

a cura di
Pepe Barbieri
Infraspazi

MELTEMI
ELEBAE

Sono infraspazi i luoghi che si formano nei nodi e nelle reti delle infrastrutture. Da dispositivi di servizio si stanno trasformando nei nuovi spazi pubblici della città contemporanea. Hanno origine in una ibridazione di funzioni e di figure che raccolgono una domanda latente di nuove ritualità metropolitane. Nascono con le nuove centralità del territorio e con valenze inedite nei tradizionali sistemi della mobilità. Si può, costruendo questi luoghi, colmare il distacco tra l'immaginario delle società e degli individui che abitano e usano queste città, nate lungo le maglie delle reti, soprattutto stradali, e una produzione ordinaria delle infrastrutture che non si interroga sulle forme di un nuovo paesaggio fondato sull'interazione tra strade e modi diversi di abitare i territori.

Il libro attraversa quattro principali temi con i quali si esplorano alcune opportunità innovative di "progettazione complessa" delle strade: *Infrastrutture e paesaggio mediterraneo*; *Tra porto e città*; *Sezioni complesse*; *Lo spazio dei viadotti*. Gli autori dei saggi e delle schede sono: Aldo Aymonino; Pepe Barbieri; Joan Busquets; Fernando Cipriani; Antonio Clemente; Odile Decq; Matteo di Venosa; Giovanna Donini; Giancarlo Laurenza; Raffaella Massacesi; Ludovico Micara; Marco Morante; Rosario Pavia; Domenico Potenza; Carlo Pozzi; Massimiliano Scuderi; Antonino Terranova; Ettore Vadini.

Pepe Barbieri insegna Progettazione architettonica presso la Facoltà di architettura di Pescara. Ha coordinato numerose ricerche sui temi del rapporto tra architettura e trasformazioni urbane. È autore di diversi progetti pubblicati sulle principali riviste del settore. Ha pubblicato, tra l'altro: *Il campus universitario di Chieti* (1997), *Tangenziale* (1999), *Metropoli piccole* (2003).

In copertina: foto di Danilo Romani
Progetto grafico della copertina: Gianni Trozzi

www.meltemieditore.it

€ 25,00

ISBN 88-8353-462-X



9 788883 534621

Indice

p.	8	Infraspazi Pepe Barbieri
Infrastrutture e paesaggio mediterraneo		
	12	Trasformazioni... leggere Ludovico Micara
	18	Matrici e telai contemporanei Ettore Vadini
	24	Lo spazio pubblico delle infrastrutture Fernando Cipriani
	32	Spessori infrastrutturali Giancarlo Laurenza
	38	Addomesticare i mostri? Qualche suggestione da Roma Antonino Terranova
Tra porto e città		
	48	Ecologie urbane Rosario Pavia
	56	L'interfaccia porto-città Matteo di Venosa
	64	Trasponde Raffaella Massacesi
	68	I waterfront nel recupero urbano Joan Busquets

Sezioni complesse

80	Didattica degli svincoli Carlo Pozzi
94	Nodi adriatici Domenico Potenza
102	Tra gli svincoli Antonio Clemente
108	La città a tre dimensioni Intervista a Odile Decq a cura di Carlo Pozzi e Giuseppe Savarese
Lo spazio dei viadotti	
118	Temi e strategie Pepe Barbieri
126	Progetto di un allestimento d'arte sotto l'infrastruttura a Pescara Massimiliano Scuderi
128	Sotto, sopra, tra, a fianco. Architetture e viadotti: un rapporto d'amore? Aldo Aymonino
138	Borderline Giovanna Donini
149	Lungo le strade Schede a cura di Marco Morante

Tra gli svincoli

Antonio Clemente

Il tracciato autostradale presuppone un'omogeneità ininterrotta. Senza soluzione di continuità. Anche quando le condizioni geo-morfologiche non lo consentirebbero. Il manto d'asfalto, riservato esclusivamente ai veicoli, viene portato in rilevato, trincea, viadotto o galleria, per garantire la connessione più rapida da un punto all'altro in condizioni di sicurezza.

