

PPC

Piano Progetto Città

rivista
dei Dipartimenti
di Architettura e
Urbanistica
di Pescara

18/00

la qualità del progetto



5	Editoriale	Rosario Pavia
7	<i>Differenze di qualità</i>	Mosé Ricci

antologia *La qualità del progetto*
a cura di *Gabriele Mastrigli e Michela Morgante*

Confronti	13	Una forma tra le tante	Renato Nicolini
	23	Forme, qualità, poteri	Cesare Macchi Cassia
	31	<i>Genius loci</i> e progetto	Pio Baldi
	37	La qualità perduta	Alberto Ferlenga
	40	Intervista a Franco Corsico	raccolta da Antonio De Rossi

Dossier



48	Berlin Adlershof un luogo per la ricerca a cura di Paola Cannavò e Maria Ippolita Nicotera
64	Emscher Park le politiche della regia pubblica a cura di Mosé Ricci

scheda 006 *Glasgow: qualità urbana nella città "fuori uso"*
Maria Cinciripini, Alfredo Fusco

Approfondimenti

74	Qualità del progetto e paesaggi ordinari	Arturo Lanzani
84	Gestire il Bello	Paolo Fusero
92	Il paesaggio non è un quadro	Stefano Boeri
96	Il paesaggio dell'architetto	Aldo Aymonino
100	Eclettici Europei	Carmen Andriani
104	Spazi sospesi	Pippo Ciorra

scheda 007 *La formula EUROPAN*
Maria Cicchitti

**Forum
i concorsi di architettura**

108	Il giudizio di Paride, la scelta di Sophie	Cino Zucchi
112	Tre Tercas	Carlo Pozzi
116	Via Guido Reni un anno dopo	Francesco Garofalo
122	Sostegni per l'ambiente	Lucina Caravaggi
126	Il Concorso EUROPAN 6	Marilia Vesco
132	Salerno, nuovi piani e nuovi progetti	Antonio La Stella
136	Concorsi di Urbanistica	Paolo Avarello

scheda 008 *The english urban task force*
Stefano de Vito

Rassegna

143	Formazione - Professione Formazione universitaria e professionale	di Massimo Bilò
146	Didattiche a confronto	a cura di Emilia Corradi e Massimo Angrilli
160	Dottorati I territori dell'autostrada Spazi Sospesi	Antonio Clemente Emilia Corradi
164	Recensioni Roma XX. The lesson of Rome	Lorenzo Pignatti
166	Ciao Fausto	Paolo Avarello
167	Urbanistica e vita	Fausto Fiorentini
172	DAU - Attività	a cura di Ottavia Aristone



I territori dell'autostrada

lo svincolo come luogo di frontiera

Antonio Clemente

Dottorato di ricerca in Urbanistica - DAU Pescara, DPTU Roma

¹ N. Ventura, *Lo spazio del moto* Disegno e progetto, Laterza, Bari-Roma 1996, p. 86

² "La loro ambigua condizione di spazi di transizione tra l'atopia delle reti e il radicamento ai contesti locali li propone come luoghi privilegiati per sperimentare nuove configurazioni urbane, dove la nozione stessa di spazio pubblico si arricchisce di inedite combinazioni tra le esperienze dello stare, dell'attraversare, del comunicare a distanza." A. Clementi, *Nuovi modi di intendere gli spazi infrastrutturali*, in A. Clementi (a cura di), *Infrastrutture e piani urbanistici*, Fratelli Palombi Editori, Roma 1996, p. 9

L'autostrada «propone un effetto di "extraterritorialità" in cui "la monofunzionalità" (collegare un luogo all'altro), la specializzazione (spazio riservato al movimento dei veicoli) e la velocità escludono relazioni funzionali con il territorio circostante»¹. Ad una simile impostazione, da sempre prevalente nella letteratura, la ricerca, mettendo tra parentesi i rapporti interni tra infrastruttura e traffico veicolare, estende il campo d'osservazione al territorio e ai rapporti che questo instaura con l'autostrada. Si aprono così, nuovi itinerari analitico-progettuali, all'interno dei quali «il compito della pianificazione urbanistica» diventa quello di «lavorare non tanto sulle reti e sugli spazi urbani, quanto sulle loro reciproche relazioni»². Di qui il tentativo di ribaltare il concetto di atopia della rete autostradale mettendo in risalto i rapporti che, all'interno dei vari contesti locali, l'autostrada stessa, instaura con i molteplici sistemi urbani che intercetta.

