



Cecilia Carlorosi

Laureata in Ingegneria Edile/Architettura presso l'Università Politecnica delle Marche (UNIVPM), ha conseguito il dottorato in Scienze dell'Ingegneria presso questa stessa sede. Dal 2009 collabora con le attività di didattica e ricerca del Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile ed Architettura (DICEA) dove è assegnista di ricerca in Composizione Architettonica e Urbana.

Laboratorio delle Possibilità sul Paesaggio Contemporaneo e Chiavi di Lettura dell'Architettura delle Infrastrutture

Colloquio con Giorgio Praderio, Luigi Bartolomei, Alberto Bortolotti

A Laboratory on the Opportunities for Contemporary Landscapes and New Interpretations for Infrastructures' Architecture a dialogue among Giorgio Praderio, Luigi Bartolomei and Alberto Bortolotti

Il termine "infra" testimonia simbolicamente un valore dello spazio contemporaneo e una condizione esistenziale del vivere odierno, immerso nei flussi delle reti variabili che si sovrappongono al Paesaggio. Ma è possibile definire il sistema infrastrutturale dei Paesaggi Culturali attuali? Quali cambiamenti segneranno il futuro in questo campo? A questi interrogativi si tenta di dare risposta analizzando le tendenze in atto in Italia e in Europa sulla relazione tra architettura del paesaggio e progettazione delle infrastrutture, richiamando altresì gli indirizzi stimolanti dei numerosi studi e delle ricerche nazionali sul tema infrastruttura-territorio-architettura. Dalla dimensione minore alla dimensione dell'internazionalità, l'assioma conclusivo di questo scritto riconduce i problemi locali ai contesti globali e propone la ridefinizione delle identità del paesaggio sfruttando la duttilità degli spazi legati alle infrastrutture.

The meaning of "infra" attests a symbolic value of the contemporary space and an existential condition of modern living, absorbed nowadays by the flows of variable networks overlapping Landscape. Can we describe the infrastructural system of the current Cultural Landscapes? How will it change in the near future? The answers can be provided by analyzing the Italian and European trends connecting landscape architecture and infrastructural design, as well as recalling the stimulating results of national scientific researchers on infrastructures-territory-architecture. From the minor dimension to the international one, the final remark of the present paper traces local issues back to the global assets and it suggests to re-define landscapes' identities through the flexible spaces linked to the infrastructures.

Parole chiave: Tessuti paesistici; Spazi residuali; Paesaggi materiali e immateriali; Progetto delle infrastrutture

Keywords: Landscape structures; Residual Spaces; Material and virtual landscapes; Infrastructural design

La qualità dell'architettura delle infrastrutture e il senso della progettazione del paesaggio catalizzano le sperimentazioni della composizione urbana e dovrebbero orientare la ricerca di nuovi modi per la riconfigurazione dei luoghi.

La tutela del paesaggio è uno dei principi primari fra i valori della tradizione costituzionale, decreta infatti l'articolo 9 che «La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione»; eppure la modernizzazione rapida dei fasci infrastrutturali e la necessità di rendere fruibile il patrimonio hanno prevaricato i contesti paesaggistici, soprattutto nel "giar-

dino d'Europa": l'Italia della qualità e dell'armonica combinazione tra paesaggio e eredità storico-architettonica.

Alla vigilia della determinazione di indirizzi strategici per la distribuzione dei Fondi Comunitari per il sessennio 2014-2020 e alla luce dell'ambizioso programma che intende privilegiare sistemi infrastrutturali multimodali tramite il network trans-europeo, emergono le complesse sfaccettature dell'interazione tra infrastrutture e paesaggio (intendendo quest'ultimo come l'opera ambientale, agricola e costruttiva più complessa che l'uomo abbia intrapreso, come ricordano gli scritti di Bazzoni recentemente riproposti).