Infrastruttura e territorio sono semplicemente accostati, senza rapporti funzionali. Con un'eccezione: lo svincolo. L'unico punto in cui l'autostrada, per tramite delle stazioni di pagamento si apre effettivamente al territorio. Che rappresenta la fine delle regole relative all'andar veloce e segna l'inizio di un diverso procedere in cui prevalgono le questioni relative al transito, all'orientamento e al rapporto con la città. Tuttavia, il suo valore di commutazione tra la rete autostradale e il più ampio territorio di cui fa parte è sottovalutato. Ancora oggi. Prevale l'idea dello svincolo come opera di ingegneria il cui compito è quello di sfalsare in quota i piani viabili, trasformando le manovre di incrocio in manovre di deviazione e confluenza. Soprattutto a Pescara, dove gli svincoli sono gli ambiti di smistamento tra viabilità primaria e secondaria. Si è allargato lo spazio dei servizi nelle immediate vicinanze del casello con l'aumento delle porte per il pagamento automatizzato, la realizzazione di luoghi che la Società Autostrade mette a disposizione dei propri clienti come, ad esempio, i punto blu e i parcheggi per i titolari del telepass, ma il ruolo dello svincolo, rispetto al contesto in cui si inserisce, è rimasto immutato. Avulso dal telaio infrastrutturale. Interdetto nelle potenzialità di relazione con il territorio.

A ben guardare, la separazione è un fenomeno consolidato. Molte le ipotesi avanzate per superarla. Ancora insoddisfacenti i risultati. Come mai? A quali scenari fare riferimento? A quali ipotesi operative?

Occorre immaginare un'idea di città in cui le reti e i nodi sono i presupposti attraverso cui strutturare il territorio, in modo che l'interconnessione diventi la categoria attraverso cui interpretare in chiave progettuale il coacervo infrastrutturale della Val Pescara. Per due motivazioni principali. Perché occorre avviare a soluzione lo scarso coordinamento tra i livelli decisionali e l'insufficiente integrazione tra gli enti gestori delle reti. Ma anche perché l'efficacia dell'organizzazione spaziale non dipende tanto dalla quantità di infrastrutture presenti in un determinato contesto, quanto piuttosto dalla loro capacità di relazione reciproca.

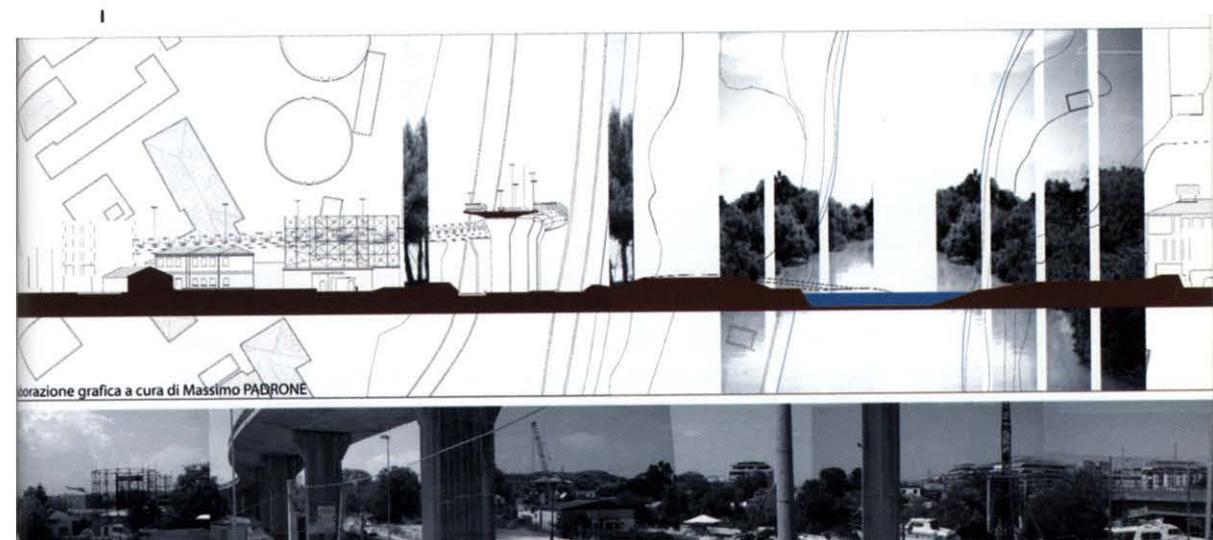
L'interconnessione come categoria interpretativa

Interconnessione è termine polisemico. E trova applicazione non soltanto in campo trasportistico. Ecco perché è opportuno identificarne il significato e le possibili implicazioni analitiche.