Il rapporto tra autostrada e territorio viene indagato da un particolare punto di vista: gli spazi tra svincolo e città nel tratto della "A 14" che va da Bologna Borgo Panigale a Bari sud. È evidente che la parola svincolo, alludendo ad un significato più ampio della mera realizzazione tecnico-viabilistica fatta al fine di evitare le intersezioni a raso, assume una connotazione legata alle spazialità connesse allo svincolo stesso. La scelta di delimitare il campo d'indagine ai soli svincoli è fatta in relazione all'ipotesi che questi siano nodi

infrastrutturali in grado di incidere nella riorganizzazione policentrica del territorio e non soltanto dei punti di interscambio tra la viabilità primaria e secondaria.

In tale direzione è opportuno sottolineare come, pur all'interno di una molteplicità di contesti territoriali gli svincoli costituiscono un insieme significativo, omogeneo e comparabile. In primo luogo perché sono gli unici punti in cui l'autostrada, per tramite delle stazioni di pagamento, si apre al territorio. Inoltre, lo svincolo può essere interpretato per il suo valore di commutazione tra l'interno autostradale «dove l'ordine imposto all'esperienza dalla situazione è un ordine sequenziale»³ e l'altrove territoriale dove invece per orientarsi è necessario «un ordinamento dei dati selettivo»⁴. In definitiva lo svincolo, pur segnando la fine delle regole relative «all'andar veloce», non va considerato come il limite ultimo dell'autostrada ma come il luogo «a partire da dove qualcosa comincia ad essere».⁵ Questo qualcosa è lo spazio tra svincolo e città che va inquadrato come luogo da esplorare e non solo da utilizzare nel passaggio da percorrenze veloci a lente.

L'ipotesi dello svincolo come nodo in grado di incidere nella riarticolazione policentrica del territorio va verificata all'interno di un processo che consideri anche gli altri nodi infrastrutturali. Si allude, evidentemente, a un'idea di città «che dia coerenza e prospettiva alle scelte infrastrutturali, che faccia delle reti, dei nodi, delle interconnessioni, un sistema forte su cui fondare la riorganizzazione del territorio».⁶ Relativamente a questa idea di città si delineano i due principali obiettivi della ricerca: l'identificazione del ruolo che lo svincolo svolge rispetto agli altri nodi infrastrutturali e la messa a punto di adeguati strumenti di lettura per l'interpretazione del rapporto tra svincolo e città.

Gli obiettivi appena delineati, da un punto di vista metodologico, sono stati perseguiti facendo riferimento a due concetti fondamentali. Il primo, tendendo a superare l'idea di autostrada come spazio tecnico destinato a fornire esclusivamente prestazioni stabilite a priori, prevede che il progetto di rete debba essere integrato a quello del territorio. È questo il motivo della particolare attenzione dedicata agli «spazi di tramite tra il nodo e la città, dove di solito si scaricano gli effetti di un mancato raccordo tra lo spazio autoreferenziale dell'infrastruttura e quello strutturato dalle logiche propriamente urbane».⁷ Il secondo concetto, allude al fatto che i nodi di una rete infrastrutturale «traggono vantaggio dall'interconnettersi e nell'ancorarsi a determinati *milieu* urbani e regionali. I caratteri specifici di tali *milieu* diventano così vantaggi competitivi per i sistemi territoriali»⁸ rafforzando in tal modo la «convincione della natura non lineare del rapporto che si instaura tra dotazione infrastrutturale e formazione di convenienze localizzative di tipo competitivo».⁹

La ricerca si articola in quattro parti. Il tema principale della prima parte riguarda la definizione del termine autostrada e della complessa macchina che ne rende possibile il funzionamento.

L'attenzione è stata centrata sui codici di comunicazione e sulle opere a *latere* del manto d'asfalto. Nella seconda parte si prende in esame una duplice accezione di svincolo, prima come opera di ingegneria e poi come luogo di frontiera tra l'autostrada e il territorio.

L'obiettivo è quello di identificare l'ambito problematico all'interno del quale si muove la ricerca. La terza parte è quella della descrizione dei 47 svincoli di cui si compone l'autostrada «A 14». Ognuno di essi è analizzato secondo tre itinerari. Il primo, utilizzando gli indicatori della Società Autostrade, perviene ad una classificazione degli svincoli rispetto alle loro *performance* trasportistiche. Il secondo riguarda le interconnessioni tra i nodi. La finalità è quella di distinguere i contesti, in cui i nodi interagiscono, da quelli in cui il nodo funziona come oggetto territoriale a se stante. Nel terzo itinerario viene messo sotto osservazione lo spazio di tramite tra svincolo e città.

