'equipaggiamento territoriale della pianura: i filari di Pioppi cipressini e le siepi. In comune assolvevano alla funzione di delimitazione dei confini poderali e di protezione delle colture dal vento. La siepe era costituita da uno strato denso di cespugli, composto da biancospino, prugnolo, sanguinella, ligustro, corniolo, rovo, azzeruolo, rosa selvatica, perastro, sambuco, sorbo domestico e da uno strato più alto di specie arboree quali olmo, acero campestre, farnia, salice bianco. Nell'economia contadina le siepi fornivano bacche, legna, strame, rifugio per la selvaggina e gli insetti impollinatori, come api e bombi. La foto rappresenta, pertanto, una magnifica immagine del paesaggio rurale tradizionale a maglia stretta, prima che l'adozione di tecniche di coltivazione fortemente intensive e meccanizzate, la razionalizzazione degli schemi di rotazione colturale, l'abbandono delle campagne e l'ampliamento delle superfici aziendali portassero alla semplificazione monoculturale del paesaggio agrario attuale.

Il sistema fluviale: la presenza del Secchia

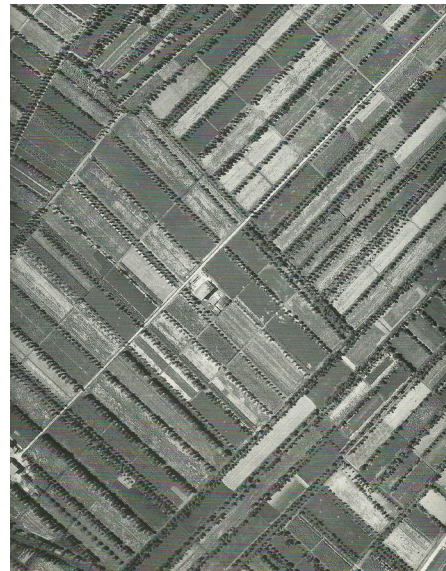
La presenza di numerosi corsi d'acqua ha caratterizzato l'evoluzione del territorio modenese e condizionato la vita della sua popolazione nel corso dei secoli. I fiumi hanno subito per cause naturali continui mutamenti di percorso, assecondati od ostacolati dall'uomo per quanto era in suo potere ed a seconda delle proprie necessità, fino almeno al XV-XVI secolo, quando la loro regimazione li ha costretti in percorsi obbligati, modificati talora soltanto da interventi antropici. Le fotografie aeree mostrano le tracce di fiumi scomparsi, fornendo insieme alle mappe antiche un contributo fondamentale alla conoscenza dell'evoluzione dei corsi d'acqua.

Che la presenza di numerosi corsi d'acqua abbia caratterizzato il territorio e condizionato la vita delle popolazioni modenesi è un fatto acquisito e già ampiamente studiato. Dopo le tracce dei fiumi scomparsi, testimoniati

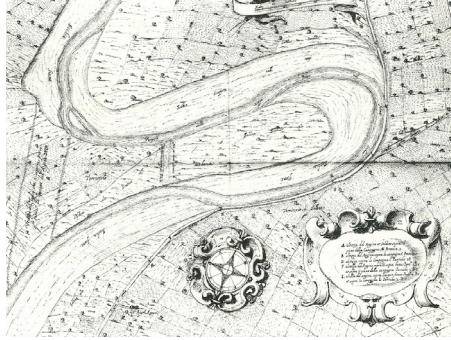
56.



57.



58.



dalle riprese aeree, anche le mappe antiche portano il loro contributo di conoscenza all'evoluzione dei corsi d'acqua ed allo sfruttamento di queste risorse naturali. Le zone golenali - in dialetto note come "saldini" - erano costituite spesso dalle aree rilasciate da meandri fluviali scomparsi. Delimitate da lievi arginature dette "coronelle", esse costituivano le casse d'espansione naturali del fiume, mentre gelsi, salici, e a volte la vite maritata all'olmo, erano la vegetazione "produttiva" di queste aree esondabili. Il progressivo recupero delle golene a colture stabili maggiormente remunerative ed il conseguente contenimento del corso d'acqua all'interno del letto, ha rappresentato una causa, non secondaria, del restringimento degli alvei fluviali.

Le divagazioni del fiume, là dove il corso d'acqua si doveva fare strada nelle zone depresse della pianura, sono evidenziate chiaramente anche dalla cartografia antica, che puntualmente annota le anse scomparse, così come le coltivazioni nelle golene o l'orditura dei campi.

La produttività del fiume era pure rappresentata dalle aree boscate delle rive e delle *berlede*, cioè quelle isole fluviali più o meno stabili che si formavano nel suo letto, quando il corso d'acqua si ramificava, disponendosi a ventaglio sulle più moderate pendenze della prima pianura.

Mentre queste isole, il cui toponimo è rimasto in numerose località rivierasche, venivano utilizzate per il taglio del legname ed anche per il pascolo del bestiame, le "giare" del fiume erano il luogo ove si ricavano ciottoli e sassi per inghiainare le strade, materiali da costruzione per muri di contenimento, per le pile dei ponti o per il basamento degli edifici. Perciò una diffusa attività estrattiva è sempre stata presente sulle rive di Secchia e di Panaro, senza causare danni all'ambiente; solo dagli anni Cinquanta in poi l'intensità e la pratica indiscriminata di questa estrazione, accompagnata da mezzi tecnici di gran lunga più efficaci, sono le cause dei danni macroscopici che oggi sono sotto gli occhi di tutti.

Il fiume che caratterizza il territorio oggetto di indagine è il fiume Secchia (il cui nome però è sempre utilizzato al femminile): questo fiume - principale affluente di destra del Po dopo il Tanaro - scorre per gran parte in Emilia Romagna estendendosi per una lunghezza di circa 172 km. Nasce dall'Alpe di Succiso, sull'Appennino tosco-emiliano, nel comune di Collagna (RE) e la sua sorgente si colloca ad un'altitudine tra i 1700 e i 2100 m s.l.m. Il corso del fiume nel tratto appenninico ha un andamento da sud ovest a nord est e dopo Modena rallenta scorrendo sinuoso lungo un alveo incassato da stretti argini bagnando il comune di Concordia sulla Secchia (MO) e da qui entrando poi, nella parte terminale del suo corso, in Lombardia.

Come tutti i corsi d'acqua appenninici il Secchia alterna fortissime magre estive a imponenti piene primaverili - soprattutto autunnali - la cui violenza e limacciosità vengono in parte controllate nel tratto a monte di Modena (più precisamente a Campogalliano) da un complesso sistema di casse di espansione coinvolgenti una superficie di circa 1000 ettari, con una capacità di invaso di circa 15 milioni di mc. Le piene del Secchia solitamente

59.



60.



anticipano di poco quelle del Po e vengono gestite nel corso inferiore aprendo selettivamente i canali del Corsorzio della Bonifica Parmigiana Moglia-Secchia che si immettono nel fiume nei pressi di Moglia e San Benedetto Po. Uno dei suoi principali affluenti - elemento che caratterizza notevolmente l'assetto territoriale della campagna carpigiana - è il Cavo Lama (o Canale di Lama) ad oggi interamente canalizzato sino alla confluenza all'altezza di Moglia.

Il 19 gennaio 2014, a seguito delle abbondanti precipitazioni e a causa dell'erosione dell'argine di destra in prossimità della frazione San Matteo di Modena, il Secchia ha esondato, creando un'apertura di circa 80 metri. Le acque hanno invaso Bastiglia (MO), Albareto (MO), Villavara (MO), parte del territorio di Sorbara (MO) e hanno raggiunto il giorno seguente Bomporto (MO), Gorghetto (MO) e San Michele (MO). L'alluvione ha provocato ingenti danni all'agricoltura e alle attività economiche della zona, già duramente colpita dai terremoti dell'Emilia del maggio/giugno 2012. La quantità d'acqua esondata, stimabile in oltre 20 milioni di metri cubi, ha sovraccaricato la fitta rete di canali, causando allagamenti diffusi in diverse aree rurali nei comuni di Camposanto (MO), Medolla (MO), San Felice sul Panaro (MO) e Finale Emilia (MO).

61.



Area oggetto di indagine: obiettivi e approccio al progetto

L'area che si è scelta di individuare è quella porzione di territorio compresa fra il centro urbano di Carpi - nella sua parte orientale - e il meandro nel fiume Secchia. Si è ritenuto che l'area potesse fornire sufficienti elementi di riflessione per la ricchezza del suo paesaggio. In un'area di circa una decina di chilometri di estensione infatti, si possono individuare diversi elementi caratterizzanti e costitutivi dell'intero territorio: la presenza di un centro urbano esteso e consolidato (il centro urbano di Carpi), la presenza di un percorso fluviale significativo (fiume Secchia e cavo Lama), una fitta rete di canali, la presenza di aree ad elevata naturalità e di due grandi infrastrutture dall'importanza strategica: l'asse ferroviario Modena-Mantova e l'Autostrada del Brennero (A22).

L'area scelta, per le sue connotazioni morfologiche, si presta in maniera sufficientemente esaustiva a stimolare una serie di riflessioni volte ad elaborare un approccio di avvicinamento al progetto al paesaggio, sulla base delle teorizzazioni avallate e delle premesse di riferimento. In tale porzione di territorio infatti si concentrano una serie di dinamiche e di relazioni urbane, ambientali e quindi paesistiche che permettono di poter avere sufficienti elementi - e interessanti peculiarità - per poter ragionare sugli argomenti precedentemente dibattuti, tentando di fornire un contributo in merito alle dinamiche progettuali inerenti la materia del paesaggio.

Le indagini e la analisi si sono quindi susseguite con lo scopo iniziale di rilevare le eterogeneità del luogo, spronate da una lunga serie

di considerazioni che hanno portato alla rappresentazione delle relazioni esistenti tra sistema antropico e sistema paesistico-ambientale nelle prime due tavole di analisi. Il rilevamento del territorio ha permesso di individuare l'area indagata nei suoi limiti spaziali e consolidare una serie di considerazioni che hanno stimolato le riflessioni successive. Osservando il territorio indagato, si è potuto vedere come l'area fosse notevolmente influenzata dalla presenza di un paesaggio rurale, un complesso sistema naturalistico e di canali e un forte legame con le frazioni, il tutto collegandosi da un lato con il centro urbano di Carpi e dall'altro con la forte presenza del fiume Secchia. Nel definire i limiti dell'area indagata si era inizialmente pensato di procedere per "fasce" di interesse da sviluppare, visibilmente contenute all'interno degli spazi che separano le diverse infrastrutture le quali, a raggiera, si dipanano dal centro urbano verso la campagna. Questo però ha inizialmente generato una serie di considerazioni che mi hanno portata ad "invertire" il senso di selezione delle aree da approfondire, rilevandone il suo "negativo": non più fasce delimitate da infrastrutture, ma bensì le infrastrutture stesse che generavano uno spessore paesaggistico da indagare e il cui limite si sarebbe definito in un'approfondimento successivo. Questa riflessione ha permesso di compiere un primo traguardo verso la comprensione del luogo e dell'approccio che si stava individuando. Infatti l'aver individuato delle fasce di territorio il cui limite era una infrastruttura, avrebbe inevitabilmente posto l'accento su un fattore ancora ignoto, depauperizzando invece la valenza - anche identitaria - e il ruolo dell'infrastruttura. Analizzando infatti le infrastrutture rilevate - nella conferma della loro preesistenza nelle carte dell'IGM a partire dal finire del 1800 - esse sono apparse subito come evidenti segni del passato e della conformazione territoriale del luogo. Risultava quindi difficile ora "relegarle" al solo ruolo di confine di altre fasce da approfondire e selezionate su una base arbitraria ed insicura. Si è quindi deciso di individuare le principali infrastrutture che "tagliano" il territorio preso in analisi e si è successivamente cercato di dargli il giusto spessore paesaggistico in funzione delle relazioni che esse stabiliscono con il contesto.

Delle infrastrutture selezionate ne sono emerse tre principali - tra le quali il già citato asse del cardine massimo (DM) della centuriazione romana che attraversa Carpi arrivando sino al Secchia, passando per le frazioni di Limidi e Sozzigalli - orientate a raggiera nelle tre direzioni principali: nord-est, est e sud-est.

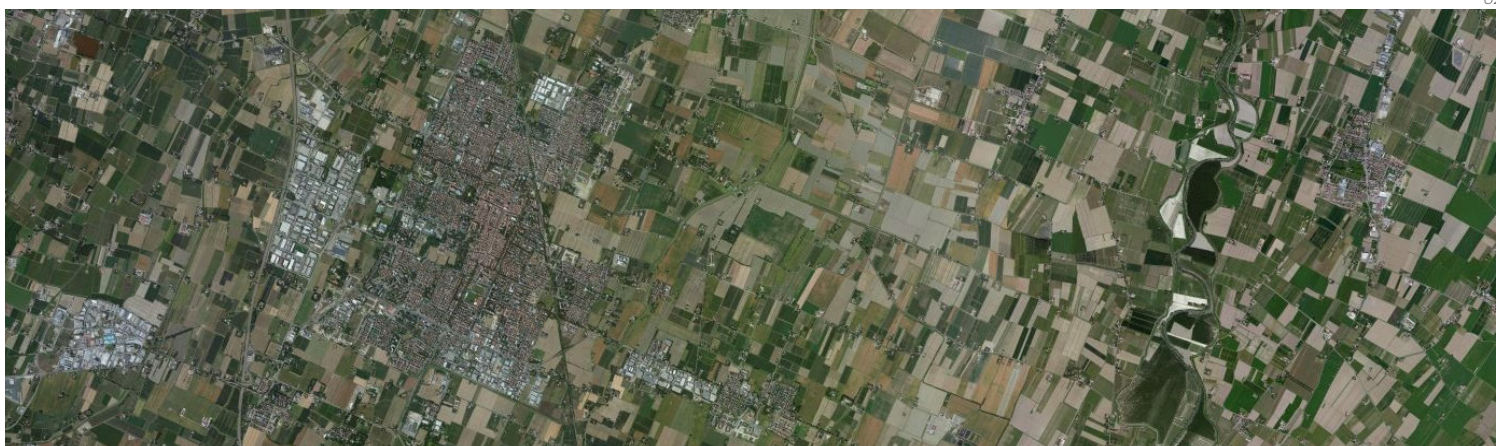
Dopo ulteriori approfondimenti a diverse scale (1:25000 e 1:10000) è stato possibile elaborare uno schema concettuale del territorio nelle sue principali componenti paesaggistiche e ciò ha permesso di individuare un asse da approfondire (il più rilevante nella conformazione del territorio e portatore di "più significati": l'asse Carpi-Ravarino, nonché SP1) del quale sono state riportate - grazie anche ad un rilevamento a campionamento dell'immagine paesaggistica per mezzo di sopralluoghi e documentazioni fotografiche - le principali interazioni paesaggistiche.