Un primo importante passo è quello di porre in rilievo le differenze tra connessione e interconnessione, utilizzate spesso in modo intercambiabile. Connessione deriva dal latino *connexio-onis* ed è il nome d'azione del verbo *connectere* che significa mettere in relazione, collegare logicamente. Interconnettere, invece, allude al connettere fra loro fatti, situazioni, dispositivi o altri elementi diversi come nel caso in cui interagiscono reti elettriche, telefoniche, televisive. Estendendo questa differenza semantica alle infrastrutture di trasporto, si può dire che la connessione è legata al concetto di rete tunnel (G. Dupuy 1985) che, a sua volta, trae origine dal principio dell'analogia idraulica. In tale ottica, la rete diventa il corridoio all'interno del quale gli obiettivi primari sono legati essenzialmente all'ottimizzazione dello scorrimento dei flussi, senza attivare nessun interesse per le relazioni che comunque si instaurano tra infrastruttura e territorio. È la rete vista come spazio tecnico il cui imperativo è quello di fornire un determinato livello di *performances* trasportistiche. Relativamente all'interconnessione, "ciò che ricorre nei differenti approcci è l'attenzione posta alla qualità delle relazioni tra elementi, legati non solo da scambi funzionali, ma da interazioni complesse che concorrono a ridefinire e a far evolvere le condizioni iniziali" in modo tale che diventi "traduzione della territorialità della rete infrastrutturale ed espressione del nodo come luogo di relazione, di concentrazione e di polarizzazione" (Moretti, Pucci 1997). Una prospettiva che, quindi, non può essere perseguita ovunque perché necessita di alcune pre-condizioni strettamente correlate alla specificità del contesto territoriale. Contesto inteso sia come capacità di interazione tra soggetti portatori di differenti razionalità, sia come prospettiva di integrazione tra le reti di trasporto e il territorio.

Tra gli attori delle trasformazioni territoriali

L'interconnessione "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", all'interno del quale "i nodi di queste reti traggono vantaggio nell'interconnettersi e nell'ancorarsi a determinati *milieu* urbani e regionali. I caratteri specifici di tali *milieu* diventano così vantaggi competitivi per i sistemi territoriali e sono visti dagli attori locali come risorse utili per



