

**atlante**

forme insediative

ricerche coordinate  
da Aimaro Isola  
in 12 scuole  
di architettura

e infrastrutture

Marsilio



- 7 **Atlante di paesaggi interrotti**
- 10 **casi di studio**
- 12 **La “strada degli americani” a nord di Napoli**  
Attraverso la dispersione
- 20 **La piana di Caserta e le pendici costiere del Vesuvio**  
Trasversali
- 30 **Pescara: la fascia adriatica**  
Compressione lineare costiera
- 38 **Il fiume Pescara**  
Sistemi lineari vallivi e trasversalità
- 48 **Il caso Valle del Tronto/1**  
Linee nodi e trasversalità
- 56 **Il caso Valle del Tronto/2**  
Nodi e marginalità
- 64 **Il sistema policentrico romano**  
Nuove centralità e infrastrutture
- 77 **Il nodo dell'A.V. di Firenze S.M.N.**  
Effetti indotti
- 85 **Lo scalo ferroviario di Prato**  
Ispessimenti
- 90 **Genova metropolitana**  
Trasformazioni, alterazioni, mutazioni
- 104 **Il margine costiero di Genova metropolitana**  
Spazi in trasformazione e fenomeni di compressione
- 118 **Tra Mestre e Padova**  
Infrastrutture e dispersione insediativa
- 130 **Il nord Milano**  
Indizi per uno scenario possibile
- 146 **L'arco del pedemonte e le linee alpine di valle**
- 153 **Il nodo di Cuneo**  
Trame territoriali e linee complesse
- 163 **Il corridoio della Valle di Susa**  
Linearità infrastrutturali e palinsesto insediativo
- 172 **Il territorio di Pinerolo e Biella**  
Margini e filamenti di tessuti urbani
- 183 **lessico**

I dati sulle pressioni ambientali provenienti da diverse "famiglie di conoscenze" vanno considerati insieme e commisurati alla probabilità che si manifesti un evento, alla vulnerabilità complessiva del territorio, alla dimensione e al valore dei bersagli che possono essere colpiti. Nel progetto di trasformazione l'attenzione alle conseguenze ambientali può essere condizionata dalla significatività della conoscenza e dall'adeguatezza degli strumenti di rappresentazione della conoscenza stessa.

I tematismi ambientali georeferenziati, attualmente disponibili o in sviluppo per il sistema informativo territoriale ambientale, possono costituire una base utile ed implementabile per delineare scenari di "pressure-state-impact" e per orientare e verificare le scelte generali del progetto.

Ad esempio, nella sperimentazione operata sui dati disponibili a livello regionale in Piemonte, i fattori generatori di pressione possono essere identificati in carte di primo livello, definibili di "pressione e vocazione ambientale antropica e naturale": in base a questi indicatori si può costruire una "carta di sintesi" per indirizzare alla valutazione nel progetto, in cui è attribuito un giudizio qualitativo, secondo criteri predefiniti in forma letterale, alle condizioni di impatto presenti.

Ai fattori rilevati sono attribuiti diversi livelli-soglie di rilevanza:

- pericolo, derivato dall'impatto di un elemento o cumulativo di più elementi capaci di danneggiare molto gravemente altri e di produrre un'alta probabilità di rischio per la sicurezza delle persone;
- perdita, quale grave compromissione o sottrazione di un valore, di una risorsa, a causa delle opere presenti o in previsione;
- criticità, intesa come risultato di impatto o impatto cumulativo di più elementi capaci di danneggiarne gravemente altri;
- vulnerabilità, indicante la scarsa capacità di resistenza alla compromissione ambientale di un territorio o di sue parti;
- frammentazione, quale perdita della continuità di un valore considerato positivo, definito come una risorsa, una vocazione, a causa delle opere presenti o in previsione.

Rossella Maspoli

## Rete

"In questa *fin de siècle* i 'programmi' si fanno astratti nel senso che non sono più legati a un luogo o a una città: essi gravitano opportunisticamente intorno al sito che offre il maggior numero di interconnessioni" (Rem Koolhaas). Il termine *rete* ha assunto una collocazione centrale all'interno della progettazione urbana

e territoriale. Le continue trasformazioni legate ai rapporti tra reti ambientali, reti insediative e reti infrastrutturali concorrono a delineare un'immagine sempre più dinamica del territorio e dei paesaggi ad esso associati. E sempre più sfuggente ad una definizione circoscritta.