Dell'asse analizzato sono state riprodotte in maniera estremamente dettagliata le eterogeneità rappresentandone la conformazione morfologica complessa, seguendo diversi livelli di lettura. È stato necessario effettuare una rielaborazione schematica dell'asse paesaggistico: da qui è stato possibile individuare cinque sezioni significative - per la ricchezza e la singolarità degli elementi che le compongono - che sono servite come base per elaborare una serie di attenzioni progettuali, formulate con la logica della "contrapposizione" o "antinomia".

Nell'evidenziare diversi elementi contrapposti da porre come "problemi" legati al tema del paesaggio si pone una vera e propria sfida: ovvero valorizzare la presenza degli elementi colti in contrapposizione senza necessariamente forzare l'attenzione né in una direzione né in un'altra, riconoscendoli entrambi come elementi di valore e da dover prendere in considerazione nel procedere all'interno del progetto di paesaggio.

La formulazione dell'antinomia e della contrapposizione forniscono così un vero e proprio approccio interpretativo per mezzo del quale si sviluppa il vero e ultimo obiettivo di questo elaborato di tesi. Ciò che tengo a sottolineare, alla luce del percorso svolto, è che il mio studio non culmina nella formulazione di una prefigurazione progettuale: questo avviene non perché io valuti questa operazione inutile ma poiché ritengo che questa, per poter essere collocata correttamente dentro la filiera di progetto, debba essere preceduta da una riflessione sul ruolo che l'inserimento dell'elemento ha all'interno del contesto analizzato.

Proponendo quindi una riflessione sulla base delle sezioni individuate, l'obiettivo ultimo è pertanto quello di stimolare colui che si avvicina al progetto di paesaggio prima di tutto a "farsi delle domande" più che a "darsi delle risposte", ricercando una formulazione consapevole degli step progettuali i quali sono inevitabilmente condizionati dalle numerose relazioni presenti nel territorio.



Elaborati

Analisi

[tavole 01, 02]

Nelle prime analisi progettuali (tavola 01 e tavola 02) è stato possibile individuare - grazie agli elaborati del PTCP dell'Emilia Romagna risalente al 2014 - due principali livelli di interazione: quello antropico e quello paesistico-ambientale.

Nella rilevazione degli elementi antropizzati (tavola 01) è stato possibile delineare una prima immagine dell'assetto territoriale, determinato soprattutto dal sistema infrastrutturale. Le due componenti principali dalle quali si articolano una serie di dinamiche e di relazioni a livello territoriale sono innanzitutto la presenza ad ovest dell'Autostrada del Brennero e l'attraversamento, nel nucleo urbano di Carpi, dell'asse ferroviario appartenente alla linea Modena-Mantova. Sono inoltre stati rilevati i principali tracciati che costituiscono la rete della viabilità provinciale e statale unitamente ai percorsi ciclabili esistenti - e di progetto - e alle previsioni dei prossimi progetti infrastrutturali, di rilevanza regionale. Sono stati conseguentemente individuati - oltre a tali elementi lineari - anche rilevanze più puntuali come il casello autostradale, la stazione ferroviaria e il sistema dei ponti di attraversamento del fiume Secchia.














Un elemento di importanza strategica è costituito dal rilevamento puntuale dei principali servizi urbani, i quali si presentano differenziati tra quelli "minori" quelli più significativi per la loro importanza a livello sovralocale.

Nella medesima operazione sono stati rilevati inoltre una serie di elementi legati al sistema insediativo: altra componente antropizzata di estrema importanza. Seguendo la struttura delle principali Carte Tecniche Regionali, sono stati individuati gli insediamenti urbani storici, quelli novecenteschi e quelli appartenenti alla città consolidata. Assieme ad essi sono stati riportati i poli produttivi, sia principali che minori unitamente alle singole industrie decentrate e isolate nello specifico contesto urbano. Fondamentale è stato inoltre segnalare visivamente l'attuale estensione delle frazioni limitrofe - e anche quelle oltre il fiume Secchia - comprendendone anche le prossime aree di espansione urbana.

ANALISI - ELEMENTI ANTROPICI

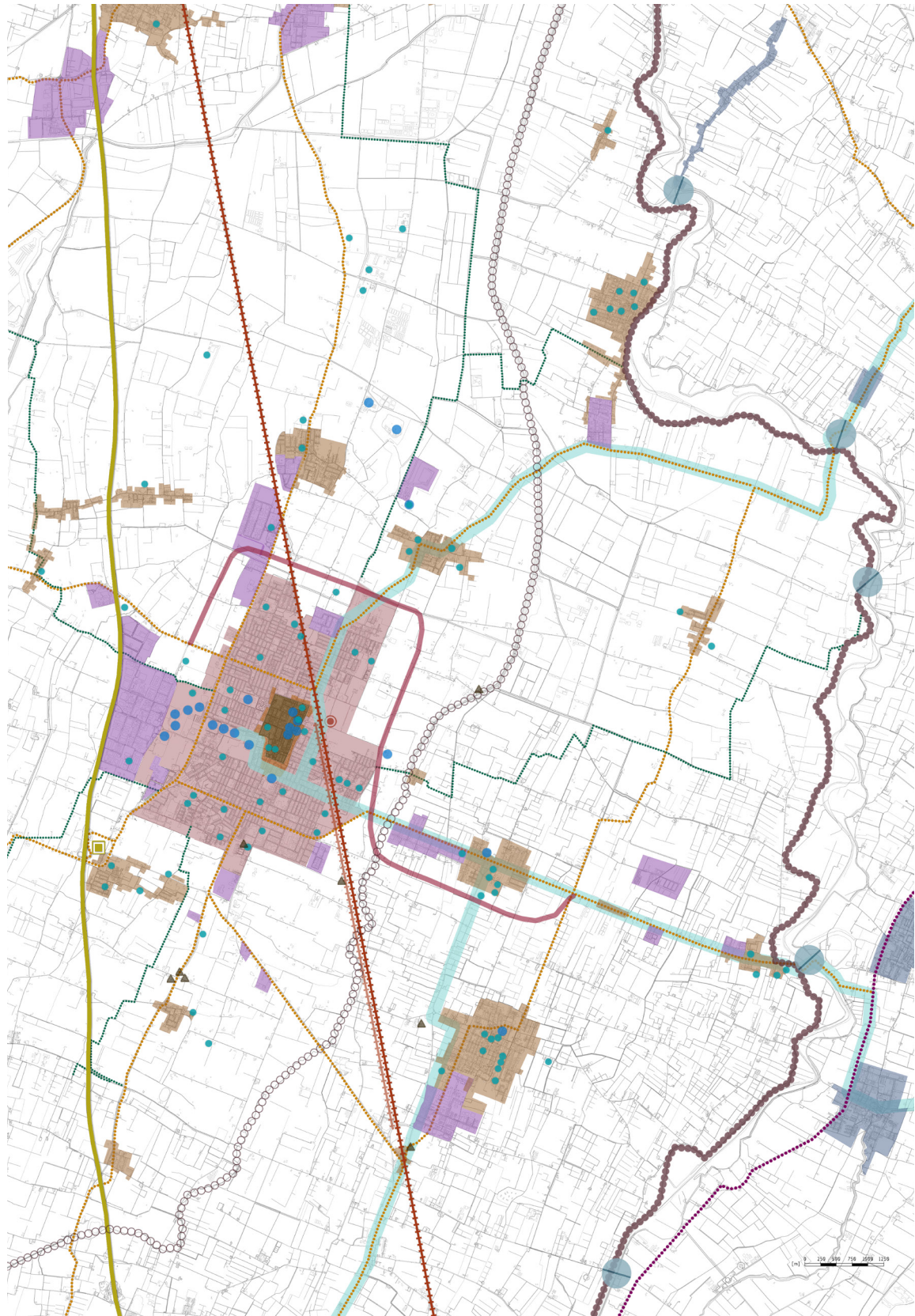
LEGENDA - scala 1:25000

Sistema infrastrutturale

-  Infrastruttura autostradale (Brennero - A22)
-  Infrastruttura ferroviaria (linea Modena - Mantova)
-  Infrastruttura ferroviaria supplementare di progetto
-  Infrastruttura provinciale (SP)
-  Infrastruttura statale (SS)
-  Casello autostradale
-  Stazione ferroviaria
-  Percorso ciclabile esistente
-  Sistema di attraversamento del fiume Secchia
-  Assi forti della rete automobilistica del trasporto pubblico extraurbano secondario
-  Interventi di progetto significativi per la mobilità provinciale
-  Percorsi di I livello su Percorso Natura (Greenway) esistenti
-  Percorsi di I livello su Percorso Natura (Greenway) di progetto

Sistema infrastrutturale


-  Edifici storici della bonifica
-  Innesiamento urbano di storico
-  Innesiamento novecentesco
-  Città consolidata
-  Impianto produttivo
-  Frazioni comunali limitrofe
-  Frazioni oltre il fiume Secchia
-  Servizi principali
-  Servizi di interesse sovralocale

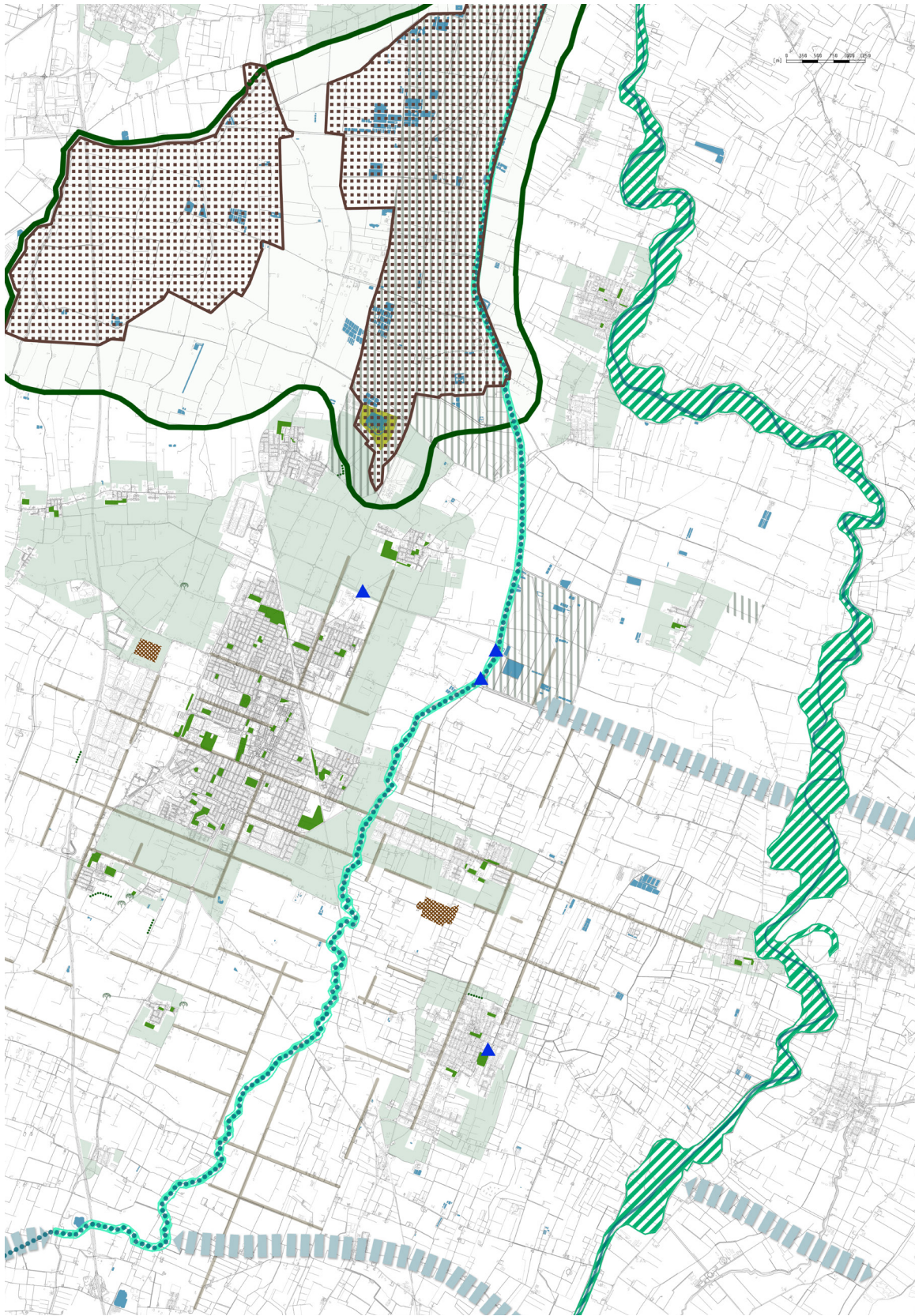


ANALISI ELEMENTI AMBIENTALI

LEGENDA - scala 1:25000

Sistema paesistico - ambientale

-  Rete ecologica di progetto (corridoio primario)
-  Rete ecologica di progetto (corridoio secondario)
-  Nodi di criticità idraulica
-  Cavo Lama
-  Fiume Secchia
-  Ambito delle "Valli di Bassa Pianura"
-  Siti rete Natura 2000
-  Direzione di collegamento per il completamento della rete
-  Zone umide
-  Zone agricole periurbane
-  Tutela e promozione del verde (esemplare singolo)
-  Tutela e promozione del verde (filari)
-  Zone di interesse paesaggistico - ambientale
-  Aree di accertata consistenza archeologica
-  Verde pubblico
-  Oasi WWF (La Francesca)