Dinanzi all'ipotesi di nuove geografie,

gli scenari concretamente prefigurabili per costruire modelli significativi di sviluppo poggiano sulla valorizzazione della "qualità" dei paesaggi culturali; questi hanno in Italia sostituito il paesaggio naturale con forme quali la città campagna emiliana e la città diffusa marchigiana, nelle quali gli effetti urbani si ripercuotono sul tessuto rurale tramite la dotazione infrastrutturale, che attraversa la città adriatica e serve i presidi incastellati delle aree interne.

Il rapporto fra forme infrastrutturali e strutture insediative si esplicita attraverso una serie di nozioni che vengono di seguito ridefinite, a partire dalla descrizione del valore socialmente riconosciuto del Paesaggio alla sua espres-

sione in relazione al valore aggiunto conferito dalle infrastrutture odierne. Le reti invadono e modernizzano il territorio con la trasversalità dei flussi delle connessioni materiali (dalla mobilità sostenibile al controverso progetto TAV), astraggono lo spazio (canali culturali virtuali) e offrono valenze multifunzionali e diversificate (infrastrutture energetiche e reti del petrolio).

Il contributo progettuale che permette a questi elementi di dialogare è l'approccio integrato multiscalare, che sintetizza le fasi progettuali dal livello urbano a quello architettonico, senza escludere la riscrittura sul piano paesaggistico. Sono questi i temi che sono stati discussi con il gruppo di ricerca del Dipartimento di Architettura (DA, Unibo) in occasione dell'attività PRIN 2011-2013 che ha coinvolto l'Università Politecnica delle Marche, l'Alma Mater Studiorum Università di Bologna, l'Università di Pavia e il Politecnico di Bari.

Gli esiti della ricerca coordinata dal Prof. Fausto Pugnaloni e intitolata "Architettura come patrimonio: strumenti innovativi per la tutela e la valorizzazione dei sistemi insediativi", dimostrano come il patrimonio infrastrutturale raccolga l'insieme di relazioni tra progetto di città e disegno del territorio.

Il rapporto interuniversitario ha arricchito il dibattito disciplinare come sistema dinamico di connessione tra l'economia della conoscenza e i programmi infrastrutturali che stanno trasformando il paesaggio.

In Italia il paesaggio naturale e gli assetti geomorfologici sono stati completamente sostituiti attraverso la presenza e il lavoro dell'uomo dal paesaggio culturale.

G. Praderio: «Poche aree fanno eccezione, come la riserva naturale integrale di Sasso Fratino, nelle foreste Casentinesi dell'alto forlivese, e come la foresta umbra del Gargano, che si possono dire ancora allo stato primigenio e naturale (climax). Non si possono confondere paesaggi naturali, a prevalenza vegetazionale, con paesaggi antropizzati, magari ancora "a verde" (oggi il tanto declamato green). In particolare le Romagne sono quasi completamente coltivate, trasformate, per lo storico succedersi di strutture aziendali agricole: dalla centuriazione romana (di cui restano molte tracce) alle moderne tecniche di coltivazione; legate all'alta meccanizzazione e produttività dei fondi "agricoli". Le stesse pinete ravennati sono un esempio riuscito di equilibrio tra natura originaria e produzione agricola».

In questo contesto, l'invito è quindi a capire come possa essere definita la qualità territoriale e urbana.

G. Praderio: «Su questo argomento ho molto meditato. La qualità, intesa come contributo strategico alla riqualificazione territoriale e urbana, è tornata all'attenzione degli operatori, ma rischia la confusione con altri approcci. Insieme alla "tecnica", la "qualità" ha accom-