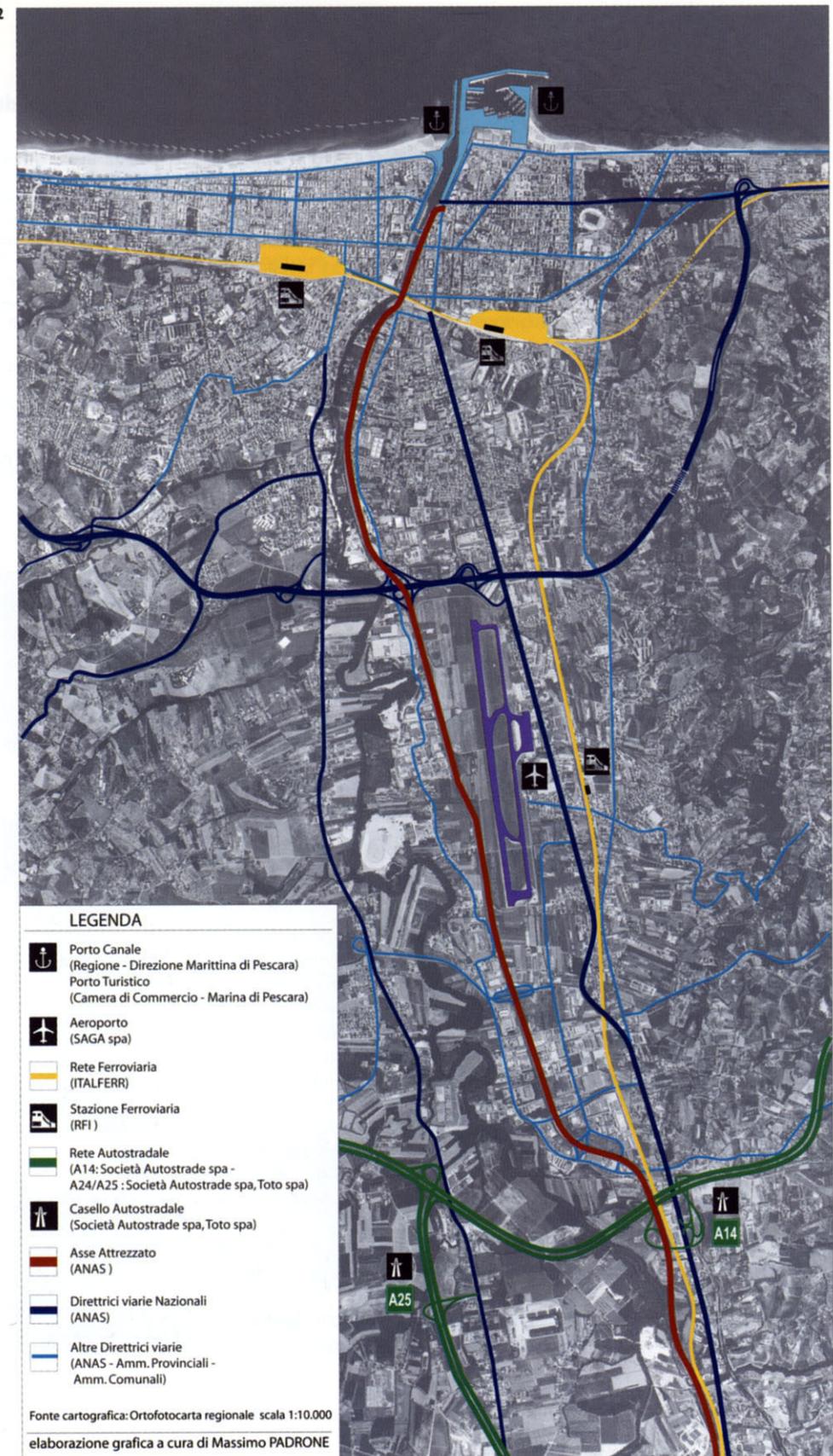
collegarsi alle reti globali” (Dematteis 1996). Pertanto, tra la realizzazione di infrastrutture e processi di sviluppo territoriale non vi è un rapporto di causa-effetto. I processi di sviluppo sono legati non solo alla quantità di infrastrutture presenti in un sistema territoriale locale, ma soprattutto alla capacità dell'ambiente economico, sociale e culturale di recepire la dotazione infrastrutturale come vantaggio competitivo (Karrer 1995). È una prospettiva di lavoro che pone ideazione, progettazione e realizzazione delle infrastrutture tecniche sullo stesso piano della capacità di cooperazione tra gli attori delle trasformazioni territoriali. Perseguire tale prospettiva nella Val Pescara sarebbe un fatto di straordinaria importanza. La complessità del suo telaio infrastrutturale è data non solo dall'estensione della maglia e dal suo intricato sviluppo planimetrico ma anche dalla pluralità dei soggetti gestori delle reti: Società Autostrade, ANAS, Enti Locali, Rete Ferrovie Italiana, ITALFERR, Regione Abruzzo, Camera di Commercio, Direzione Marittima di Pescara, SAGA. Un lungo elenco di società, enti e istituzioni con interessi settoriali. Con obiettivi diversi. Spesso divergenti. Anche tra gli stessi gestori delle reti. E nei confronti della pianificazione territoriale.