Le relazioni tra infrastruttura e territorio

[tavola 03]

È stato possibile - grazie a questa prima fase di analisi - poter individuare i tre assi infrastrutturali principali che caratterizzano il territorio ad est di Carpi e che conducono sino - e oltre - al fiume Secchia. Grazie alle cartografie elaborate a partire dai rilievi dell'Istituto Geografico Militare nel 1884, 1913 e 1933 è stato possibile verificare che i tre percorsi scelti fossero veramente portatori di un significato profondo e non fossero "segni" troppo recenti, dal debole legame nel contesto territoriale considerato. Nella tavola successiva (tavola 03) è stato quindi possibile delineare uno schema delle principali infrastrutture paesaggistiche: gli assi individuati sono stati definiti da due capisaldi ciascuno che permettono di inquadrarli in una porzione di territorio ben definita. Per ognuno di essi è stato delineato un "punto di partenza" a ridosso del centro di Carpi - definito come *terminale di relazione periurbana* dell'infrastruttura paesaggistica - e un ipotetico "punto di approdo" in corrispondenza dell'incontro con il fiume Secchia - coincidente con una frazione oltre l'attraversamento fluviale; quest'ultimo caposaldo prende invece il nome di *terminale di relazione paesaggistica*. I capisaldi urbani sono stati scelti in funzione di aree di rilevante interesse a ridosso dell'infrastruttura e dalla sua "uscita" dalla fitta trama residenziale di Carpi: si tratta prevalentemente di parchi e di aree di espansione la cui importanza risulta strategica per le potenzialità di collegamento e di relazione che possono instaurare tra l'infrastruttura e il contesto in cui è collocata in quel punto preciso. I capisaldi paesaggistici invece coincidono con le conurbazioni più rilevanti oltre il fiume Secchia - a ridosso delle quali sono collocati alcuni elementi paesaggistici ritenuti degni di essere considerati - e nello specifico sono: a nord l'area di San Possidonio (MO) in prossimità di alcune zone umide e aree di rilevante interesse paesaggistico, ad est l'area a ridosso di Sorbara (MO) inserita in una zona ad elevata naturalità, a sud-est la località chiamata Appalto (MO) in corrispondenza di un interessante incrocio infrastrutturale e a sud la frazione di Bottega-Panzano (MO) in corrispondenza di un'estesa zona umida ad elevato interesse ambientale, in prossimità del tratto autostradale. Tale modo di operare ha permesso di considerare una porzione di infrastruttura limitata senza slegarla dal contesto rilevato.

Il contributo fondamentale di questa tavola consiste nell'aver un riscontro visivo immediato di quella che è la profondità di relazione tra infrastruttura e territorio, basandosi su un continuo confronto con le ortofoto e verificando sulla cartografia i punti di ipotetica relazione dell'infrastruttura con il territorio circostante. Procedendo con questo metodo è stata poi prodotta una selezione di due diversi livelli di relazione: una fascia a ridosso dell'infrastruttura vera e propria definita come spazio portatore di relazioni di prossimità e una fascia più esterna - ma non necessariamente - individuata come spazio in cui è presente una relazione più profonda col paesaggio

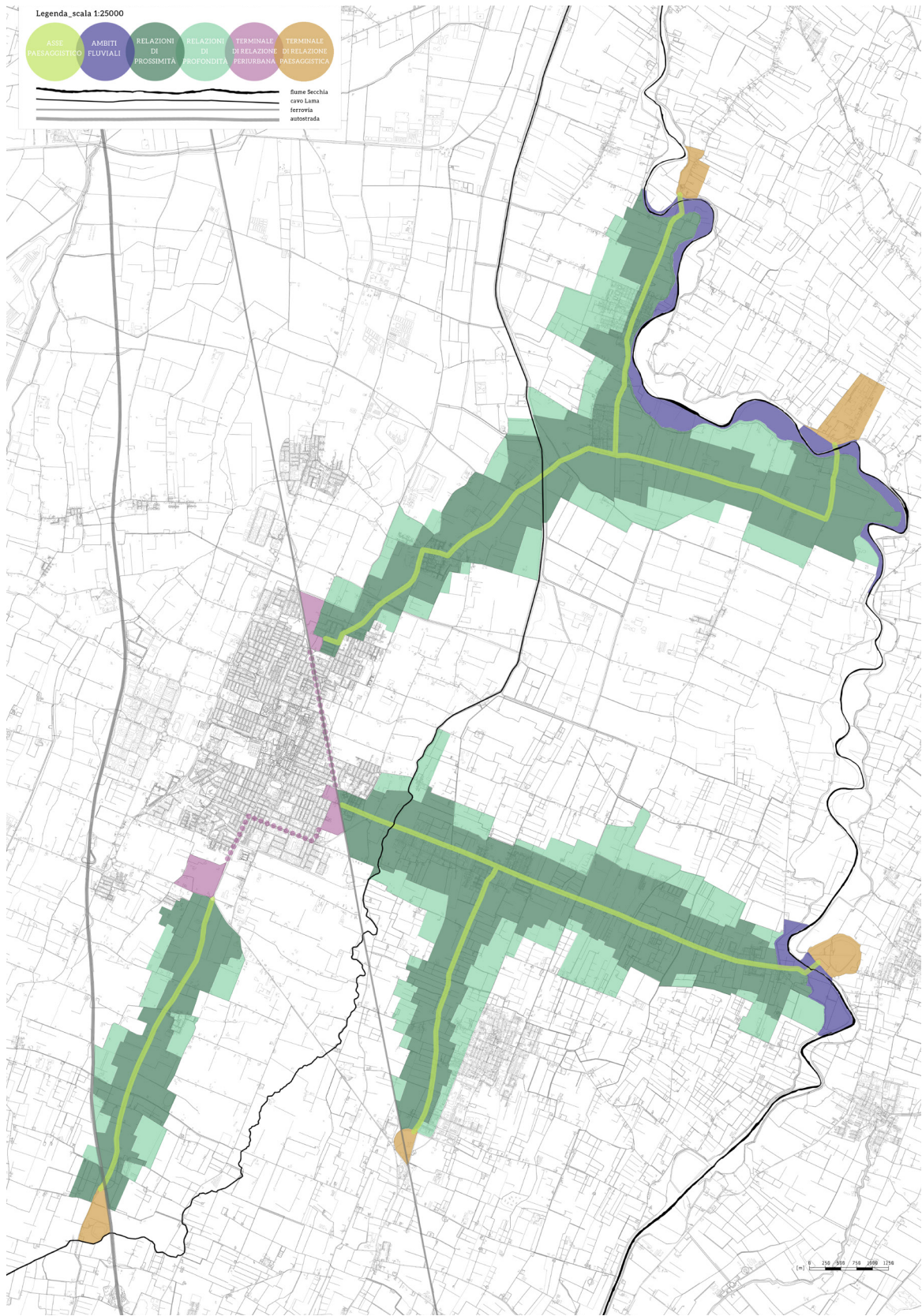
circostante.

I tre assi infrastrutturali coincidono con strade di rilevante importanza nel territorio e due di esse si biforcano, generando una variazione di continuità nell'andamento del tratto.

Con questo elaborato è stato possibile porre una base di riflessione iniziale per il lavoro operando già a questo livello delle scelte decisive nello stabilire i livelli di elementi da coinvolgere nelle successive fasi della ricerca. Questa operazione ha permesso di individuare alcune porzioni di territorio ben definite nella loro articolazione e allo stesso tempo di individuare alcuni elementi di riferimento fondamentali.

Nella medesima tavola sono inoltre stati differenziati gli ambiti di tipo fluviale e tale scelta è stata giustificata dal fatto che queste aree sottostanno a dinamiche paesaggistiche proprie - più autonome - differenti dal contesto che le circonda. Inoltre i capisaldi urbani (i cosiddetti *terminali di relazione periurbana*) sono stati relazionati tra loro attraverso un'analisi del tessuto urbano, individuando un loro possibile collegamento coerente con il contesto attraversato.

65.



Rilevazione delle eterogeneità

[tavola 04]

Dopo aver individuato gli spessori paesaggistici su cui incentrare la ricerca - e in essa verificarli - è stato necessario approfondire le singole peculiarità scendendo di dettaglio nella rilevazione degli elementi costitutivi dell'infrastruttura paesaggistica. Grazie al continuo confronto con le ortofoto, con gli elaborati cartografici del PTCP e grazie all'aiuto dei primi sopralluoghi è stato possibile evidenziare e rappresentare un ventaglio di eterogeneità proprie dei contesti analizzati. In particolare sono stati rilevati alcuni elementi legati alla viabilità (gli assi principali rappresentano le infrastrutture paesaggistiche selezionate e gli assi secondari individuano le strade di maggior interesse - di rilevanza minore - che da esse si diramano connettendosi al territorio circostante) e al sistema fluviale, includente il fiume Secchia e il Cavo Lama. La fitta rete di canali e la rilevazione delle numerose zone umide ha permesso di ricomporre un quadro generale degli elementi di interesse paesaggistico-ambientale, fornendo un'immagine più consapevole del territorio analizzato. Sono state individuate anche le macchie boscate, i filari di alberi più importanti e le presenze arboree a ridosso dell'infrastruttura paesaggistica. Sono poi stati riportati i principali elementi collegati al tessuto residenziale, ai servizi e alla presenza di industrie e di poli produttivi.

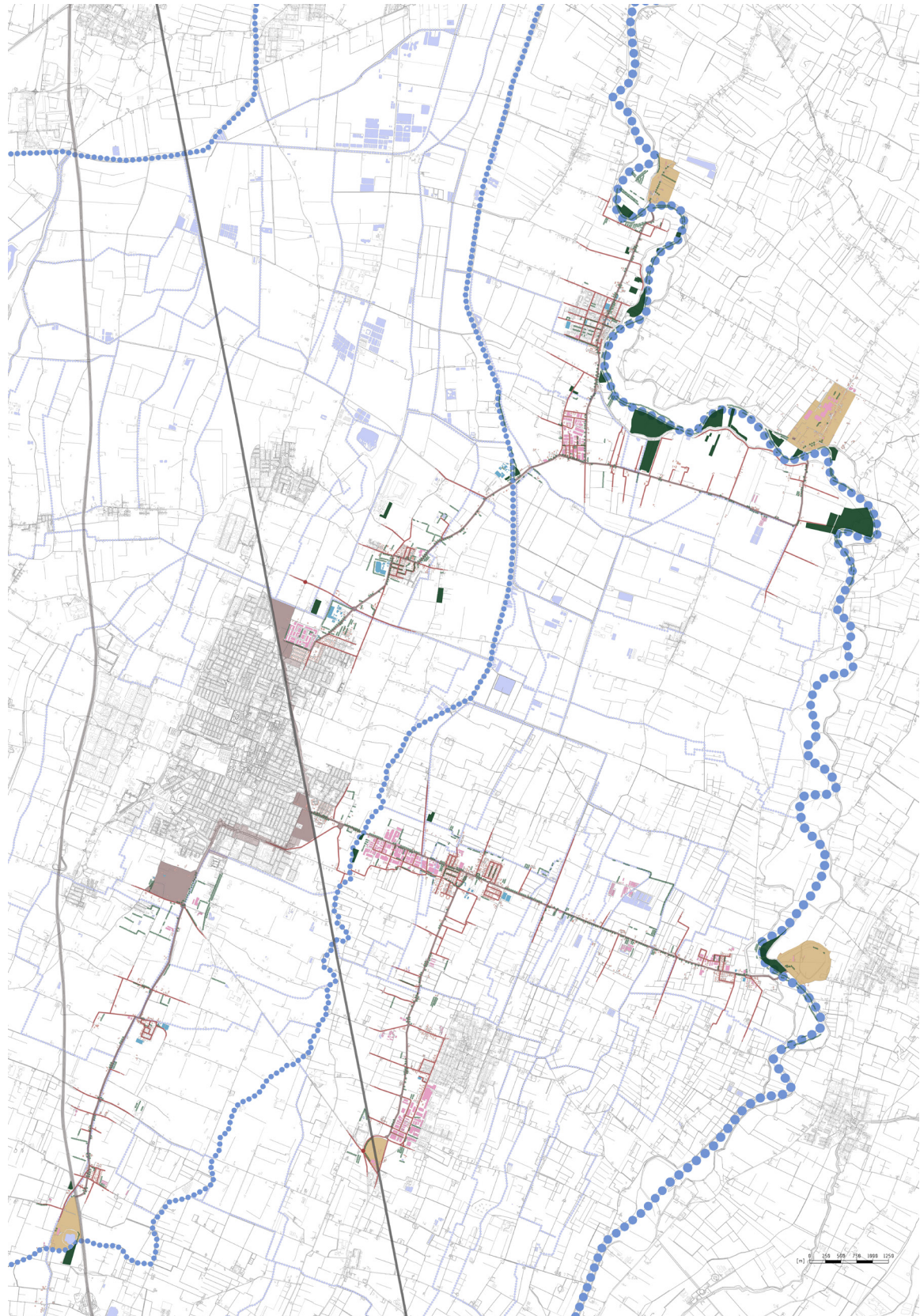
La presenza delle "aree di innesto" dell'infrastruttura richiama alla classificazione iniziale elaborata nella tavola precedente rispondendo coerentemente alla rilevazione effettuata nella prima fase di analisi e di approccio al progetto.