pagnato se non sostituito nei fatti l'"estetica". In realtà ci si riferisce ad approcci diversi, che potrebbero convivere purché se ne conoscano origini e differenze metodologiche. L'approccio qualitativo alla risoluzione dei problemi dell'abitare compete infatti al modello anglosassone (corrispondenza costante tra prassi realizzativa ed opera in costruzione), anziché a quello italiano, idealista (spirito della perfezione). La qualità corrisponde insomma ad una prassi progettuale che si distingue per un costante azione di controllo dell'aspetto fabbricativo/fattuale che privilegia il confronto costante tra contesto e opera: per modi, tempi e costi e dunque "sistema di garanzie" (spirito dell'opera e della materia: sicurezza, durata, ecc.). La qualità, come pratica assicurata del buon costruire, corrisponde dunque a una serie di adempimenti che partono da un ordinamento acquisito e anche da prefigurazioni approssimate delle opere (la perfettibilità progressiva) per procedere alla soddisfazione delle richieste del committente, in modo tale che il progetto architettonico vada incontro alle aspettative di una commessa. Questo modello anglosassone, vede il progettista affiancato da chi si occupa di budget, di marketing, dei profili legali e gestionali. Tutto questo purtroppo fatica ad entrare nella cultura italiana e nelle nostre articolazioni regionali. In sintesi nella scuola architettonica italiana l'approccio si può ancora definire verticale e multisettoriale, nella scuola anglosassone si può definire ten-

denzialmente orizzontale e multidisciplinare, multifattoriale e procedurale (prestazionale, per opzioni, comportamentale)».

Circa i connotati tra paesaggio naturale e ecosistemi antropici sono intervenuti gli indirizzi stabiliti della Convenzione Europea del Paesaggio (Firenze, 2000), che ha riconosciuto il valore sul piano scientifico e sociale del Paesaggio.

A. Bortolotti: «La definizione data dalla Convenzione Europea del Paesaggio, alla quale i tecnici si riferiscono per comodità, non raccoglie completamente il dibattito culturale durato circa cinquant'anni. Il problema della lettura dei fenomeni nella sovrapposizione

delle reti, però, è reso più complicato dal fatto che siamo ancorati ad una visione del paesaggio che ha bisogno di segni fisici e simbolici che consente di orientarci e identificarci con quel dato territorio. Possiamo confrontare tali segni con quelli visti in passato e con quelli che vedremo in futuro. Il rischio è che, a questo punto, si provochi una scissione tra paesaggi materiali e immateriali, questi ultimi di fatto inesistenti, scivolosi, fluidi, che si trovano ovunque e in nessun luogo. Nei paesaggi immateriali siamo tuttavia immersi (vedi il caso di reti web e delle telecomunicazioni, ecc.) mentre pure ricerchiamo quella certezza, quell'inequivocabile segno fisico che siamo abituati ad avere da bambini e che ci consente

di leggere e capire. La domanda fondamentale quindi è questa: qual è oggi il senso della progettazione del paesaggio? Come si può progettare oggi il paesaggio sui tanti piani che lo compongono? Esistono molti progetti di paesaggio, il lavoro è complicato e va condotto in parallelo da competenze diverse. Anche le risposte saranno molteplici».

Appare estremamente difficile classificare e giudicare con la stessa incisività il sistema infrastrutturale del paesaggio contemporaneo, ma la ricerca scientifica ha il compito di prospettare i cambiamenti che segneranno il futuro in questo campo.

L. Bartolomei: «Definendo la realtà si corre

il rischio di creare un cortocircuito che imprigiona la sostanza della cosa alla sola porzione che se ne comprende. Agendo in un orizzonte di ricerca in cui i concetti sono ampiamente in divenire, più che una definizione si può allora fornire una indicazione, il paesaggio si può allora intendere come una determinazione estetica dell'ambiente, ove questa parola, estetica, non è da intendersi immediatamente come "percezione del bello", ma in modo più primitivo, ed etimologicamente determinato, come percezione umana, esito di un atto cognitivo che sintetizza le separate percezioni sensoriali nella individuazione intellettuale di una unità. In questo senso il paesaggio si dimostra un "ente di ragione", una sensibilità esclusivamente umana, e quindi atto fondamentale della cultura. La vita biologica e animale non conosce il paesaggio. Essa conosce l'Ambiente, un ecosistema che definisce la propria unicità dalla particolare intersezione dei coefficienti parametrici che lo descrivono. Ebbene, quando un ambiente si percepisce come realtà unitaria, oltre la sommatoria dei parametri quantitativi che lo descrivono, allora si genera un paesaggio. Il fatto che non si possa ridurre il paesaggio ad un elemento dell'estetica, intesa in senso moderno come "scienza del bello", ma solo come un prodotto dell'osservazione, ossia della percezione, è presto detto: il luogo comune identifica il paesaggio solo come qualcosa da ammirare, senza pensare che in realtà si appartiene al paesaggio mediante