Sotto il profilo metaforico "una rete è una struttura leggera (perfino invisibile) e molto resistente, caratterizzata da una struttura di nodi che ne interconnette le aree e indica una potenzialità di legami virtualmente infinita. È anche, benché si tenda a dimenticarlo, una struttura visiva, una configurazione che può disegnare al suo interno, sullo stesso principio strutturale, modalità di percorso molto diverse. Una rete serve a catturare, ma può anche badare a proteggere. Può paradossalmente essere al tempo stesso una barriera e una membrana permeabile, un velo ed un filtro, un ostacolo o la passerella per ogni accesso" (G. Ceriani, *Una rete per unire e respingere*, in "Duemila", all. a "Il Sole 24 Ore", n. 10, 1999). Sul piano concettuale la rete rimanda



Cittanova, il territorio delle bonifiche della laguna di Oderzo

a tre aspetti tra loro strettamente connessi: ad un insieme di punti (i nodi della rete), ai legami tra questi punti (le aste di collegamento) e ai flussi che attraversano la rete da un punto all'altro. Sono reti le strade, le linee ferroviarie, le rotte marittime ed aeree, come pure le linee telefoniche, del gas, della distribuzione elettrica, le fognature. Sono nodi gli svincoli autostradali, le stazioni ferroviarie, i porti, gli aeroporti, ma anche i collettori, i pozzetti di ispezione, le centraline e molti altri ancora. A ben vedere "la città è innanzitutto un complesso di reti" (J. Gottman, *La centralità globale: la città nella rete mondiale*, in J. Gottman, C. Muscarà [a cura di], *La città prossima ventura*, Bari 1991) ed alla scala territoriale "i singoli sistemi urbani agiscono come i nodi in una rete di relazioni e di flussi (di persone, merci, capitali, informazioni, deci-

sioni). La dinamica delle singole città dipende anche da quella complessiva della rete di cui fanno parte" (G. Dematteis, *Il sistema urbano*, in G. Fuà [a cura di], *Orientamenti per la politica del territorio*, Bologna 1991). Negli ultimi anni, la letteratura sulla rete è andata aumentando in modo proporzionale alla fortuna del termine. La produzione bibliografica, che spesso ha oltrepassato i confini disciplinari della progettazione urbana e territoriale, ha assunto l'obiettivo di mettere tra parentesi le "seducenti chiavi interpretative della città contemporanea, come il dualismo città/campagna o il dualismo centro/periferia" (R. Gambino, *Progetti per l'ambiente*, Milano 1996). Si aprono così nuove prospettive analitiche, all'interno delle quali il modello reticolare costituisce il presupposto teorico per l'interpretazione dei fenomeni territoriali. La principale tendenza che sembra emergere "fa riferimento alla forma della dispersione nello spazio degli insediamenti, sia in un ambito di tipo più ristretto, come i diversi poli interni ad un'area metropolitana di grandi dimensioni, che in un ambito di maggiori dimensioni come i diversi centri urbani che compongono l'armatura urbana di un dato paese o regione" (R. Cappellin, *Networks nelle città e networks tra città*, in F. Curti e L. Diapi [a cura di], *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche*, Milano 1990). Naturalmente, le implicazioni analitiche del modello reticolare non sono solo queste. Basti pensare alla moltiplicazione delle reti, materiali e immateriali, e alla loro crescente complessità. Relativamente a tale stato di fatto, le stesse reti andrebbero osservate, selezionate e catalogate, sia dal punto di vista tipologico, sia sotto l'aspetto funzionale. Una prima classificazione, proposta da Giuseppe Dematteis, ha identificato sei categorie: le *reti tecniche o reti-supporto*, le *reti funzionali e sociali*, le *reti virtuali*, le *reti di città*, le *reti globali o sovra-locali* e le *reti sociali locali*. Tali tipologie di reti non funzionano esclusivamente in modo autonomo. Più spesso tendono a mettersi in relazione, ad interagire fino, al limite, a sovrapporsi ridefinendo quelle che erano le loro condizioni iniziali. È quello che avviene nel nodo di interconnessione complessa che "in quanto legame 'verticale' tra reti con configurazioni e portate territoriali diverse non solo occupa fisicamente un luogo, ma può essere visto come componente di un sistema territoriale locale... La complessità dell'interconnessione cresce ancora se ne estendiamo il significato alla connessione puntuale tra reti tecniche e quelle sociali-funzionali (per es. servizi commerciali, del tempo libero ecc.), come nei casi in cui all'aeroporto, al porto e alla stazione ferroviaria o allo svincolo autostradale non si assicura solo l'intermodalità trasportistica, ma anche la connes-