Una situazione critica dal punto di vista operativo che richiederebbe un'interconnessione diversa da quella tecnica. Ma altrettanto importante. Una sede, per contemperare e mediare gli interessi conflittuali, per tentare la composizione delle diverse razionalità di settore, per ridefinire i rapporti tra gli interventi settoriali e le strategie territoriali, per mettere in relazione i diversi attori coinvolti nel processo di progettazione, realizzazione e gestione delle reti infrastrutturali.

Nodi solitari

L'interconnessione come concetto di organizzazione spaziale richiede “una disposizione territoriale minima composta di tre elementi: due piattaforme multimodali unite tra loro da un buon collegamento. Da un lato, l'aeroporto che assicura le corrispondenze tra l'aereo, il trasporto ferroviario a tutte le distanze e l'autostrada. E, per l'altro, il centro urbano con una stazione all'interno della città che rappresenta il punto di incontro di tutti i livelli di treno (nazionali, regionali), dei RER (*Reseau Express Regional*), dei tram, degli autobus e ciò che rientra nel campo della rete stradale urbana” (Varlet 1994). A Pescara questa organizzazione minima esiste solo allo stato potenziale.

Tra la dorsale adriatica (Autostrada A14, S.S. 16, Ferrovia Bari-Bologna) e la Val Pescara (Autostrada A 25, Asse Attrezzato, S.S. 5 Tiburtina, Ferrovia Pescara-Roma, interporto di Manoppello) vi è una sovrapposizione planimetrica senza un adeguato livello di integrazione tra nodi e reti infrastrutturali. Molteplici le motivazioni. Tre le principali. In primo luogo per i collegamenti. Tra gli svincoli (Pescara Ovest A 14 – Chieti A 25 nei pressi di Villareia) e la Tiburtina non vi è alcun rapporto. Se non per tramite dell'Asse Attrezzato. La Tiburtina, inoltre, rimane l'unica via d'accesso allo scalo aeroportuale. L'Asse Attrezzato non entra nel Porto canale, rendendo inevitabile l'attraversamento urbano. Analoga è la situazione per ciò che riguarda il Porto turistico. In secondo luogo, gli insediamenti (residenziali, produttivi e commerciali), saturando lo spazio tra svincolo e città, hanno generato una pluralità di traffici veicolari che



rendono strutturalmente inadeguate le connessioni tra svincolo e Asse attrezzato, da un lato e Aeroporto e Stazioni ferroviarie (Pescara – Chieti scalo), dall'altro. In ultimo, per la dispersione dei nodi in un territorio troppo ampio. L'area sulla quale si dispongono i nodi è di circa 50 kmq: un'estensione planimetrica eccessiva per l'interconnessione.

Sono considerazioni che dimostrano come nella Val Pescara esista una divaricazione tra la forte infrastrutturazione territoriale e la scarsa integrazione delle differenti reti tecniche. Evidentemente l'idea di città, all'interno della quale i nodi diventano gli elementi strutturanti del territorio, stenta a emergere. A Pescara come in tutto l'arco adriatico.

È necessario cambiare strategia. Bisogna porre come tema centrale di progetto le reciproche relazioni tra telaio infrastrutturale e sistema insediativo. Occorre ripartire dalla consapevolezza che in questi ultimi anni i programmi di intervento "non sono più legati ad un luogo o a una città: essi gravitano attorno al sito che offre il maggior numero di interconnessioni" (Koolhaas 1996).