INTERAZIONI PAESAGGISTICHE

LEGENDA - scala 1:25000

Traiettorie di percezione visiva

- Asse paesaggistico
- Viabilità complementare
- Sistemi fluviali
- Canali
- Zone umide
- Tessuto residenziale
- Edifici industriali
- Servizi
- Aree di innesto periurbano
- Aree di innesto paesaggistico
- Asse ferroviario
- Asse autostradale
- Macchie boscate
- Filari
- Presenze arboree a ridosso dell'infrastruttura



Ricognizione fotografica e paesaggistica

[tavole 05, 06, rilevazione fotografica]

Il passo successivo è stato quello di scegliere una delle tre infrastrutture paesaggistiche con l'obiettivo di effettuare ulteriori approfondimenti. L'asse stradale scelto - confermato nella sua rilevanza storica grazie alle carte dell'IGM e alle analisi precedenti - è quello centrale, ovvero l'asse della Strada Provinciale 1 (tratto Carpi-Ravarino) corrispondente all'antico segno del cardine massimo (DM) che ha generato l'orditura del territorio carpigiano in epoca romana. Tale asse collega Carpi al fiume Secchia e si biforca in un ulteriore segmento sino a giungere oltre il centro di Soliera (MO).

In un primo momento è stato fatto uno schema del tratto individuato suddiviso in parti uguali che ne hanno composto una maglia regolare: questa suddivisione è servita come base di riferimento per la rilevazione dell'immagine fotografica, in modo da restituire una ricomposizione percettiva sufficientemente eloquente e fedele alla realtà. Laddove però sia stato percepito un elemento rilevante e degno di registrazione si è scelto di "uscire" dall'orditura regolare della suddivisione prestabilita per arricchire la restituzione finale con scorci aggiuntivi volti a rendere la catalogazione ancora più sensibile alle dinamiche del contesto analizzato. Questo meticoloso lavoro - accompagnato da schizzi manuali effettuati sul luogo e rilevati "a occhio nudo" - mostra come a monte ci sia stato un metodo che ha permesso di effettuare un vero e proprio rilevamento a campionamento dell'immagine paesaggistica.

Il livello di dettaglio della rilevazione analitica nella porzione di territorio approfondita ha permesso di produrre un ulteriore elaborato (in una scala inferiore - 1:0000 - suddiviso nei due tratti tra la tavola 06 e la tavola 07) in cui è stato minuziosamente riportato e riassunto tutto quanto ciò che è stato raccolto dai sopralluoghi con l'aiuto della rilevazione fotografica. Sono stati riportati una serie di elementi che, nell'insieme, contribuiscono a dare un riscontro efficace delle eterogeneità paesaggistiche presenti nel territorio analizzato e collegate all'infrastruttura.

Tra i vari elementi riportati si possono distinguere due livelli di lettura ben distinti che contribuiscono a formare una strategia progettuale ben precisa: un livello di dettaglio più legato all'elemento dell'infrastruttura stessa (costituito dal sistema di prossimità) e un livello di scala territoriale legato alle relazioni (costituito dal sistema di visuali profonde). Gli elementi rilevati che hanno permesso di elaborare questa duplice lettura sono molteplici: i coni di percezione visiva lungo l'asse paesaggistico e nelle aree di innesto dell'infrastruttura, le traiettorie di percezione degli argini fluviali, il tessuto residenziale, gli edifici industriali, i servizi, i fronti commerciali, i tralicci dell'alta tensione, il sistema fluviale, le zone umide con i canali, i parchi pubblici, le macchie boscate, i frutteti e le vigne, i filari di alberi, le siepi e i punti di attraversamento paesaggistico. Questa operazione, effettuata

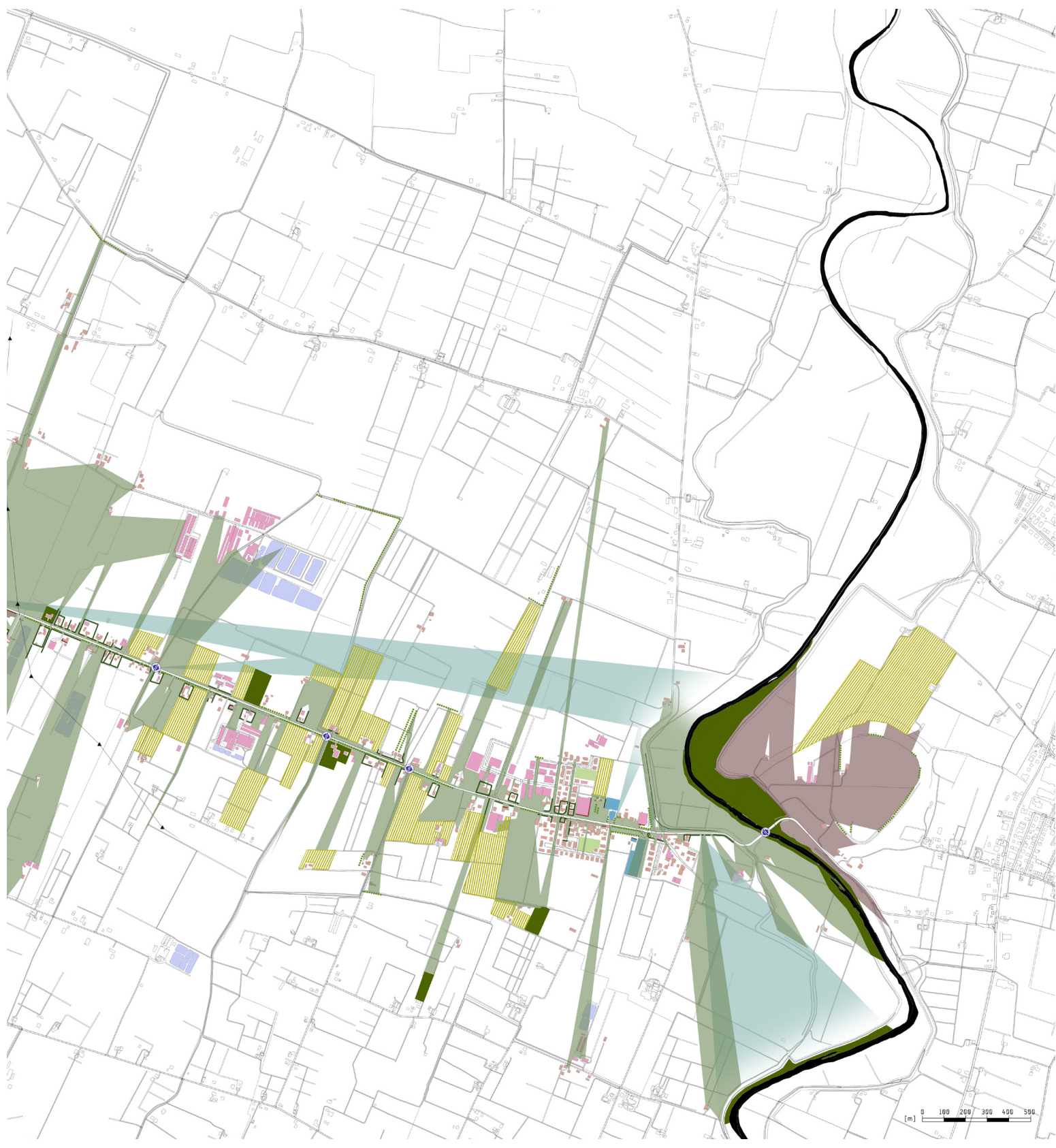
per entrambi i tratti considerati, ha permesso di leggere la complessità degli elementi eterogenei e delle relazioni esistenti fra i vari elementi costitutivi del paesaggio indagato.

Tale elaborato ha rappresentato un passaggio fondamentale nella comprensione del territorio interessato ed è servito come punto di approdo della prima elaborazione teorica ma anche come base per le successive considerazioni.



T R A T T O 1 - LEGENDA - scala 1:10000

- Traiettorie di percezione visiva**
- Percezione visiva lungo l'asse paesaggistico
 - Traiettorie di percezione degli argini fluviali
 - Percezione visiva lungo le aree di innesto dell'infrastruttura paesaggistica
- Approdi visivi: elementi urbani**
- Tessuto residenziale
 - Edifici industriali
 - Servizi
 - Fronti commerciali
 - Tralicci
 - Asse ferroviario
- Approdi visivi: elementi di naturalità**
- Sistemi fluviali
 - Zone umide
 - Aree adibite a parco pubblico
 - Macchie boscate
 - Frutteti/vigne
 - Filari
 - Siepi
 - Punto di attraversamento paesaggistico (attraversamento di sovrappassaggio)



TRATTO 1 - LEGENDA - scala 1:10000

Traiettorie di percezione visiva

- Percezione visiva lungo l'asse paesaggistico
- Traiettorie di percezione degli argini fluviali
- Percezione visiva lungo le aree di innesto dell'infrastruttura paesaggistica

Approdi visivi: elementi urbani

- Tessuto residenziale
- Edifici industriali
- Servizi
- Fronti commerciali
- Trallicci
- Asse ferroviario

Approdi visivi: elementi di naturalità

- Sistemi fluviali
- Zone umide
- Aree adibite a parco pubblico
- Macchie boscate
- Frutteti/vigne
- Filari
- Siepi
- Punto di attraversamento paesaggistico (attraversamento di sovrappassaggio)



Schematizzazione e selezione degli zoom di approfondimento

[tavole 07, 08]

Si è successivamente scelto di concentrare la ricerca su alcune porzioni dell'infrastruttura paesaggistica ed è stato quindi necessario, dopo aver riportato i numerosi elementi di eterogeneità costitutivi della porzione di territorio, operare un'ulteriore semplificazione che avesse l'obiettivo di mostrare i caratteri principali degli elementi rilevati e poter operare una scelta consapevole degli zoom progettuali oggetto delle successive analisi e approdo delle considerazioni finali di questa ricerca.

In questa specifica operazione di semplificazione gli elementi sono stati suddivisi - alla luce del duplice livello di lettura generato nelle considerazioni precedenti - tra le componenti costitutive delle traiettorie di percezione visiva e quelle legate al tessuto residenziale, sia frammentato che compatto. Nel sistema percettivo si sono distinti tre elementi principali: le visuali profonde, gli elementi che contribuiscono a creare una relazione di prossimità e gli scorci più stretti e profondi all'interno della trama urbana che ne permettono la permeabilità percettiva. Per l'individuazione del tessuto urbano si è deciso di distinguere la rilevazione tra il tessuto più compatto - specificando la natura delle diverse aree rilevate: nuclei storici, tessuto consolidato, tessuto residenziale recente, industrie e zone in trasformazione - e quello più frammentato, suddiviso in edifici residenziali con presenza di colture arboree (vigneti e frutteti) e in assenza di esse.

Questa suddivisione ha permesso di individuare i principali caratteri morfologici dell'infrastruttura permettendo di individuare cinque aree di rilevante interesse e ricche di eterogeneità e consistenza di elementi che costituiscono la base per formulare un elenco di attenzioni progettuali come esito riepilogativo della ricerca a partire dalle premesse effettuate.

Le cinque aree selezionate sono:

1. l'estesa area industriale presente fra la fascia perirubana di Carpi e la frazione di Limidi (appartenente al primo tratto): *LIMIDI PRODUTTIVA*;
2. una porzione di tessuto urbano frammentato senza la presenza di colture arboree situato tra la frazione di Limidi e quella di Sozzigalli (appartenente al primo tratto): *FRAMMENTI RESIDENZIALI ISOLATI*;
3. una porzione di tessuto urbano frammentato che vede la presenza di colture arboree situato tra la frazione di Limidi e quella di Sozzigalli (appartenente al primo tratto): *FRAMMENTI RESIDENZIALI E FRUTTETI*;
4. l'area di Sozzigalli a ridosso del fiume secchia (appartenente al primo tratto): *SOZZIGALLI E IL FIUME*;
5. l'area in corrispondenza del nodo infrastrutturale situato all'ingresso della città di Soliera (appartenente al secondo tratto): *ROTATORIA PAESAGGISTICA*.



69.
SCHEMA DELLE INTERAZIONI
 TRATTO 1 - LEGENDA - scala 1:10000

Traiettorie di percezione visiva

- Visuali profonde
- Relazioni di prossimità
- Permeabilità urbana

Tessuto residenziale compatto

- Edifici storici
- Tessuto consolidato
- Tessuto residenziale recente
- Zone in trasformazione
- Industrie

Tessuto residenziale frammentato

- Tessuto residenziale con presenza di colture arboree
- Tessuto residenziale in assenza di colture arboree

- Sistemi fluviali
- Asse ferroviario



SCHEMA DELLE INTERAZIONI

TRATTO 1 - LEGENDA - scala 1:10000

Traiettorie di percezione visiva

- Visuali profonde
- Relazioni di prossimità
- Permeabilità urbana

Tessuto residenziale compatto

- Edifici storici
- Tessuto consolidato
- Tessuto residenziale recente
- Zone in trasformazione
- Industrie
- Edifici storici di pregio architettonico

Tessuto residenziale frammentato

- Tessuto residenziale con presenza di colture arboree
- Tessuto residenziale in assenza di colture arboree

- Sistemi fluviali
- Asse ferroviario



L'esito finale consiste nel porre alcune riflessioni fondamentali a partire dalle aree appartenenti agli zoom progettuali selezionati. Il processo con il quale si è arrivati a tale selezione è già di per sé frutto di una serie di attenzioni che sono state poste al paesaggio analizzato sin dal principio. La formulazione di un abaco di riflessioni progettuali vuole essere l'esito riepilogativo del percorso di ricerca intrapreso nella misura in cui esso traduce e riassume la ricchezza della complessità delle relazioni presenti nel territorio analizzato. La modalità con cui si è scelto di formulare le "attenzioni" - anche da un punto di vista semantico e comunicativo - è quello dell'antinomia e del paradosso. La motivazione con cui è stata scelta questa attitudine nel porre le formulazioni finali di progetto consiste nel fatto che, procedendo per paradossi, la mente è stimolata alla continua riflessione. L'aver "davanti agli occhi" le possibili conseguenze delle differenti direzioni di progetto che si desidera intraprendere contribuisce a fornire più elementi di valutazione, stimolando ed incentivando la consapevolezza delle scelte progettuali.