sione puntuale con catene di distribuzione commerciale (shopping mall e simili), di alberghi, di itinerari turistici, centri fieristici" (G. Dematteis, *Grandi opere e contesti territoriali locali: un problema di interconnessione complessa*, in A. Clementi [a cura di], *Infrastrutture e piani urbanistici*, Roma 1996). Esemplicando si potrebbe far riferimento alle piattaforme multimodali all'interno delle quali "si concentra di tutto: apparecchi che aboliscono lo spazio e il tempo, telefoni, cavi, radio; le banche, le operazioni commerciali, gli organi decisionali delle industrie: finanza, tecnica, commercio. In mezzo vi è la stazione, nel sottosuolo le linee della metropolitana e alla base corrono le due autostrade. Tutt'intorno grandi spazi liberi" (Le Corbusier, *Urbanistica*, Milano 1967). Già nel 1925, Le Corbusier aveva capito quali fossero le specificità di questi luoghi: la concentrazione e l'integrazione di reti tecniche differenti e l'eccentricità del nodo rispetto al tessuto urbano consolidato. Oggi i grandi nodi sono arrivati ad imporsi come centralità in grado di incidere nella riorganizzazione policentrica di un territorio che, sempre di più, è "il risultato di un intreccio di reti diverse: insediative, infrastrutturali, industriali, ambientali" all'interno delle quali "gli insediamenti urbani e prodotti vi devono essere efficacemente collegati. Il sistema delle comunicazioni non deve avere discontinuità e strozzature, ma appunto capacità e interconnessioni. Le reti ambientali devono garantire la continuità biologica e quella dei grandi segni paesaggistici" (R. Pavia, *Babele*, Roma 2002). Detto altrimenti, la città contemporanea, per essere efficiente, ha bisogno di un sistema di reti interconnesso senza soluzioni di continuità all'interno del quale i nodi siano in grado di assicurare linearità ed equilibrio nei flussi.

Evidentemente la situazione odierna come pure le ipotesi di lavoro appena delineate sono destinate ad evolversi rapidamente. D'altro canto immaginare un mondo molto dinamico, qual è quello delle reti, come definitivamente concluso e, pertanto, staticamente determinato, sarebbe una contraddizione in termini. Il rapporto fra territorio, paesaggi e reti richiede un approfondimento continuo e consapevole del fatto che l'obiettivo ultimo del progettista "non risiede né nella rete, né nel nodo, ma in ciò che è messo in relazione, qualsiasi sia il mezzo" (G. Dupuy, *Prefazione*, in P. Pucci, *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Milano 1996).

Antonio Clemente

## Riconoscibilità

La riconoscibilità è il carattere specifico attraverso cui è possibile rimandare alla memoria spazi, oggetti e forme già conosciuti o visti. Il carattere di riconoscibilità nel paesaggio urbano, e in particolare in quello definito dal rapporto tra insediamento e infrastruttura, viene indagato attraverso l'individuazione di situazioni ripetute e/o eccezionali, ma che, per dimensione, per costruzione o per emergenza, risultano essere "punti notevoli" nel territorio.

Lo sgretolamento della città non favorisce il consolidamento di identità. Le forme della "dispersione" appiattiscono la riconoscibilità dell'insediamento: la città antica e compatta derivava la riconoscibilità dei suoi luoghi dalla presenza dei vuoti, come il foro, l'acropoli, la piazza, il mercato, prima ancora della identità e della qualità del singolo manufatto architettonico. Oggi nella città dispersa si ribalta il rapporto e prevalgono i vuoti sui pieni. E il vuoto per sua natura è difficilmente "riconoscibile". Mentre la ripetizione uniforme di contenitori indifferenziati, l'indifferenza funzionale, l'omologazione di standard costruttivi e figurativi, tutto concorre a rendere oggi impercettibile lo spazio pubblico, una volta invece riconoscibile come "luogo".

Dopo il successo del libro di Norberg Schulz *Genius loci* (1980), che completava un trentennio di riflessioni sui caratteri del regionalismo e delle identità locali (dal neorealismo al postmodernismo) in opposizione all'internazionalismo architettonico modernista, nel 1990, Michel de Certeau in Francia (*L'invention du quotidien*) e Massimo Ilardi in Italia (*La città senza luoghi*), ci parlano quasi contemporaneamente di "non luoghi" come entità spaziali oppostive ai luoghi, che si determinano quando all'"abitare" si sostituisce l'"attraversare". De Certeau introduce un concetto importante: il movimento nello spazio, il viaggio, determina un rapporto fittizio con il singolo luogo, ne annulla l'identità spostando l'attenzione sulla molteplicità e sulla coesistenza di più luoghi nella memoria. Due anni dopo, nel 1992, con l'uscita ed il successo del suo libro *Non-lieux*, Marc Augé aveva riportato la definizione di "nonluogo" a questa aporia tra "dimora" e "transito", "incrocio" e "svincolo", "passeggero" e "viaggiatore", "monumento" ed "ensemble", "lingua" e "comunicazione" e infine ai caratteri della città contemporanea dominata dai consumi e dalla legge del "mercato": la città è fatta di luoghi e nonluoghi, molti luoghi si trasformano: quanti centri storici decadono a centri commerciali? Quali reali differenze, al di là del singolo monumento, ci possono essere tra le luci, i colori, le insegne e la gente del cen-