Riferimenti bibliografici

- Clementi, A., Pavia, R., 1998, *Territori e spazi delle infrastrutture*, Ancona, Transeuropa.
- Debernardi, A., 1995, *Attori dell'interconnessione, interconnessione di attori*, «Archivio di studi urbani e regionali», n. 53.
- De Cesaris, A., 2004, *Infrastrutture e paesaggio urbano*, Roma, EdilStampa.
- Dematteis, G., 1996, "Grandi opere e contesti territoriali locali: un problema di interconnessione complessa", in A. Clementi, a cura, *Infrastrutture e piani urbanistici*, Roma, Palombi.
- Dupuy, G., 1997, *Automobile e città*, Milano, il Saggiatore.
- Dupuy, G., 1985, *Systèmes, reseaux et territoires*, Paris, Presse de l'Empc.
- Koolhaas, R., 1996, "Euralille", in AA.VV., *Sensori del futuro. L'architetto come sismografo*, Milano, Electa.
- Governa, F., 1998, *Il milieu urbano*, Milano, Franco Angeli.
- Governa, F., 2003, *Territorializzazione delle infrastrutture. Riflessioni a partire dal caso francese*, «Trasporti e Cultura», n. 5, gennaio-aprile.
- Karrer, F., a cura, 1995, *Effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto*, Cosenza, Pellegrini.
- Karrer, F., *L'importanza del come si decide l'opera pubblica nel determinare l'impatto sull'ambiente: il caso delle opere lineari*, dattiloscritto inedito in corso di pubblicazione per il volume promosso dalla Commissione speciale "VIA" del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.
- Maffioletti, S., Ricchetto, S., 2002, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, Padova, Il Poligrafo.
- Moretti, A., Pucci, P., 1997, *Progetti di interconnessione*, «Urbanistica», n. 109, dicembre.
- Moretti, P., 1996, *La tangenziale di Birmingham*, «Kineo 12», dicembre.
- Obadia, A., Stathopoulos, N., 1996, "Lieux d'interconnexion du transport et politique de la ville: nouveaux métiers et services", in *L'interconnessione e il ruolo dei nodi nella pianificazione del territorio*, dattiloscritto a cura del Dipartimento di Scienze del Territorio del Politecnico di Milano.
- Pozzi, V., 2003, *Le autostrade italiane tra sviluppo e concorrenza: il ruolo dell'ANAS*, Roma.
- Santonastaso, F., Virano, M., 2000, *Autostrade e territorio*, Milano, Il Sole 24 Ore.
- Varlet, J., *L'interconnexion, un concept d'organisation de l'espace*, www.equipement.gouv.fr/dau/cdu/datas/ouvr/1/seance1.html. Per la traduzione italiana si veda: A. Clemente, 1998, *I territori dell'autostrada. Lo svincolo come luogo di frontiera*, Dottorato di ricerca in Urbanistica - X Ciclo - DAU Pescara - DPTU Roma.
- Ventura, N., 1996, *Lo spazio del moto Disegno e progetto*, Bari-Roma, Laterza.

Immagini

1 - L'Asse Attrezzato di Pescara tra il fiume e la ferrovia

La sezione mette in evidenza il distacco dal suolo dell'Asse Attrezzato nei pressi del Ponte ferroviario sul fiume Pescara. Nella foto si possono notare, a sinistra, il Gasometro, nella parte centrale, la Fabbrica dimessa e, a destra, i due ponti ferroviari: il primo è quello in cemento armato dove attualmente transitano tutti i treni, il secondo, più a destra è quello in ferro dismesso.

2 - La val Pescara e i nodi infrastrutturali

L'ortofotocarta pone in risalto la dispersione delle infrastrutture in un territorio troppo ampio per avere un adeguato livello di interconnessione fra i nodi. Una situazione resa ancora più difficile dalla pluralità dei soggetti gestori delle reti, che hanno obiettivi diversi, spesso divergenti tra loro e nei confronti della pianificazione territoriale.

3 - Tra l'Asse Attrezzato e la circonvallazione

La ripresa fotografica dall'alto sottolinea come lo svincolo tra l'Asse Attrezzato e la Circonvallazione di Pescara si sovrappone in modo indifferente tanto al sistema insediativo diffuso quanto alla rete infrastrutturale minore della Val Pescara.

4 - Gli spazi dell'Asse Attrezzato

Quando l'Asse Attrezzato viaggia su viadotto disegna una molteplicità di spazi. E di temi di progetto. Rispetto ad ognuno di loro occorre un approfondimento specifico che sappia interpretare i contesti che il viadotto attraversa. Tra i principali vi è il rapporto, per ora solo allo stato potenziale, con la ferrovia (in alto a sinistra), con il sistema insediativo (in alto a destra) e con il fiume (in basso).

3/4