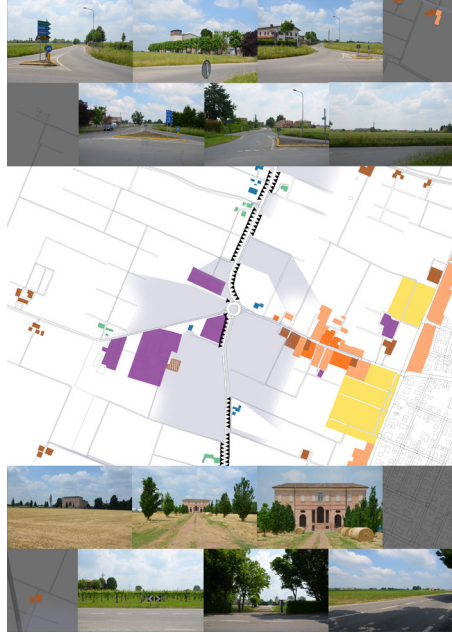
Come già accennato precedentemente, la decisione di non formulare una prefigurazione progettuale è voluta: non si ritiene tale operazione inutile ma piuttosto si crede che questa, per poter essere collocata correttamente dentro la filiera di progetto debba essere preceduta da una profonda riflessione sul ruolo che l'inserimento dell'elemento ha dentro il contesto analizzato e sulle relazioni che con esso stabilisce.

Proponendo una riflessione su quello che le singole sezioni presentano, si sono individuate le seguenti antinomie paesaggistiche - riportate nelle schede finali - e riassunte progressivamente qui di seguito secondo la selezione iniziale:

1. riempire i vuoti - valorizzare i pieni
2. garantire la permeabilità - favorire la continuità
3. delocalizzare - integrare
4. evidenziare - schermare
5. mostrare - nascondere
6. aggiungere - rimuovere
7. relazionare - separare
8. agevolare - ostacolare
9. rivelare - occultare
10. incentivare - disincentivare
11. variare - uniformare
12. permettere - impedire
13. collegare - dividere
14. indirizzare - allargare
15. integrare - separare
16. promuovere - impedire
17. rivelare - celare
18. aprire - chiudere

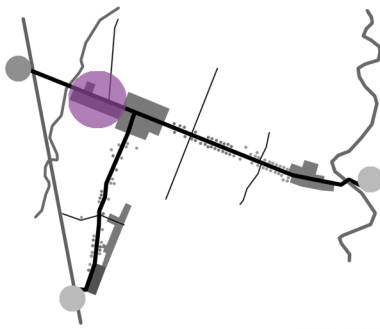
Per rendere l'elaborazione più efficace si è scelto di comporre la





formulazione delle antinomie producendo delle “schede” in cui compare in primo piano l’azione progettuale con la sua contrapposizione - secondo un sistema che richiama le *label* inglesi - e una foto che rimanda a quella precisa situazione paesaggistica. Di seguito poi, per mezzo di *font* progressivamente minori col fine di rendere la composizione chiara e gerarchicamente efficace, vengono spiegati gli oggetti dei predicati evidenziati e la spiegazione della natura che l’antinomia indaga, facendo riferimento al luogo preciso in cui le peculiarità sono state rilevate e ad eventuali tentativi progettuali già esplorati in precedenza nel medesimo luogo.

L’obiettivo di questo lavoro, dunque, è stato soprattutto quello di “farsi delle domande” più che “darsi delle risposte” - partendo dalla premessa che il paesaggio si sostanzia di relazioni e con esso la progettazione che lo riguarda - nella piena consapevolezza che solo avendo posto le giuste domande il progetto può dare le giuste risposte.



L I M I D I P R O D U T T I V A

RIEMPIRE I VUOTI

vs.

VALORIZZARE I PIENI

PER PROMUOVERE L'OMOGENEITÀ DELLE VISUALI

PER PROMUOVERE L'OMOGENEITÀ DELLE VISUALI

[Ciò che attiene questo tema riguarda gli spazi generati dalla presenza o dall'assenza di manufatti o di ostacoli che si interpongono tra gli occhi di chi fruisce del paesaggio e l'orizzonte. Il tentativo di riempire i vuoti e di preservarli, in altri punti, ha portato ad un divario molto marcato tra questi due tipi di spazi: il pieno e il vuoto. L'azione progettuale dunque dovrà farsi carico della direzione che si ritiene di dover prendere e dell'attuale divergenza generata dalla compresenza di questi due tipi di spazi]

GARANTIRE LA PERMEABILITÀ DEL TESSUTO

vs.

FAVORIRE LA CONTINUITÀ DEL TESSUTO

PER PROMUOVERE L'ETEROGENEITÀ URBANA

PER PROMUOVERE L'OMOGENEITÀ URBANA

[L'antinomia si articola attorno alla contrapposizione tra continuità del fronte urbano e la possibilità che in alcuni punti esso possa essere interrotto da varchi e scorci - più o meno profondi - che permettono di rendere permeabile il tessuto in quel punto. Il tentativo, già sperimentato, di interrompere la cortina di facciate industriali con numerose strade secondarie ha permesso di rendere il tessuto più permeabile e più vario dal punto di vista degli scorci. Tale accorgimento potrebbe però aver distolto l'attenzione proprio da quei manufatti sui quali vi era l'intenzione iniziale di porre l'attenzione e questo può aver portato ad una perdita di riconoscimento della loro funzione]

DELOCALIZZARE

vs.

INTEGRARE

LE RESIDENZE PRESENTI NEL TESSUTO PRODUTTIVO
PER "SETTORIALIZZARE" IL CONTESTO URBANO

LE RESIDENZE PRESENTI NEL TESSUTO PRODUTTIVO
PER "CONTAMINARE" LE FUNZIONI

[La contrapposizione generata da questo tema vede l'interfacciarsi di due tipologie differenti di manufatti: ville isolate ed edifici industriali. Sono infatti presenti queste due tipologie di edifici in misura non proporzionata: all'interno di un tessuto produttivo molto denso sono presenti alcune residenze isolate per le quali risulta difficile un pieno inserimento nel contesto. Il progettista valuterà se spostare tali residenze o garantirne la permanenza e ciascuna delle due scelte porterà con sé una moltitudine di significati e di conseguenze alle quali sarà necessario dare una priorità marcata: spostare un manufatto o un nucleo urbano non è mai "cosa da poco" ed è una scelta che - forse più di altre - necessita di essere pienamente consapevole e motivata]

EVIDENZIARE

vs.

SCHERMARE

I FRONTI COMMERCIALI

I FRONTI COMMERCIALI

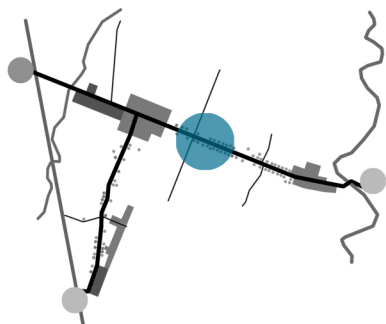
PER PERMETTERE LA VISIBILITÀ DELLE FUNZIONI

PER UNIFORMARE IL TESSUTO

[Tale antinomia pone in essere una questione che permette di operare in due diverse direzioni. Quando i manufatti mostrano palesemente la loro funzione, esibendo il proprio marchio, l'attenzione viene decisamente spostata su di essi e di conseguenza altri elementi possono conseguentemente perdere di rilevanza. La scelta di evidenziare risulta infatti talvolta più delicata rispetto a quella di nascondere ed esige che chi opera tale evidenziazione abbia bene a mente ciò che desidera fare emergere, nella consapevolezza della scelta che ha operato]



FRAMMENTI RESIDENZIALI ISOLATI



MOSTRARE

vs.

NASCONDERE

LA SCANSIONE FRAMMENTARIA DELLA CONURBAZIONE
PER EVIDENZIARNE IL CARATTERE IDENTITARIO

I FRONTI RESIDENZIALI
PER SCHERMARE

[La contrapposizione di questi due predicati mette in luce una riflessione che si incentra su un tratto la cui peculiarità è quella della presenza di una conurbazione frammentaria che ha stabilito nel tempo una sua struttura identitaria. Si può rilevare la presenza delle residenze isolate come un elemento significativo per la lettura del territorio e cercare di metterlo in luce visivamente come altrettanto fondata può essere la scelta di non rilevarlo come un aspetto identitario così statutario, scegliendo di valorizzarlo diversamente, schermandolo e proteggendolo, senza necessariamente renderlo percettibile nel percorrere l'infrastruttura]

AGGIUNGERE

vs.

RIMUOVERE

ELEMENTI ARBOREI LUNGO L'INFRASTRUTTURA
PER FAVORIRE LA REGOLARITÀ DELL'ALBERATURA
STRADALE

LE PRESENZE ARBOREE LUNGO L'INFRASTRUTTURA
PER FAVORIRE LA PERCEZIONE VISIVA DEL PAESAGGIO

[La scelta di infittire o sfoltire il sistema vegetativo a ridosso dell'infrastruttura non è una scelta banale né quantomeno scontata. Decidere di aggiungere elementi arborei o rimuoverne risulta infatti un'operazione decisiva per quanto riguarda la percezione visiva che si ha dall'infrastruttura e inoltre influisce sulla protezione degli elementi lungo l'asse stradale e la sicurezza nella percorrenza dello stesso. Laddove gli alberi risultano più fitti ci si misura con un ostacolo visivo che scherma la percezione nelle visuali profonde. La valutazione di tale scelta non pone l'attenzione solo sulla presenza o assenza di tali elementi ma anche sulla regolarità della loro scansione]

RELAZIONARE

vs.

SEPARARE

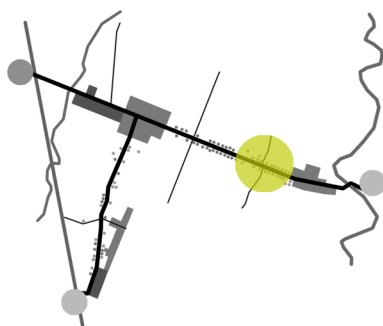
LE ZONE UMIDE CON L'INFRASTRUTTURA
PER PROMUOVERE LA CONNESSIONE TRA ELEMENTI
PAESAGGISTICI DIFFERENTI

LE ZONE UMIDE DALL'INFRASTRUTTURA
PER PROTEGGERE GLI ELEMENTI PAESAGGISTICI PIU-
VULNERABILI

[La scelta di collegare, mettere in relazione elementi paesaggistici anche molto differenti tra loro - i quali talvolta seguono logiche proprie e hanno peculiarità molto diverse - non è cosa di poco conto e tale operazione, va misurata con profondità e lungimiranza di sguardo. Si può scegliere di mettere in relazione la percorrenza dell'infrastruttura con un elemento fortemente legato alla naturalità - come le zone umide - e ciò va compiuto tenendo conto degli equilibri di questi sistemi, in particolare di quelli più vulnerabili. In questo tratto, la zona umida è molto vicina all'infrastruttura (quindi subisce degli effetti negativi di tale prossimità) ma non instaura con essa un vero legame. Si valuti quindi di schermare l'elemento naturale in maniera più adeguata oppure di relazionarlo in modo più efficace al contesto paesaggistico in cui è stato inserito]



FRAMMENTI RESIDENZIALI E FRUTTETI



AGEVOLARE

LA PERCEZIONE VISIVA DEI FRUTTETI
ELIMINANDO EVENTUALI BARRIERE PER PERMETTERE
DI VALORIZZARNE L'ASPETTO IDENTITARIO

vs.

OSTACOLARE

LA PERCEZIONE VISIVA DEI FRUTTETI
PER PROTEGGERLI DAGLI EFFETTI PROVOCATI DALLA
VICINANZA CON L'INFRASTRUTTURA

[Quando si sceglie di schermare un elemento è bene comprendere le identità delle parti che si desidera separare e distinguere, in modo da operare una scelta consapevole la cui leggerezza potrebbe provocare conseguenze importanti all'interno territorio indagato. La presenza dei frutteti è stata rilevata e si è rivelata come una presenza identitaria del luogo studiato e la scelta di schermare l'elemento potrebbe certamente proteggerlo da agenti negativi esterni, ma anche rivelarsi deleterio in quanto la percezione visiva di tale elemento gioca un forte ruolo nella comprensione di quanto sia importante la sua presenza nella porzione di campagna scelta. Il sistema di schermatura adottato inoltre potrebbe porre altri elementi di riflessione in quanto il sistema rurale padano ha già utilizzato alcuni sistemi vegetativi specifici - come le siepi - i quali potrebbero essere riletti e valorizzati, coniugando diverse suggestioni e esigenze collegate a tale tema progettuale]

RIVELARE

LA TRAMA DEL SISTEMA DI IRRIGAZIONE AGRICOLO
PER VALORIZZARNE LA RILEVANZA PAESAGGISTICA
E IL RUOLO DI SCANSIONE DEL TERRITORIO

vs.

OCCULTARE

LA TRAMA DEL SISTEMA DI IRRIGAZIONE AGRICOLO
MITIGANDOLO NELL CAMPAGNA PER PROTEGGERLO
DALL'INFRASTRUTTURA

[Il sistema di irrigazione in questa porzione di territorio è costituito da una trama molto fitta e in quest'area analizzata sono presenti diversi attraversamenti di questo sistema da parte dell'infrastruttura. Per quanto alcuni di essi siano costituiti da elementi ben riconoscibili - come i ponti - non risulta sempre ben chiaro il rapporto che essi instaurano nel territorio. Se infatti si sceglie di evidenziare l'elemento naturale attraversato sarebbe opportuno trovare delle strategie che rendano chi attraversa la strada in quel punto, consapevole di ciò che sta oltrepassando. Per contro, se si ritiene che l'interazione dell'elemento dell'infrastruttura con i canali sia poco auspicabile, sarà necessaria un'operazione di schermatura che, nel caso in cui sia necessario, possa portare al totale occultamento visivo dell'elemento]

INCENTIVARE

LA PERCORRENZA LENTA DEL TRATTO STRADALE
PER FAVORIRE LA SOSTA LUNGO L'INFRASTRUTTURA

vs.