tro di Roma, di Firenze, di Parigi o di Londra? La città contemporanea diventa una collezione di figure architettoniche e di supporti infrastrutturali che occupa territori ampi e diffusi. Per quanto mutevole è sempre uguale, per quanto imprevedibile è sempre nota, per quanto ingestibile sempre accettata. Luoghi e nonluoghi, scrive Augé, si incastrano e si compenetrano reciprocamente, la possibilità del nonluogo non è mai assente da un qualsiasi luogo.

La strada "definisce e riconosce". Tracciati e viadotti, raccordi e svincoli, tornanti e gallerie divengono motivi di riconoscibilità del paesaggio urbano; la strada congiunge una città con un'altra e l'attraversamento dei centri urbani rende concretamente riconoscibile il percorso attraverso segni ed episodi che caratterizzano quel centro; l'autostrada invece, che per sua stessa concezione congiunge e attraversa una serie di luoghi by-passando la città, affida sostanzialmente alla segnaletica la garanzia della riconoscibilità di luoghi e della destinazione. Il suo tracciato e la sua percorrenza rendono lo spazio indifferenziato anche quando lambisce un'area urbana di cui non trasmette se non in minima parte la dimensione. Diversamente accade nel caso della ferrovia, che affida alla stazione l'elemento fondamentale di riconoscibilità. Questa rappresenta in termini di spazio e di strutture un fatto, una certezza. La sua presenza richiama all'esistenza della città. Insieme alle stazioni ferroviarie semmai emergono i nodi o i caselli autostradali, le nuove "stazioni" del territorio. Eppure le consuetudini abitative e costruttive permettono ancora oggi di riconoscere nel territorio una "storia" e una possibile configurazione razionale: la scelta di abitare i luoghi protetti, con il posizionamento dei centri storici sui crinali e lo sfruttamento dei pendii più fertili e soleggiati, punteggiati da ville terrazzate, sino alla posizione dei manufatti in accordo con la morfologia del terreno. Così un territorio nell'insieme è riconoscibile per gli episodi a grande scala, quasi sempre legati alla presenza di centri storici emergenti, di episodi naturali forti, di grandi infrastrutture, o comunque dal rapporto costante, quasi dall'equilibrio, che questi elementi del paesaggio riescono a stabilire. La riconoscibilità avviene attraverso sistemi ripetuti, standardizzati, comunque visti e ricordati: la linearità degli insediamenti di margine costiero o di fondo valle; la trasversalità delle connessioni intervallive; il sistema a rete nelle conurbazioni pianeggianti e aperte...

Alla piccola scala la "riconoscibilità" del fenomeno insediativo, escludendo le caratterizzazioni figurative o linguistiche del singolo manufatto che esulano da questa ricognizione, è deducibile da relazioni di "superficie", di

## **La “strada degli americani” a nord di Napoli**

Attraverso la dispersione

## **La piana di Caserta e le pendici costiere del Vesuvio**

Trasversali

## **Pescara: la fascia adriatica**

Compressione lineare costiera

## **Il fiume Pescara**

Sistemi lineari vallivi e trasversalità

## **Il caso Valle del Tronto/1**

Linee, nodi e trasversalità

## **Il caso Valle del Tronto/2**

Nodi e marginalità

## **Il sistema policentrico romano**

Nuove centralità e infrastrutture

## **Il nodo dell'A.V. di Firenze S.M.N.**

Effetti indotti

## **Lo scalo ferroviario di Prato**

Ispessimenti

## **Genova metropolitana**

Trasformazioni, alterazioni, mutazioni

## **Il margine costiero di Genova metropolitana**

Spazi in trasformazione e fenomeni di compressione

## **Tra Mestre e Padova**

Infrastrutture e dispersione insediativa

## **Il nord Milano**

Indizi per uno scenario possibile

## **L'arco del pedemonte e le linee alpine di valle**

## **Il nodo di Cuneo**

Trame territoriali e linee complesse

## **Il corridoio della Valle di Susa**

Linearità infrastrutturali e palinsesto insediativo

## **Il territorio di Pinerolo e Biella**

Margini e filamenti di tessuti urbani