I tre itinerari analitici trovano una sintesi nella quarta ed ultima parte della ricerca, dove i 47 svincoli della «A 14», vengono suddivisi in sette famiglie (satellite, smistamento territoriale, raccordo con la viabilità minore, turistici, interazione assente, densificazione e dalle potenzialità interdette) che declinano le differenze tra i vari contesti territoriali associati all'autostrada. All'interno di questa classificazione sono state individuate tre *figure*¹⁰ (spazio tecnico, centralità periferica e *ladder*) il cui obiettivo è quello di «cogliere i «campi di apparizione» delle nuove modalità insediative».¹¹

Gli schemi di ragionamento appena tracciati si muovono in una prospettiva, all'interno della quale lo svincolo non è più visto solo come opera di ingegneria, ma soprattutto per lo spazio che genera. Ed è proprio in tale ottica che occorre recuperare la lezione di Frank Lloyd Wright sulle infrastrutture. Al pari di autostrade e ponti, Wright considerava gli svincoli «tanto come opera di ingegneria quanto come opera di architettura»¹² identificandoli come «elementi architettonici fondamentali»¹³ per i quali è auspicabile «il maggior controllo possibile da parte di architetti, architetti del paesaggio e ingegneri civili».¹⁴

³ E. J. Leed, *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*, Il Mulino, Bologna 1992, p. 97

⁴ E. J. Leed, *La mente...*, p. 99.

⁵ M. Heidegger, *Costruire, abitare, pensare*, in *Saggi e discorsi*, Mursia, Milano 1990, p. 37.

⁶ R. Pavia, *Infrastrutture e pianificazione territoriale*, Dattiloscritto, p. 2.

⁷ A. Clementi, *Infrastrutture, non case per l'Italia*, in A. Clementi, R. Pavia, *Territori e spazi delle infrastrutture*, Transeuropa, Ancona 1998

⁸ G. Dematteis, *Grandi opere e contesti territoriali locali: un problema di interconnessione complessa*, in A. Clementi (a cura di), *Infrastrutture...*, op. cit., p. 234

⁹ F. Karrer (a cura di), *Effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto*, Pellegrini, Cosenza 1995 p. 16

¹⁰ «La figura è lo spazio aperto, uno spazio genetico, uno spazio dove si alimentano e fioriscono i sensi: in tutto il doppio significato dei sensi dell'osservatore e dei sensi delle cose: dove "il senso" di una cosa non corrisponde necessariamente al suo significato codificato». D. Formaggio, *Decostruzioni delle logiche razionali nelle Scienze e nelle Arti*, in *Estetica, tempo e progetto*, CLUP, Milano 1990, p. 41. «La figura è una condensazione, il cui effetto immediato è evocare la ricchezza e la complessità della realtà» A. Colquhoun, *Architettura moderna e storia*, Laterza, Bari 1989, p. 116

¹¹ R. Pavia, *Figure e luoghi della città diffusa*, in M. Ricci (a cura di), *Le figure della trasformazione*, Ed'A, Avezzano 1996

¹² F.L. Wright, *La città vivente*, Einaudi, Torino 1991, p. 122

¹³ F.L. Wright, *La città...*, p. 123

¹⁴ F.L. Wright, *La città...*, p. 123

Mosé Ricci *Differenze di qualità*, **Renato Nicolini** *Una forma tra le tante*, **Cesare Macchi Cassia** *Forme qualità poteri*, **Pio Baldi** *Genius loci e progetto*, **Alberto Ferlenga** *La qualità perduta*, **Antonio De Rossi** *Intervista a Franco Corsico*, **Arturo Lanzani** *Qualità del progetto e paesaggi ordinari*, **Paolo Fusero** *Gestire il bello*, **Stefano Boeri** *Il paesaggio non è un quadro*, **Aldo Aymonino** *Il paesaggio dell'architetto*, **Carmen Andriani** *Eclettici Europei*, **Pippo Ciorra** *Spazi sospesi*

Forum: I concorsi di architettura
interventi di: **Cino Zucchi**, **Carlo Pozzi**, **Francesco Garofalo**, **Lucina Caravaggi**, **Marilia Vesco**, **Antonio La Stella**, **Paolo Avarello**

Dossier: Berlin Adlershof - Emscher Park

Antologia: La qualità del progetto -

Politiche europee per la qualità

Schede: La formula European - The english urban task force - Glasgow: qualità urbana nella città "fuori uso"

Formazione/Professione: Massimo Bilò

Formazione universitaria e professionale

Didattiche a confronto/ Dottorato/

Recensioni/Attività DAU

Fausto Fiorentini *Urbanistica e vita*