reti, ad esempio quelle dei trasporti o dei flussi in generale. La chiave del contemporaneo è la quantità di questi flussi e la loro portata. Le stesse reti presenti sul territorio per esempio anche solo sessant'anni fa avevano un portata completamente diversa rispetto ad oggi. A questa rete bisogna aggiungere quella virtuale, immateriale; l'informazione stessa genera una rete, in cui noi siamo catturati: se il paesaggio è una lettura culturale dell'ambiente, non possiamo trascurare il modo in cui l'uomo vive nell'ambiente. Nelle infrastrutture che descrivono le modalità abitative bisogna comprendere anche quelle che condizionano l'abitare, ossia le infrastrutture wireless, internet, le reti informative diffuse. Per questo bisogna ripensare integralmente e in una visione organica l'insieme prodotto dalla sovrapposizione di panorama fisico e virtuale. Nel dibattito tra localismo e globalizzazione, in ogni punto del territorio la rete informativa, ossia internet, rappresenta il calarsi del globale nel contesto locale. Questi veicoli di cultura non ci sono mai stati prima d'ora: la rete si è talmente infittita da essere diventata assolutamente pervasiva, o appunto, come si dice, globale».

A. Bortolotti: «Dal punto di vista di chi studia questi temi, e in specifico riferimento al rapporto tra infrastrutture e paesaggio, possiamo dire che un paesaggio si manifesta come sovrapposizione di reti variabili. Un processo di lettura di queste reti parte dal livello delle

varie realtà fisiche con i canali che le collegano vicendevolmente, ma comprende anche la sfera dei fenomeni nello spazio-tempo. Possiamo arrivare ad un'intuizione di cosa sia il paesaggio e di come esso possa cambiare, cercando di capire quali siano i fenomeni in essere e come essi si manifestino nei luoghi di intersezione tra reti diverse. Reti infrastrutturali e reti di interessi turistici, ad esempio, appartengono a piani differenti ma complementari: là dove si riscontra un punto di incontro possono nascere interazioni interessanti da un punto di vista insediativo e architettonico. Prima ancora che studiosi e da semplici osservatori, notiamo come un paesaggio si riveli in maniera autentica attraverso un insieme di atti contemplativi e sperimentali, che portano spontaneamente a un processo di conoscenza. L'osservatore raccoglie così immagini, legandole indissolubilmente a forme e figure nella memoria. Se ci pensiamo bene, ciò accade tipicamente nelle fasi di apprendimento di un bambino alle prese con i primi utensili da lui scoperti, ai quali è possibile associare un significato prima che un preciso scopo funzionale. A questi oggetti, come un artista, il bambino è spesso in grado di restituire nuova luce, nuove chiavi di lettura».

In questo continuum tra reti materiali, canali wireless, reti informative e città virtuali, l'interrogativo cui si intende rispondere con l'ausilio dell'architettura del paesaggio è com-

prendere sono i problemi più urgenti a cui si deve far fronte in relazione al sistema infrastrutturale.