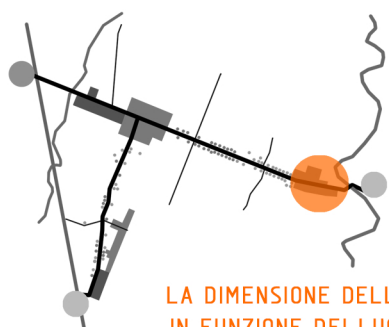
DISINCENTIVARE

LA PERCORRENZA LENTA DEL TRATTO STRADALE
PER PROMUOVERE LA CONTINUITÀ
DELLO SCORRIMENTO DEL TRAFFICO

[Se si sceglie di incentivare o disincentivare la percorrenza lenta del tratto, è necessario tenere in considerazione diversi elementi: il variare della velocità di fruizione di un sistema come quello della strada cambia radicalmente il modo e l'"occhio" con il quale la si attraversa. La percorrenza lenta può garantire una maggiore sicurezza della strada e delle residenze vicine - ora infatti l'infrastruttura in questo punto è estremamente pericolosa a causa delle ridotte dimensioni della carreggiata, la mancanza di ostacoli e la linearità del tratto che la rendono soggetta ad una percorrenza molto veloce - ma potrebbe anche risultare controproducente per la stessa se si sceglie di produrre delle soste lungo il tratto, incentivandole. Risulta altrettanto noto, per contro, che la sosta e la lentezza dell'attraversamento producono però una migliore percezione e fruizione del paesaggio, rendendolo più vicino e comprensibile per chi lo attraversa]



SOZZIGALLI E IL FIUME



VARIARE
LA DIMENSIONE DELLA SEDE STRADALE
IN FUNZIONE DEI LUOGHI ATTRAVERSATI
PER PERMETTERNE UNA PERCEZIONE PIÙ EFFICACE

vs.

UNIFORMARE
LA DIMENSIONE DELLA SEDE STRADALE
PER PROMUOVERE L'UNIFORMITÀ
DELL'ASSE INFRASTRUTTURALE

[Scegliere di variare la sezione stradale o di modificarla in funzione dei luoghi ad essa prossimi potrebbe aiutare a valorizzare e a rendere più fruibili altri elementi facenti parte dell'infrastruttura. Quando il tratto arriva in prossimità della frazione di Sozzigalli non si ha una percezione chiara del luogo attraversato e del ruolo che la strada decide di instaurare con esso. Riflettere su questo elemento potrebbe contribuire a rafforzare il carattere identitario di questo luogo nel rispetto dei diversi sistemi coinvolti]

PERMETTERE
I CAMBI DI DIREZIONE DELL'INFRASTRUTTURA
PER CREARE LUOGHI DI POTENZIALITÀ PROGETTUALE

vs.

IMPEDIRE
I CAMBI DI DIREZIONE DELL'INFRASTRUTTURA
PER GARANTIRE LA REGOLARITÀ
DEL TRATTO STRADALE

[Uno degli elementi caratterizzanti nel percorrere un'infrastruttura è la direzione della stessa e la sua linearità nell'ambito del territorio attraversato. Una sola curva, all'interno di un tratto rettilineo di decine di chilometri può infatti essere percepito con più enfasi rispetto ad un tornante situato in una strada di alta montagna in cui sono più le curve che i tratti dritti. Nel caso specifico, in questo punto è presente uno degli unici cambi di direzione dell'infrastruttura e ciò potrebbe generare una serie di opportunità e di riflessioni. Decidere di incentivarlo potrebbe essere una strada per promuovere la relazione e l'eterogeneità di elementi diversi mentre il mantenimento della sua regolarità potrebbe porre altrettante potenzialità in un senso diverso rispetto a quello appena citato]

COLLEGARE
IL SISTEMA NATURALISTICO DEL FIUME SECCHIA
CON LA LOCALITÀ DI SOZZIGALLI (MO)
PER RENDERE SINERGICI SISTEMI TERRITORIALI
APPARTENENTI A SCALE DIFFERENTI

vs.

DIVIDERE
IL SISTEMA NATURALISTICO DEL FIUME SECCHIA
CON LA LOCALITÀ DI SOZZIGALLI (MO)
PER MANTENERE SEPARATI SISTEMI TERRITORIALI
APPARTENENTI A SCALE DIFFERENTI

[In prossimità del centro di Sozzigalli è presente anche un altro sistema paesaggistico dal forte carattere identitario: il fiume Secchia. La scelta può vertere sul mantenere separati questi due elementi rendendoli ben distinti e separati - anche visivamente - in modo che ognuno di essi sottostia alle proprie logiche e dinamiche. Un'altra strada, pionieristicamente più audace può invece essere quella di far interagire i due sistemi senza minarne le identità reciproche e i rispettivi equilibri. Le opportunità si moltiplicano se si pensa che, attorno al fiume Secchia, è presente anche un sistema di viabilità ciclabile di interesse sovralocale elevato chiamato Eurovelo - European cycle route network]

INDIRIZZARE
LE VISUALI
PER VALORIZZARE IL SISTEMA FLUVIALE

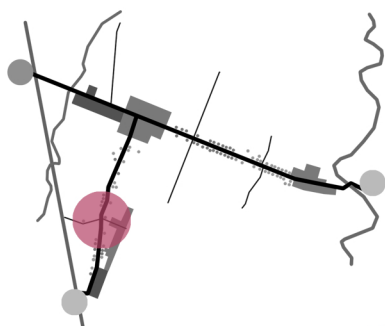
vs.

ALLARGARE
LE VISUALI A LIVELLI ALTIMETRICI DIFFERENTI
PER VALORIZZARE LE VISUALI PROFONDE

[Le visuali, soprattutto quelle profonde, sono un efficace sistema di percezione e comprensione del territorio. La scelta di quali e quante visuali fornire risulta però determinante soprattutto in quest'area: in base a dove e come le si orienta si stabilisce una gerarchia percettiva che può indirizzare il fruitore dell'infrastruttura verso il sistema fluviale piuttosto che il resto della campagna circostante. A ridosso degli argini, dal quale il fiume è poco percepibile se non nella folta vegetazione di cui è portatore, sono presenti numerose opportunità di sguardo verso il territorio anche ad altezze e a quote altimetriche differenti che, per la conformazione pianeggiante della zona, non sarebbero possibili altrove]



ROTATORIA PAESAGGISTICA



INTEGRARE
LE AREE PRODUTTIVE
PER ARRICCHIRE LE RELAZIONI NEL CONTESTO

vs.

SEPARARE
LE AREE PRODUTTIVE
PER IMPEDIRE L'INTERFERENZA CON IL SISTEMA
PAESAGGISTICO CIRCOSTANTE

[La caratteristica predominante di quest'area è data dalla compresenza di diverse funzioni e di un'eterogeneità di elementi paesaggistici spiccata: rilevante nella considerazione di tale binomio è la valenza, sia positiva che negativa, che si ritiene di dare a questa peculiarità e che muoverà le conseguenti scelte progettuali]

PROMUOVERE
LA FORMAZIONE DI NUOVI FRUTTETI
PER VALORIZZARE IL CARATTERE IDENTITARIO
DEL TERRITORIO RURALE

vs.

IMPEDIRE
LA FORMAZIONE DI NUOVI FRUTTETI
PER FAVORIRE LA FRUIZIONE VISIVA DEL PAESAGGIO
NELLE SUE VISUALI PROFONDE

[Questa antinomia paesaggistica ha come centro la presenza dell'elemento del frutteto, che riveste un carattere identitario rilevante nel territorio in cui è inserito. Non necessariamente però, la valorizzazione paesaggistica di questo tratto può culminare nella formazione di nuovi frutteti. La misura in cui essi spiccano può celarsi nella "qualità" con cui essi sono trattati più che alla loro "quantità" e soprattutto la loro presenza può non essere sempre rispondente al valore del paesaggio in quel dato punto poichè costituiscono comunque un elemento di impedimento nella percezione dello spazio nella sua profondità]

RIVELARE
LA PRESENZA DELLA VILLA STORICA
PER PROMUOVERNE LA VISUALE DALL'INFRASTRUTTURA

vs.

CELARE
LA PRESENZA DELLA VILLA STORICA
PER PROTEGGERLA DALL'INTERFERENZA
CON L'INFRASTRUTTURA

[La presenza della villa storica può essere un elemento di grande rilevanza nella percezione del paesaggio dall'infrastruttura, ma poichè risulta già coinvolta in una serie di dinamiche di relazione con altri elementi differenti - si veda la sua vicinanza con le industrie - potrebbe rivelarsi opportuno preservarla da ulteriori interferenze o comunque la strategia progettuale potrebbe essere quella di "dirigere" meglio le attenzioni e le interazioni paesaggistiche nei confronti di questo elemento]

APRIRE
UN VARCO NELLA CITTÀ DI SOLIERA
PER INCENTIVARE L'INTERAZIONE TRA NUCOLO URBANO
E TERRITORIO CIRCOSTANTE

vs.

CHIUDERE
IL VARCO DI INGRESSO NELLA CITTÀ DI SOLIERA
PER DISINCENTIVARE L'APERTURA URBANA
SUL TERRITORIO CIRCOSTANTE

[La peculiarità di questa area indagata sta nella ricchezza delle sue eterogeneità e nella sua ricchezza di relazioni con il territorio in cui si trova. La scelta di farne un accesso alla città di Soliera può essere un'operazione discutibile quanto auspicabile in quanto porterebbe con sé una serie di considerazioni. Si può scegliere di far sì che l'accesso alla città - momento estremamente delicato e importante nella percorrenza di un'infrastruttura - avvenga in un punto in cui tutte le attenzioni sono rivolte ad essa o si può scegliere anche che tale "trapasso" possa essere arricchito dalla complessità ed eterogeneità di elementi che lo compongono in quel punto]