A. Bortolotti: «Occorre superare la paura dei mostri. Superare la logica dell'infrastruttura di trasporto come una presenza ingombrante sul territorio, che non dovrebbe esserci da un punto di vista estetico, ma della quale non si può fare a meno per ragioni di efficienza dei trasporti e che dunque bisogna cercare di occultare. Devo dire che questo sentimento diffuso è ampiamente giustificato dagli interventi indiscriminati operati negli ultimi decenni. Sono problemi oggettivi, ma la visione andrebbe ribaltata, cercando di riconoscere alle opere di ingegneria un valore estetico, capace di ridefinire le identità del paesaggio più che distruggerle. Si prenda l'esempio della ferrovia del San Gottardo, opera del gruppo di Flora Ruchat Roncati: si integra nel paesaggio con tutta la fierezza di una strada consolare romana. Lungo il tracciato tutto è stato oggetto di uno studio meticoloso, secondo un abaco di soluzioni concepite con estrema unità formale e nulla è lasciato al caso». Altro aspetto non da sottovalutare nel progetto delle infrastrutture «è la questione degli spazi residuali, che è un tema importantissimo e che ci consente di ribaltare la visione e vedere altre opportunità di qualificazione. Ogni volta che ci accingiamo a progettare l'architettura di un qualunque spazio, i maestri moderni ci hanno insegnato a far interagire la piccola scala con la grande

scala».

L. Bartolomei: «Senza rischiare di incorrere in generalizzazioni o estremismi, ritengo che occorre pensare che noi, per condizione esistenziale siamo infra. Noi abitiamo l'infrastruttura, sia che si parli di treni ad alta velocità, di autostrade o reti virtuali; occorre studiare l'infrastruttura da un punto di vista architettonico- percettivo come qualcosa di gradevole da abitare, adatto all'uomo e alle velocità con cui vive senza incorrere in dualismi tra centri stanziali dove abitano le comunità e popolazione nomade, mobile, dove per nomadismo si intende anche mobilità culturale e della ricerca. Evitare il dualismo significa favorire permeabilità e interscambio totale tra abitare l'infrastruttura e abitare il paesaggio stanziale. Il paesaggio va costruito anche attraverso suggestioni, ponti culturali che favoriscano la conoscenza maggiore dei paesaggi attraversati».

Rimanendo nel campo progettuale e propositivo, le nuove relazioni che si instaurano fra ecologia e infrastrutture energetiche rappresentano una premessa per delineare scenari futuri per la trasformazione del paesaggio. Con la mostra Energy, Architetture e reti del petrolio e del post-petrolio (2013) il MAXXI ha manifestato interesse per lo sviluppo di forme di energia sostenibile e rinnovabile. L'architettura può sprigionare nuova energia?

A. Bortolotti: «L'ecologia è una scienza, non è una religione. Questa relazione fra infrastruttura e opportunità di sfruttamento delle risorse in maniera sostenibile, vale a dire ricavare fonti energetiche dall'uso delle infrastrutture, potrebbe essere un buon campo di ricerca perché l'infrastruttura è in realtà uno spazio duttile, cioè non è monofunzionale. Per una infrastruttura di trasporto, idealmente, si potrebbero avere importanti valenze multifunzionali, secondo criteri di uso diffuso, con nodi strategici disseminati lungo il nastro dei flussi».

Nella continua ricerca di sperimentazioni adeguate e facendo riferimento agli elementi sino ad ora richiamati, delimitiamo il campo di indagine alle Marche e all'Emilia Romagna, alla luce della qualità che caratterizza questi territori contermini oggetto della ricerca PRIN sopraccitata. Come può la progettazione delle reti infrastrutturali mantenerne e valorizzarne l'identità?

G. Praderio: «L'Emilia Romagna comprende paesaggi urbani, collinari, di montagna e di pianura, mentre le Marche hanno un paesaggio prevalentemente collinare e montano. La grande differenza morfologica consiste nell'assenza delle grandi pianure presenti in Emilia Romagna. C'è una somiglianza spiccata tra le due regioni, e cioè la "morfologia dolce" delle colline appenniniche, che nelle "Romagne di mezzo" vanno da Imola a Rimini.

Ove la stessa morfologia collinare e le identità delle partiture sfumano in trame e coloriture paesaggistiche alquanto pittoriche: come se si avessero “tessuti paesistici” alla Missoni o, in certe stagioni di mezzo, in toni e atmosfere che evocano tavolozze dalle cromature floreali alla Klimt. Nelle Romagne tuttavia ci sono annodamenti infrastrutturali specifici, da menzionare e considerare, ad esempio il caso di Rimini, autentica strozzatura».

A proposito di similitudini tra le due regioni, in entrambe la rete infrastrutturale si insinua a pettine nel territorio attraversandone la morfologia.

G. Praderio: «Le colline bolognesi e imolesi sono come quelle marchigiane, trasversali al

crinale: l'alto Appennino in queste due regioni “si raccorda” con una certa omogeneità. Le infrastrutture, in quanto elementi di relazione ed efficienza sparsa non solo hanno la funzione di servire in rete i centri abitati più dispersi, legandoli tra loro, ma anche di estenderne in modo appropriato l'effetto urbano, servendo gli insediamenti. Nelle Marche e nelle Romagne si impone dunque la metafora accattivante della città diffusa. La stessa campagna, se ben servita, ne fa parte. Anzi essa stessa può essere definita città diffusa di campagna. Bernardo Secchi (Politecnico di Milano) coniò a suo tempo per la pianura padana il termine di campagna urbanizzata, disposta nel nostro caso tra la prima collina appenninica, con la

città lineare della via Emilia (oggi sorretta anche dalla A1 e A14) e la città turistica di costa. Le Marche, vedono la presenza di numerosi presidi (rocche, borghi, torri,...) in sommità, come nelle vicine Umbria e Toscana (ma non solo). Per l'Emilia Romagna il termine campagna urbanizzata è ancora valido nel rappresentare le recenti fenomenologie insediative, anche se in via di trasformazione per tramutarsi, come nelle Marche, in vera e propria città sparsa».

Si tratterebbe quindi di pensare il ruolo del tessuto rurale prima di operare e progettare.

G. Praderio: «La parola “ruralità” è ambigua, nel definire l'evoluzione della città campagna

(anche nella versione che prima ho chiamato di campagna urbanizzata). Viene usata per comodità. In realtà il mondo cui essa si riferisce non è più quello del “ruspante contadino”, che i regolamenti insistono nel mantenere in vita (privilegiandolo normativamente), perché essa è ormai appartenente ad una dimensione industriale contemporanea, quella della campagna modernamente aziendalizzata e altamente automatizzata (quantomeno nella pianura padana e le sue propaggini costiere e collinari). Le aziende agricole di oggi, nelle nostre realtà settentrionali, sono vere e proprie “industrie agricole sofisticate”, che agiscono su mercati internazionali e formano autentiche “compagini (città) rurali”. Oltretutto esse hanno il pregio di sostenere tradizioni che altrimenti andrebbero perse. Chi vive in questi centri ha quasi le stesse opportunità abitative di chi vive in città, con il valore aggiunto del minor costo della vita».

Di fronte alle dinamiche che interessano questi territori, ovvero il crescente isolamento e lo spopolamento dei centri storici, urge instaurare nuove relazioni con l'apparato infrastrutturale in vista della loro valorizzazione.

G. Praderio: «Ripensando ai motivi ciclici dello spopolamento delle montagne nei periodi storici difficili, le popolazioni discendevano le montagne in periodi di “tranquillità” per risalirle in periodi avversi, sfruttando ciclicamente le risorse di collina e montagna (terre difficili

ma anche salubri, ricordiamolo). Oggi, sulla scia di questi alternanti cicli storici, stiamo ancora vivendo la fase di discesa ma già avvertendo la risalita per i morsi dell'attuale crisi strutturale, che sta già favorendo il “ritorno alla terra e alla campagna” (magari nella versione forse impropria della green economy). La ciclicità e la strategicità del fenomeno dunque farà sì che probabilmente si verificherà di nuovo una lenta “risalita”, Forse questo ritorno alla terra probabilmente contrasterà la tendenza allo spopolamento montano. In quest'ottica andrebbero aiutate tutte quelle realtà isolate dove potranno svilupparsi maggiormente i “turismi evoluti”, la produzione di prodotti tipici e specializzati, e così via».