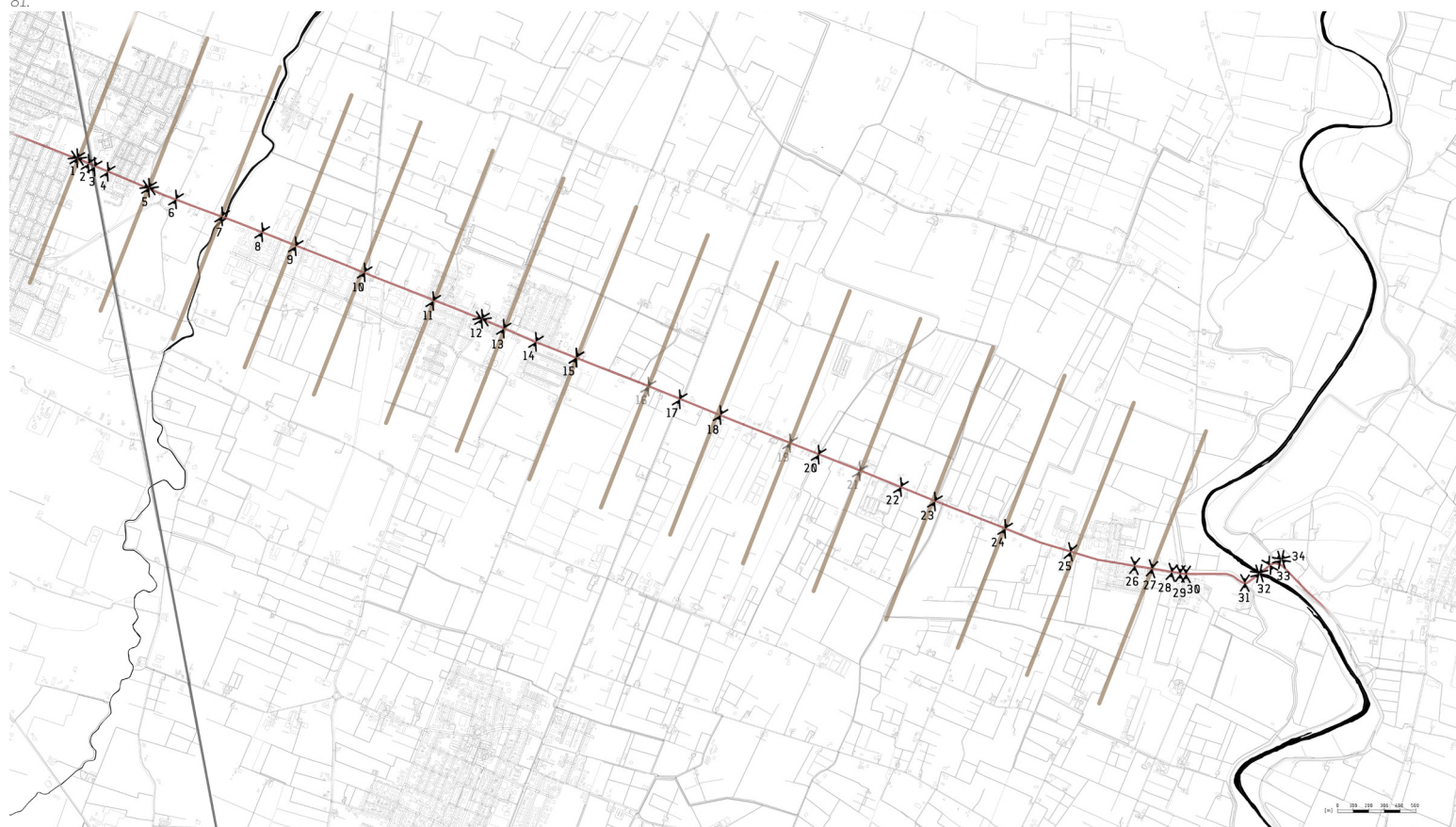


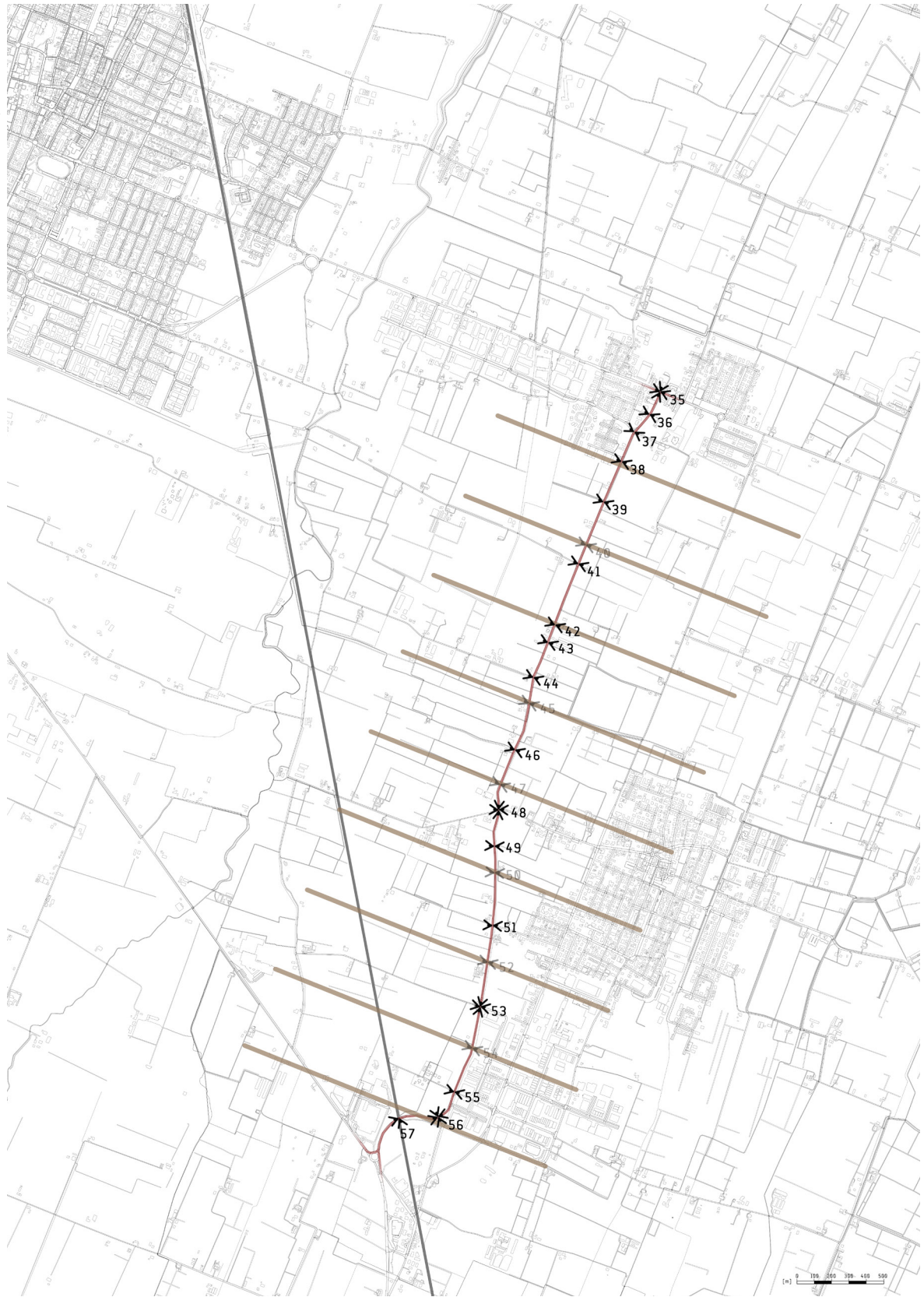
[Book fotografico]

Si riporta qui di seguito il materiale utilizzato nella fase di elaborazione progettuale per raccogliere informazioni più dettagliate in merito al territorio indagato. Tale ricognizione ha permesso di effettuare un vero e proprio campionamento dell'immagine paesaggistica e con i dati rilevati è stato possibile elaborare le tavole 5 e 6, precedentemente esposte. I due tratti stradali scelti per l'indagine sono stati scanditi da una griglia a maglia regolare che, in corrispondenza dell'infrastruttura, ha generato un punto da cui sono state scattate fotografie. Laddove sono stati rilevati ulteriori elementi significativi al di fuori della griglia si è scelto di riportarne ugualmente la rilevazione. Ogni coppia di fotografie (in alcuni casi gruppi di 4 immagini) è segnalata dal relativo cono ottico indicato con relativo numero progressivo.

Il rigore con cui sono stati scelti i punti dei singoli coni ottici ha permesso di affrontare questa fase in modo metodico e coerente con la ricerca evitando di affidarsi ad una scelta arbitraria dei punti in cui scattare le fotografie. Il tutto è stato inoltre accompagnato da un minuzioso lavoro manuale costituito da numerosi schizzi generati dall'osservazione *in loco* e appuntati rigorosamente e ordinatamente all'interno della campionatura delle immagini. Tutte le successive fotografie sono state scattate dalla sottoscritta.

81.





1_nord



2_nord



4_nord



1_sud



2_sud



4_sud



1_est



3_nord



5_nord



1_ovest



3_sud



5_sud



5_est



7_nord



9_nord



5_ovest



7_sud



9_sud



6_nord



8_nord



10_nord



6_sud



8_sud



10_sud



11_nord



12_est



14_nord



11_sud



12_ovest



14_sud



12_nord



13_nord



15_nord



12_sud



13_sud



15_sud



17_nord



20_nord



23_nord



17_sud



20_sud



23_sud



18_nord



22_nord



24_nord



18_sud



22_sud



24_sud



25_nord



27_nord



29_nord



25_sud



27_sud



29_sud



26_nord



28_nord



30_nord



26_sud



28_sud



30_sud



31_nord



32_est



34_nord



31_sud



32_ouest



34_sud



32_nord



33_nord



34_est



32_sud



33_sud



34_ouest



35=12_nord



36_nord



38_nord



35=12_sud



36_sud



38_sud



35=12_est



37_nord



39_nord



35=12_ouest



37_sud



39_sud



41_nord



43_nord



48_nord



41_sud



43_sud



48_sud



42_nord



44_nord



48_est



42_sud



44_sud



48_ovest



49_nord



53_nord



55_nord



49_sud



53_sud



55_sud



51_nord



53_est



56_nord-est



51_sud



53_ouest



56_sud-ouest



56_sud-est



56_nord-ouest



57_nord-est



57_sud-est



indagini delle
interazioni
patrapartite
ASSE n° 1 scale tra 1:4000
e 1:2000
Carpi-Rovarno → Sorbara



indagini delle
interazioni
patrapartite
ASSE n° 1b
scale tra 1:3000
1:2000
via Limati - Soliera



BIBLIOGRAFIA E INDICE IMMAGINI

BIBLIOGRAFIA

Agnoletto M., Guerzoni M., *La campagna necessaria. Un'agenda d'intervento dopo l'esplosione urbana*, Macerata, Quodlibet, 2012.

Ali A., Gambino D., Lanzani A., Longo A., Moro A., Novak C., Zanfi F., *Quando l'autostrada non basta. Infrastrutture, paesaggio e urbanistica nel territorio pedemontano lombardo*, Macerata, Quodlibet, 2013.

Ambrosini G., *Strade e paesaggi. Letture e strumenti progettuali*, Torino, Celid, 2002.

Ambrosini G., Berta M. (a cura di), *Paesaggi a molte velocità*, Roma, Meltemi editore, 2004.

Ambrosini G., Berta M., *Paesaggi delle infrastrutture*, Area Infrastructure, n. 79, marzo/aprile 2005, pp. 170-177.

Antonioli N., Cazzola N. (a cura di), *Riserva Naturale Orientata. Cassa di espansione del fiume Secchia*, Prato, Giunti, 1998.

Baraldi I. - Garagnani W., *Il sentiero ciclabile della Via Emilia*, Modena, Edizioni Il Fiorino, 2000.

Barbieri P., *Infraspazi*, Roma, Meltemi editore, 2006.

Basilico G., *Architetture, città, visioni. Riflessioni sulla fotografia*, Milano, Mondadori, 2007.

Battaglia P., Manicardi A. (a cura di), *Noi siamo anche i luoghi*, Carpi, RFM Edizioni, 2005.

Bianchetti C., *Abitare la città contemporanea*, Milano, Skira, 2003.

Caravaggi L., Menichini S., Pavia R., *Stradepaesaggi*, Roma, Meltemi editore, 2005.

Choay F., *La città. Utopie e realtà*, Torino, Einaudi, 2000.

Clément G., *Giardini, paesaggio e genio naturale*, Macerata, Quodlibet, 2013.

Clément G., *Il giardino in movimento*, Macerata, Quodlibet, 2011.

Clément G., *Le jardin planétaire. Réconcilier l'homme et la nature*, Paris, Albin - Michel, 2000.

Clément G., a cura di De Pieri F., *Manifesto del Terzo paesaggio*, Macerata, Quodlibet, 2005.

Clementi A., Pavia R., *Territori e spazi delle infrastrutture*, Ancona, Transeuropa/Interspazi architettura città paesaggi, 1998.

D'Angelo P. (a cura di), *Estetica e paesaggio*, Bologna, Il Mulino, 2009.

Donadieu P., a cura di Mininni M., *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Roma, Donzelli Editore, 2013.

Durbiano G., Robiglio M., *Paesaggio e architettura nell'Italia contemporanea*, Roma, Donzelli Editore, 2003.

Facchinetti M., Pucci P., *Orientare e accompagnare il progetto di strade. Criticità, criteri, politiche, indicatori, strumenti di finanziamento*, Roma, Aracne, 2004.

Gambino R., *Conservare innovare. Paesaggio, ambiente, territorio*, Milano, Utet Libreria, 1997.

Hauck T., Keller R., Kleinenkort V., *Infrastructural Urbanism. Addressing the In-between*, Berlino, DOM publishers, 2011.

Infrascapè. Infrastrutture e paesaggio. Dieci indirizzi per la qualità della progettazione (Programma interuniversitario), Firenze, Mandragora, 2003.

Jacobs J., *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Milano, Edizioni di Comunità, 2000.

Koolhaas R., *Delirious New York. Un manifesto retroattivo per Manhattan*, Milano, Electa, 2001.

La Secchia. Un fiume, le sue terre, la sua gente, Modena, Artioli Editore, 1988.

Lynch K., a cura di Ceccarelli P., *L'immagine della città*, Venezia, Marsilio Editori, 2013.

Manicardi A. (a cura di), *Immagini di un territorio. Atlante aerofotografico della Provincia di Modena*, Modena, Artioli Editore, 1991.

Micheletti C., Ponticelli L. (a cura di), *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*, Milano, Skira Editore, 2003.

Monestiroli T., *Adagio urbano*, Bologna, Editrice Compositori, 2014.

Morelli E., *Disegnare linee nel paesaggio. Metodologie di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture viarie* (premessa di Richard T.T. Forman), Firenze, Firenze University Press, 2005.

Morelli E., *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio della strada, la strada come paesaggio*, Firenze, Alinea Editrice, 2007.

Mumford L., *La cultura delle città*, Torino, Edizioni di Comunità, 1999.

Muscarà C. (a cura di), *Piani parchi paesaggi*, Roma - Bari, Laterza, 1995.

Raffestin C., *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*, Firenze, Alinea, 2005.

Secchi B., *Prima lezione di urbanistica*, Roma - Bari, Editori Laterza, 2000.

Secchi B., *La città del ventunesimo secolo*, Roma - Bari, Editori Laterza, 2005.

Secchi B., *Lo spessore della strada*, Casabella *Sulla strada/About roads*, n. 553-554, 1999, pp. 38-41.

Sereni E., *Storia del paesaggio agrario italiano*, Roma - Bari, Editori Laterza, 2010.

Steiner F. R., *The Living Landscape: An Ecological Approach to Landscape Planning*, New York, McGraw Hill Professional, 2000.

Tosco C., *Il paesaggio storico. Le fonti e i metodi di ricerca*, Roma - Bari, Editori Laterza, 2009.

Turri E., *Antropologia del paesaggio*, Milano, Edizioni di Comunità, 1974.

Turri E., *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Venezia, Marsilio Editori, 1998.

Turri E., *La megalopoli padana*, Venezia, Marsilio Editori, 2000.

Turri E., *Semiologia del paesaggio italiano*, Milano, Longanesi, 1979.

Vianelli M., *Paesaggi dell'Emilia - Romagna. Un patrimonio di identità e culture oltre l'immagine*, Bologna, Edizioni Pendragon, 1999.

Zagari F., *Sul paesaggio. Lettera aperta*, Melfi, Casa Editrice Libria, 2013.

INDICE IMMAGINI

Foto in copertina: Daniele Tavani, 2015.