Come porsi, dunque, nell'ottica di questa ciclicità, per ripensare la progettazione infrastrutturale?

G. Praderio: «Bisogna ragionare secondo il modello della qualità, ragionare per scenari, introdurre opzioni aperte, adottare procedure che aprano alle “possibilità esplorative di campo e d'azione”, insomma ammettere in linea di principio l'incerto, la sorpresa, l'indeterminatezza. Il progetto preliminare deve caratterizzarsi per opzioni alternative, ammettere dunque soluzioni diverse, che tengano conto dei cambiamenti ambientali e delle variabilità necessarie negli assetti morfologici. L'approccio progettuale sarà così globale e “integrato”, con la creatività che farà sintesi con le pre-

ziose esperienze in campo senza incappare nella scorciatoia del puro “bel disegno” che si reputa possa risolvere tutto. Ancor oggi opere e infrastrutture, paesaggi e assetto o dispositivi sono visti come entità separate che dovranno convergere in una orchestrazione (che è al tempo stesso esaltazione ma anche mediazione delle e tra le parti). E' giunto il momento di vederle e assumerle come entità di uno stesso sistema, dove superare la stessa distinzione tra città e campagna per assumere quelle di città analogica (fisica e reale) e città digitale (immateriale e virtuale)».

A. Bortolotti: «Altra cosa interessante, poco esplorata progettualmente e non del tutto compresa, è che abbiamo la possibilità di creare per noi paesaggi su misura, a seconda di come li usiamo e di come li percorriamo o percepiamo. Anche per questo non ha molto senso pretendere di trovare una definizione oggettiva, o determinare criteri di uso universali. Potremmo usare questa valenza per i nostri fini e per arricchire il paesaggio: se ognuno è consapevole che attraverso il suo gesto può contribuire a costruire un tratto di paesaggio, anche l'uso del territorio può avere un valore molto importante. Spesso però chi è ai vertici della pianificazione deve fare i conti con la scarsa consapevolezza e altrettanto scarsa sensibilità degli attori e non considera quest'aspetto, stabilendo rigidi impalcati normativi. Occorre quindi iniziare ad educare al

paesaggio e al suo valore culturale e sociale, fin dai primi gradi di istruzione».

Proseguendo la riflessione dalla scala territoriale alla dimensione minore, la questione ancora irrisolta riguarda la mobilità e i parcheggi. Questo problema si pone maggiormente nei centri marchigiani che hanno generalmente origine medievale con strade strette e ripide pensate per la percorrenza pedonale. Quali ipotesi rappresentano le possibili soluzioni?

G. Praderio: «La natura minore di questi centri storici facilita le cose perché è più facile valutare i raggi di percorribilità pedonale, quindi dotare le aree di accessibilità pedonale di parcheggi, valutando sempre la possibilità di accesso per i mezzi di emergenza. Una soluzione sono i parcheggi sotterranei, un'altra, praticata nelle grandi città, consiste nel realizzare parcheggi sopra grandi strutture come possono essere le stazioni. I progetti, in ogni caso, debbono rispondere a criteri di qualità, misurati in base alla natura dei luoghi».

Cosa dimostrano le tendenze in atto in Europa circa le relazioni tra architettura del paesaggio e progettazione delle infrastrutture?