1. Via della Ferrovia a Ronchi di Fosdondo, frazione di Correggio (RE). Fotografia di Nico Cagarelli [p. 11].
2. Pieve Rossa, Bagnolo in Piano (RE). Fotografia di Nico Cagarelli [p. 13].
3. Fotografia di Michele Cera che mostra la periferia di Bari (2013) all'interno di Campagne Urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città di Pierre Donadieu [p. 14].
4. Fotografia di Michele Cera che mostra la periferia di Matera (2013) all'interno di Campagne Urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città di Pierre Donadieu [p. 15].
5. Fotografia estrapolata dal sito <http://www.sgap.it> (Sistema di Gestione Ambientale-Paesaggistico) raffigurante una zona montuosa ad elevata naturalità, attraversata da un importante sistema antropico di spostamento quale quello della funivia. I due sistemi interagiscono e dalla cabina di tale mezzo di locomozione è possibile fruire visivamente del paesaggio-panorama circostante. Tale fotografia è stata ritenuta idonea a raffigurare un'immagine simbolica degli argomenti trattati all'interno della Convenzione europea del paesaggio [p. 21].
6. Linee di paesaggi possibili (SP1 Carpi-Ravarino). Fotografia di Daniele Tavani, 2015 [p. 25].
7. Copertina di *L'immagine della città* di Kevin Lynch nella traduzione italiana [p. 36].
8. Copertina di *L'immagine della città* di Kevin Lynch nella versione originale inglese [p. 36].
9. Boston vista dal fiume Charles in *L'immagine della città* di Kevin Lynch [p. 37].
10. "La forma visiva di Boston percepita nel sopralluogo" in *L'immagine della città* di Kevin Lynch. [p. 37]
11. Una strada di Jersey City in *L'immagine della città* di Kevin Lynch [p. 38].
12. "La forma visiva di Jersey City percepita nel sopralluogo" in *L'immagine della città* di Kevin Lynch [p. 38].
13. "La forma visiva di Los Angeles percepita nel sopralluogo" in *L'immagine della città* di Kevin Lynch [p. 40].
14. Copertina *Aestimum*, documento contenente gli atti del XXXIX incontro di studio Ce.S.E.T. del 2010 a Firenze, pubblicato dalla Firenze University Press [p. 45].
15. Progetto per il Tecnopolo Bologna, Team Leader Gmp Architekten, designer LAND Milano s.r.l. (LAND Group team: Andreas Kipar, Roberta Filippini, Claudia Grassi, Ilaria Sangaletti, Nicola Canepa), 2011 in <http://www.landsrl.com/project/55> [p. 48].
16. Progetto per gli Uffici comunali di Piacenza commissionato dal Comune di Piacenza, Team Leader Studio and Partners, designer Architektengruppe N+m Gmbh/Bertonazzi Associati/ HL-PP Ingenieure International GmH/LAND S.r.l. (LAND Group team: Andreas Kipar, Dong Sub Davide Bertin, Piera Chiuppani), 2011 in <http://www.landsrl.com/project/2> [p. 49].
17. Copertina di *Antropologia del paesaggio* di Eugenio Turri [p. 51].
18. Foto verticale della periferia di Mulhouse (Francia orientale) in *Antropologia del paesaggio* di Eugenio Turri [p. 52].
19. La Grand Road di Bombay a mezzogiorno in *Antropologia del paesaggio* di Eugenio Turri [p. 53].
20. Copertina della pubblicazione *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio della strada, la strada come paesaggio* di Emanuela Morelli [p. 56].
21. L'immagine tradizionale della Toscana rappresentata soventemente dal paesaggio del Chianti o da strade

- serpeggianti scandite da individui di cipressi: sistemazione paesaggistica di Cecil Pinsent presso La Foce, Chianciano (SI) in *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio della strada, la strada come paesaggio* di Emanuela Morelli [p. 59].
22. Cipressi lungo la viabilità nel comune di Cerreto Guidi (FI) in *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio della strada, la strada come paesaggio* di Emanuela Morelli [p. 59].
 23. La chiesa di San Giovanni Battista, situata nel comune di Campi Bisenzio in stretta relazione con l'Autostrada del Sole (progettata e realizzata da Giovanni Michelucci tra il 1960 e il 1964 la chiesa, reputata uno dei maggiori capolavori del Novecento italiano, un tempo sorgeva in un paesaggio agricolo che ne esaltava la plasticità delle forme) in *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio della strada, la strada come paesaggio* di Emanuela Morelli [p. 60].
 24. Le arcate della viabilità principale che contorna il centro urbano di Colle di Val d'Elsa (SI) e che diventano un elemento compositivo del parco garantendo continuità alla fruizione dello spazio in *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio della strada, la strada come paesaggio* di Emanuela Morelli [p. 60].
 25. Copertina del numero monografico *Infrascapes* di Area, n. 79 [p. 63].
 26. Il Light Horse Interchange (il più grande nodo infrastrutturale australiano), punto di incrocio delle due autostrade maggiori M4 e M7 situato nei pressi di Sydney [p. 64].
 27. Copertina di *Infrastructural Urbanism. Addressing the In-between* a cura di Thomas Hauck, Regine Keller e Volker Kleinekort [p. 65].
 28. Il Markethall situato sotto il viadotto ferroviario a Zurigo realizzato da EM2N architects Zurich con la collaborazione degli architetti del paesaggio Zulauf, Seippel e Schweingruber tra il 2004 e il 2010 e tratto da *Infrastructural Urbanism. Addressing the In-between* a cura di Thomas Hauck, Regine Keller e Volker Kleinekort [p. 66].
 29. Copertina di *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi* a cura del gruppo CITRAC (Circolo Trentino per l'Architettura Contemporanea) e con la collaborazione della Provincia Autonoma di Trento [p. 68].
 30. Interventi nell'ambito della politica 1% *Paysage et Développement* citati da Bernard Lassus in *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi* [p. 70].
 31. Circonvallazione Du Puy attraverso la località di Château de Polignac (Deviazione della strada dipartimentale 136 tra Chadrac e la strada nazionale 102 a Polignac, Francia, Haute-Loire, 2001) in *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi* [p. 70].
 32. Autostrada A85 (Angers-Tours-Vierzon, Francia, 1997) in *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi* [p. 71].
 33. Copertina di *Infrascapes. Infrastrutture e paesaggio. Dieci indirizzi per la qualità della progettazione, programma interuniversitario* diretto da Alberto Clementi nel 2003 [p. 72].
 34. "Valori" al capitolo 1 di *Infrascapes. Infrastrutture e paesaggio. Dieci indirizzi per la qualità della progettazione* [p. 73].
 35. "Arte" al capitolo 5 di *Infrascapes. Infrastrutture e paesaggio. Dieci indirizzi per la qualità della progettazione* [p. 74].
 36. "Innovazioni" al capitolo 10 di *Infrascapes. Infrastrutture e paesaggio. Dieci indirizzi per la qualità della progettazione* [p. 78].
 37. Copertina del numero monografico di Casabella 553/554 *Sulla strada* del 1999 [p. 80].

38. Houille, presso Parigi: incrocio del "Chemin Vert", limite tra i quartieri dei "Champs-Perdus" e dei "Chenes", in un foglio del catasto napoleonico (dalla ricerca di Marcelle Demorgon, Philippe Panerai, Richard Sabatier, Evelyne Volpe, *La banlieue comme territoire structuré*, Ecole d'Architecture de Versailles) all'interno del numero monografico di Casabella 553/554 *Sulla strada* del 1999, in uno scritto di Bernardo Secchi intitolato *Lo spessore della strada* [p. 83].
39. Houilles, presso Parigi: incrocio tra la strada Ferdinand Buisson (ieri "Chemin Vert") e la strada Faidherbe (ieri sentiero dei "Champs-Perdus" e dei "Chenes"), nella pianta topografica di Nanterre del 1969 (da *La banlieue comme territoire structuré*, cit.) all'interno del numero monografico di Casabella 553/554 *Sulla strada* del 1999, in uno scritto di Bernardo Secchi intitolato *Lo spessore della strada* [p. 83].
40. La ridistribuzione fondiaria per la costruzione dell'autostrada Ginevra-Losanna, nel tratto Gilly-Bursinel-Rolle, prima del 1964 (da *Centenaire du Service fédéral des routes et des digues, 1871 - 1971*, Berne 1971) all'interno del numero monografico di Casabella 553/554 *Sulla strada* del 1999, in uno scritto di Bernardo Secchi intitolato *Lo spessore della strada* [p. 85].
41. Vedi indicazione relativa alla figura n. 29 [p. 86].
42. Parco termale di Blumau (Blumau, Austria, 2000) riportato da Maria Auböck e János Kárász in *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi* a cura di CITRAC (Circolo Trentino per l'Architettura Contemporanea) e con la collaborazione della Provincia Autonoma di Trento [p. 87].
43. Parco termale di Blumau (cit.), planimetria generale in *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi* a cura di CITRAC (Circolo Trentino per l'Architettura Contemporanea) e con la collaborazione della Provincia Autonoma di Trento [p. 87].
44. *Nuvola antologica* generata attraverso Wordle (www.wordle.net) [p. 90].
45. Rilievo della città di Carpi dell'Istituto Geografico Militare risalente al 1913 [p. 93].
46. La prima ripresa aerea della città effettuata il 5 settembre del 1944 e contenuta all'interno di *Immagini di un territorio* a cura di Antonella Manicardi [p. 93].
47. Carpi in un rilievo dell'Istituto Geografico Militare del 1884 [p. 94].
48. Carpi in un rilievo dell'Istituto Geografico Militare del 1913 [p. 94].
49. Carpi in un rilievo dell'Istituto Geografico Militare del 1933 [p. 94].
50. Ripresa aerea della città di Carpi effettuata nel 1955 e contenuta all'interno di *Immagini di un territorio* a cura di Antonella Manicardi [p. 95].
51. Ripresa aerea della città di Carpi effettuata nel 1978 raffigurante l'espansione meridionale del centro urbano e contenuta all'interno di *Immagini di un territorio* a cura di Antonella Manicardi [p. 95].
52. Ripresa aerea della città di Carpi effettuata nel 1980 e contenuta all'interno di *Immagini di un territorio* a cura di Antonella Manicardi [p. 95].
53. Evidenziazione del territorio centuriato tra Nonantola (MO) e Sant'Agata Bolognese (BO) in una Carta Tecnica Regionale contenuta in *Immagini di un territorio* a cura di Antonella Manicardi [p. 96].
54. Raffigurazione di una porzione di territorio centuriato riprodotta in una foto del 1978 e contenuta all'interno di *Immagini di un territorio* a cura di Antonella Manicardi [p. 96].
55. Evidenziazione del territorio centuriato nella campagna carpigiana raffigurante DM (cardine massimo) e KM (decumano massimo) in una foto aerea del 1955 contenuta all'interno di *Immagini di un territorio* a cura

- di Antonella Manicardi [p. 96].
56. Fotografia del 1957 scattata nella campagna di San Possidonio (MO) raffigurante il sistema della "piantata" e delle siepi di pianura, con la tipica vite "maritata" ad un olmo. La foto è presente nel volume *Immagini di un territorio* a cura di Antonella Manicardi [p. 97].
 57. Immagine scattata da una ripresa aerea del 1957 raffigurante la percezione del territorio caratterizzato dal sistema della "piantata" di pianura contenuto all'interno di *Immagini di un territorio* a cura di Antonella Manicardi [p. 97].
 58. Progetto di rettificazione dei meandri del fiume Secchia presso le Ville di Sozzi e di Galli nel 1659 prodotto da A.S.C.MO., Magistrato delle Acque, filza A-III-4 [p. 98].
 59. "Pianta della corrosione che fa Secchia al Canale di Carpi su quello di Campogalliano" in un disegno di Domenico Vandelli datato 1722, A.S.C.MO., Magistrato delle Acque, filza A-III-12 [p. 98].
 60. Il fiume Secchia tra Rovereto s.S. (MO) e San Possidonio (MO) al "Passo della Pioppa" in una mappa del 1724, A.S.C.MO., Magistrato delle Acque, filza A-III-15 [p. 98].
 61. Il ponte della Pioppa in una ripresa aerea del 1957 contenuta in *Immagini di un territorio* a cura di Antonella Manicardi [p. 99].
 62. Ortofoto del centro urbano di Carpi estrapolata da Googlemaps, 2015 [p. 101].
 63. Tavola n. 01 degli elaborati finali relativa all'analisi degli elementi antropici nel territorio a est di Carpi. Scala 1:25000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 103].
 64. Tavola n. 02 degli elaborati finali relativa all'analisi degli elementi ambientali nel territorio a est di Carpi. Scala 1:25000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 104].
 65. Tavola n. 03 degli elaborati finali indicante le relazioni di profondità che le infrastrutture generano con il territorio ad est di Carpi. Scala 1:25000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 107].
 66. Tavola n. 04 degli elaborati finali relativa alla rilevazione delle eterogeneità presenti all'interno del territorio indagato. Scala 1:250000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 109].
 67. Tavola n. 05 degli elaborati finali, esito dell'approfondimento generato dalla tavola precedente. Tratto 1. Scala 1:10000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 112].
 68. Tavola n. 06 degli elaborati finali, esito dell'approfondimento generato dalla tavola precedente. Tratto 2. Scala 1:10000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 114].
 69. Tavola n. 07 degli elaborati finali raffigurante la schematizzazione dei caratteri rilevati precedentemente. Tale operazione si è resa necessaria al fine di individuare i focus di riflessione conclusivi. Tratto 1. Scala 1:10000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 116].
 70. Tavola n. 07 degli elaborati finali raffigurante la schematizzazione dei caratteri rilevati precedentemente. Tale operazione si è resa necessaria al fine di individuare i focus di riflessione conclusivi. Tratto 2. Scala 1:10000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 118].
 71. Zoom progettuale con relative foto (di proprietà della sottoscritta) riguardante l'area n. 1: *Limidi produttiva*. Scala 1:5000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 119].
 72. Zoom progettuale con relative foto (di proprietà della sottoscritta) riguardante l'area n. 2: *Residenze isolate*.

- Scala 1:5000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 119].
73. Zoom progettuale con relative foto (di proprietà della sottoscritta) riguardante l'area n. 3: *Residenze isolate e frutteti*. Scala 1:5000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 119].
 74. Zoom progettuale con relative foto (di proprietà della sottoscritta) riguardante l'area n. 4: *Sozzigalli e il fiume*. Scala 1:5000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 119].
 75. Zoom progettuale con relative foto (di proprietà della sottoscritta) riguardante l'area n. 5: *Rotatoria paesaggistica*. Scala 1:5000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 120].
 76. Esito finale: *antinomia paesaggistica* relativa all'area n.1. (La selezione fotografica è di proprietà della sottoscritta) [p. 121].
 77. Esito finale: *antinomia paesaggistica* relativa all'area n.2.(La selezione fotografica è di proprietà della sottoscritta) [p. 122].
 78. Esito finale: *antinomia paesaggistica* relativa all'area n.3. (La selezione fotografica è di proprietà della sottoscritta) [p. 123].
 79. Esito finale: *antinomia paesaggistica* relativa all'area n.4. (La selezione fotografica è di proprietà della sottoscritta) [p. 124].
 80. Esito finale: *antinomia paesaggistica* relativa all'area n.5. (La selezione fotografica è di proprietà della sottoscritta) [p. 125].
 81. Book fotografico: schema dei coni ottici con la relativa numerazione. Tratto 1. Scala 1:25000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 126].
 82. Book fotografico: schema dei coni ottici con la relativa numerazione. Tratto 2. Scala 1:25000 nell'elaborato non riadattato alla stampa per il suddetto volume [p. 127].
 83. Alcuni degli schizzi manuali effettuati personalmente durante il sopralluogo relativi al tratto infrastrutturale n.1 [p. 138].
 84. Alcuni degli schizzi manuali effettuati personalmente durante il sopralluogo relativi al tratto infrastrutturale n.2 [p. 138].