L. Bartolomei: «Il discorso sul paesaggio va riportato anche alla scala urbana ed architettonica. E' qui, del resto, che si sentono maggiormente i problemi della identità e della riqualificazione, e forse anche perché la scala paesaggistica o l'ispirazione paesaggistica è

stata quasi sempre esclusa, sia nel tempo della ricostruzione che in quello della città diffusa. Nel dibattito tra città del dopoguerra e città storica, c'è una frattura non risolta, e si tratta propriamente di un problema paesaggistico tra identità stratificate ed evolutesi progressivamente ed assenza di identità e isotropia urbana. La città è oggi un tema fondamentale del progetto di paesaggio, specie la città suburbana e periferica che è il nuovo "laboratorio delle possibilità", in cui la ridefinizione della qualità trova un elemento fondamentale nel ridisegno delle infrastrutture minime. La strada, il marciapiede e tutte le infrastrutture light hanno importanza fondamentale. Il paesaggio precipita così in contesti limitati e in oggetti puntuali: dalla grande infrastruttura autostradale alla piccola viabilità della città».

Del resto, il dialogo tra le infrastrutture e i luoghi richiede una concezione multi scalare.

A. Bortolotti: «Le tendenze in atto riguardano l'integrazione delle infrastrutture in un progetto allargato di città-paesaggio. Come interventi estesi lungo il tracciato delle infrastrutture devo senz'altro citare Bernard Lassus, che propone interessanti scambi tra realtà e illusione, giocando sulle modalità di percezione dei viaggiatori in movimento. Come interventi puntuali ho in mente, ad esempio, il caso delle stazioni dell'alta velocità francese, concepite come vere e proprie stazioni-paesaggio. Si tratta di un approccio interessante nel sen-

so che l'oggetto "stazione" è stato estrapolato dalla città e proiettato nel territorio extraurbano così da assumere conformazioni che si integrano e si collegano alle strutture esistenti, conseguendo nuovi esiti formali, derivati da un tentativo di governo dei flussi materiali ma anche con chiari riferimenti a ciò che di naturale c'è intorno (linee di forza con corrispondenze vegetazionali, ecc.). Il rischio oggettivo di queste stazioni è che potranno forse un giorno essere inglobate nell'espansione urbana, senza però esserne preparate: si potrebbero riproporre le dinamiche di saturazione, costipamento e tutti quei fenomeni conseguenti alla moderna espansione delle città. Per fare un esempio basta pensare a ciò che è successo alle città medie lungo la via Emilia: le stazioni e le ferrovie costruite a ridosso delle mura cittadine, hanno costituito per lungo tempo un limite, sfociato poi in un'esplosione insediativa. Nel caso specifico di Bologna, si sono verificati fenomeni di intasamento e saturazione prima a ridosso della fascia tra centro storico e ferrovia, poi tra periferia e tangenziale. L'intuizione di Kenzo Tange nel piano per Bologna nord del 1967, era stata di utilizzare le infrastrutture come nuove matrici di progetto della città, ma come ben sappiamo quest'intuizione è rimasta sulla carta».

Tralasciando stazioni, metropolitane e completamenti di assi stradali, i tentativi più dibattuti di progetto oggi in Italia sono le linee TAV e il MOSE.

G. Praderio: «Credo che la TAV vada realizzata; l'impostazione ambientalista degli oppositori che polemizzano su questo progetto è un fatto largamente politico e ideologico. Seguendo le indicazioni dei parametri europei, c'è stata una valutazione dell'impatto ambientale. In Italia purtroppo si è sedimentata la cultura del diniego preventivo, anche nei confronti, come in questo caso, di progetti migliorativi. Il "no" non deve mai essere pregiudiziale, bisogna sempre valutare il progetto in tutte le sue varianti e profili di possibilità e fattibilità».

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., Esperienze IN.FRA: Forme insediative, ambiente e infrastrutture. Venezia, Marsilio, 2004
- Bazzoni, Renato, Tutta questa bellezza. (a cura di) Antonella Cicalò Danioni. Milano, Rizzoli, 2014
- Clementi, Alberto, Infrascap. Infrastrutture e paesaggio. Firenze, Mandragora, 2003.
- Ciorra, Pippo (a cura di), Energy. Architettura e reti del petrolio e del post-petrolio. Catalogo della mostra a cura di Pippo Ciorra (Roma, MAXXI, 2013). Electa, 2013
- Council of Europe, European Landscape Convention. Firenze, 2000